

DE GEBOORTE VAN HET LIBERTY - SCHIP

door J.Gordon Holmes

The Compass - 1977 - Nr 3

In vredes- zowel als in oorlogstijd speelden schepen een vitale rol .

*

De oevers van de Wear-Rivier, in Sunderland, op de Noord-oostelijke kust van Engeland waren in 1940 een toneel van intensive activiteit. Brittannië - het Vesting-Eiland - stond alleen, bestormd door de strijdkrachten van Nazi-Duitsland. De natie was afgesneden van ieder contact met vriendschappelijke (zoniet deelnemende) sympathie in de verste hoeken van de wereld. Onbekwaam zichzelf te voeden, steunde het eiland op zeetransport voor voedsel, en voor wapens, munitie, en ieder soort bevoorrading. Schepen waren een levensnoodzakelijkheid - nieuwe schepen, zoveel nieuwe schepen mogelijk.

Van een van de scheepswerven die langs de Wear lagen, van aan de havenmondung tot meer dan twee mijl stroomopwaarts, kwam een schip genaamd de EMPIRE LIBERTY, een schip dat een enorme invloed heeft gehad op de loop van Wereldoorlog II. Er werd soms gezegd dat in de 1930'er jaren gras groeide op menig Britse scheepswerf. Op de werf waar het Liberty-schip geboren werd, was dit een absolute waarheid.

Op Joseph L. Thompson's Scheepswerf, was werk geweest voor Sunderland-arbeiders, op zijn best, onregelmatig sedert het einde van Wereldoorlog I. In 1931 werd op de North Sands-werf geen enkel schip gebouwd, noch in 1932, noch in 1933. Geschoolde handwerklieden bleven maand na vervelende maand zonder werk, en menigeen (in wanhoop)verliet de stad en de nijverheid om nooit meer terug te keren. Op de scheepswerf ontving de ontwerfstaf - tot een absoluut minimum herleid - vragen voor inlichtingen - en maakten bestekken op die tot op het been waren besnoeid, doch alles nutteloos.

In deze droefgeestige periode namen de J.L.Thompson directeuren twee belangrijke beslissingen ; een eerste om de werf volledig om te vormen ; en de tweede om een ontwerp te maken van een eenvoudig, gemakkelijk te bouwen schip dat kon gebouwd worden aan een absolute minimumprijs. De voorzitter van de maatschappij, Majoor R.N.Thompson, zijn twee zonen Cyril en Victor, samen met een competente ploeg ontwerpers ontwikkelden de romp van een koopvaardijschip waaruit het Liberty -schip ontstond.

In het uitwendig voorkomen werden de meest radicale wijzigingen van het nieuwe ontwerp uitgevoerd aan de boeg en de spiegel. De oud-modische vertikale voorstevens werd vervangen door een licht voorover hellende boeg met een ruime geronde overgang naar de kiel ; de traditionele fregat-spiegel werd vervangen door een hek in "kruiser"-vorm. Inwendig werden meerdere structurele onderdelen vereenvoudigd en verbeterd.

Eindelijk kenterde de depressie, en in 1935 verwierf de J.L.T.-scheepswerf een opdracht - schipnummer 572 , de EMBASSAGE, voor rekening van Hall Brothers van Newcastle-upon-Tyne. Het was een vaartuig van 9.300 ton "deadweight", de eerste van het nieuwe ontwerp.

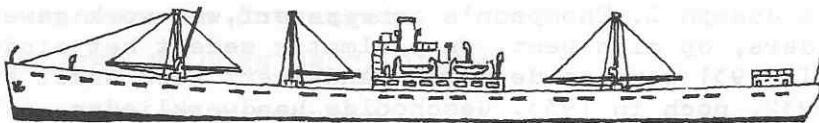
Op haar proefreis liep de EMBASSAGE (voorzien van een North Eastern Marine-triple expansie stoommachineinstallatie) een royale 10 mijl met een volle lading kolen. Haar eigenaars waren in de wolken, de interesse van de scheepvaartwereld was gewekt, en meerdere orders kwamen binnen, alhoewel geen vloed, toch tenminste druppelgewijs, zodat de werf kon doorgaan. Genietend van een regeringstoelage "verschroot en bouw" , plaatsten reders nu gemakkelijker orders, en Thompson bouwde een 20 nieuwe schepen vóór het uitbreken van de oorlog in september 1939 .

De oorlog was nog geen jaar oud toen de Britse Admiraliteit besloot besprekingen te beginnen in de V.S.A. voor de bouw (op Ame-

rikaanse werven) van 60 koopvaardijsschepen, ieder van ongeveer 10.000 ton "deadweight". Cyril Thompson, nu uitvoerend directeur van het familiebedrijf, werd verkozen om de scheepsbouwmissie van de Admiraliteit te leiden naar de overzijde van de Atlantische Oceaan. Zijn North Sand's-werf zorgde voor een groep blauwdrukken van haar eerste Liberty-schip om over de oceaan mede te nemen. Het ontwerp (dat een groot deel te danken was aan de EMBASSAGE) werd reeds in Brittannië aanvaard als een standaard type voor oorlogsproductie, en op de thuiswerf werd nummer 611, de EMPIRE LIBERTY, in het voorjaar van 1941 gebouwd.

Als de moeder van een geduchte familie, vervulde de EMPIRE LIBERTY de hoogste hoop van haar ontwerpers (en deze van de Admiraliteit) en bewees als zodanig dat ze ideaal was voor massaproductie. Een gladdekschip, aangedreven door een dubbelwerkende stoommachineinstallatie midscheeps opgesteld, vijf grote laadruimen, een goede uitrusting voor de bedieningsinstallatie, en twee dekhuisen voor dek- en machine-officieren; de bemanningsverblijven lagen in het achteronder. De EMPIRE LIBERTY voer onder het beheer van R. Charman van Newcastle.

Vergezeld door Harry Hunter van North Eastern Marine (dat belast was met de machinebouwkundige zijde van de missie) spendeerde Cyril Thompson drie maanden van 1940 in de V.S.A. en Canada, 45.000 mijl reizend door de lucht heen en weer over het Noord-Amerikaanse vasteland. Onder zijn leiding, begonnen de scheepswerven te beseffen dat niemand er eerder had op gedacht. In de grootdenkende wegen van de Amerikanen, was de bouw van nieuwe schepen over heel de natie verspreid en niet voorbehouden aan de waterkant. Prefabrikatie was het wachtwoord voor het begin, en staal was niet langer vervaardigd, doch ook gesneden en gevormd op de binnenlandse fabrieken ver van iedere zee of rivier.



In samenwerking met Henry Kaiser, regelde Cyril Thompson, wat neerkwam op ideale aanleg voor nieuwe scheepswerven. Ruimte was niet het voornaamste (zoals het wel was in het Verenigd Koninkrijk) en bouwhellingen konden zodanig van elkaar gescheiden liggen dat uitstekende kraanruimte en onderassemblage heel goed mogelijk waren tussen de hellingen.

Het eerste deel van zijn missie voorbij, keerde Cyril Thompson terug naar huis aan boord van de WESTERN PRINCE op het einde van december 1940. Bezuidwesten Ierland werd het schip getorpedeerd en zonk met enig verlies aan mensenlevens. De overlevenden bemanden de reddingboten, en na een 9-uren durende beproeving - Cyril Thompson deed zijn deel aan de riemen met zijn belangrijke documentatie-valies aan zijn voeten op de bodem van de boot - werden de bemanning en de passagiers gered door een trampschip, en ergens in Brittannië aan land gebracht, waarop Thompson verslag uitbracht op de Admiraliteit.

Het volgend jaar was hij terug in de V.S.A. om zich te vergewissen van de vooruitgang die was gemaakt met de nieuwe scheepswerven en de eerste Liberty-schepen, Amerikaanse versie. Nadat de V.S.A. in de oorlog betrokken raakten in december 1941, kreeg de produktie een geduchte stimulans en de scheepsbouw nam zodanige afmetingen aan dat zowel vriend als vijand verbaasd waren.

Liberty-schepen - allen in eerste instantie gesteund op Thompson's N° 611, en allemaal precies dezelfde - begonnen zich kenbaar te maken overal waar geallieerde konvooien uitvoeren. Ze verschenen in Noord-Rusland op de vreselijke toegangsweg binnen de Poolcirkel; zij voeren naar Stille Zuidzee-Eilanden en in de Middellandse Zee. Vanaf omstreeks 1943 waren ze tegenwoordig bij iedere zeeinvasie op het gebied van de Asmogendheden (n.v.d.r. = Duitsland, Italië, Japan). Zij vervorden voedsel, grondstoffen, kanons, tanks, vliegtuigen, zowel in hun ruimen als beveiligd op hun dekken. Enkele werden ingericht als troepenschip, met de tussendecken omgebouwd tot slaapruinten. Velen vielen als slachtoffer van artillerie, mijnen, bommen, torpedo's, maar het enorme bouwpro-

gramma in drie landen bleek in staat om te voldoen aan iedere vraag waar oorlog gevoerd werd op alle wereldzeeën.

De thuiswerf in Sunderland zelf bouwde evenwel 20 Liberty-schepen, waarvan 10 in één jaar, 1942. Het was maar druppel in de oceaan vergeleken met wat de werven over de Atlantische Oceaan voor mekaar kregen, doch voor een Britse scheepswerf, samengepakt op een kleine rivieroever, en met de verduisteringsregels die ieder buitenwerk bij nacht verboden, was het een grootse uitvoering. Op een maaltijd voor de staf en de werkleiders gegeven ter gelegenheid van een viering voor deze rekordprestatie, merkte de werfdirecteur - Bob Heptilstall - op dat de 10 schepen veronderstelt werden gelijk aan elkaar te zijn, doch dat John Urwin, de cheftekenaar het zodanig had uitgekiend dat ieder schip iets verschilde de een bij de andere.

In feite, van de 2.710 gebouwde Liberty-schepen, waren er maar enkele die op alle gebied gelijk waren. De meeste hadden kleine wijzigingen ondergaan, zoals speciale hutuitvoeringen binnen de standaarddekhuisen, of enkele kleine bijzondere arrangementen betreffende verdedigings-bewapening. De in Amerika gebouwde schepen hadden oliegestookte ketels ; de Britse, kolengestookte. Al bij al, dergelijke kleine bijzonderheden apart gelaten (welke zeker en vast van geen belang waren voor de produktiesnelheid) het essentiële basisontwerp bleef onveranderd. De Liberty-schepen waren altijd "produktielijn-schepen".

De meeste onder hen werden bewapend, en deze die geselecteerd werden om in invasievloten te varen, werden bezet met ieder soort wapen. Een "Liberty" die van de Thompson-scheepswerf uitvoer om het Engels Kanaal over te steken op D-Dag was een goed voorbeeld van hetgeen kon worden geïnstalleerd. Dit schip voerde een vierduims-kanon achterop, een raket projectielwerper op het achterste dekhuis, een Bofors-kanon op de boeg, niet minder dan 6 Oerlikon-lichte kanons op de midscheepse dekhuisen, en een inrichting op de brugvleugels voor het afschieten van een door een parachute opgehangen staaldraad vóóren aanvallende bommenwerper. Plastiek pantzer beschermde het stuurhuis; een reusachtig A-freem op de boeg voorzag de mogelijkheid om paravanes tegen mijnen te slepen, en (bij de meeste in oorlogstijd varende schepen) was de romp op de hoogte rondom voorzien van ontmagnetiseerkabels als bescherming tegen magnetische mijnen. Ze was een echt oorlogsschip in miniatuur terwijl ze haar volle laadcapaciteit behield. Meerdere Liberty-schepen, gebouwd op Sunderland, waren uitgerust met die verschrikkelijk gek uitzierende machine voor het afweren van de Focke-Wulf-Condors ver buiten vliegdeksteun gebieden - een catapult op de boeg, waarop een enkele Hurricane-jager stond te wachten om afgeschoten te worden voor een " no return"-tocht ter verdediging van het konvooi.

Lang nadat de oorlog teneinde was, voeren nog Liberty-schepen over zee. Totdat de rederijen nieuwe schepen ontvingen die gebouwd waren voor vredelievende doeleinden, vervulden deze standaardschepen een vitale rol in de wereldhandel. Geleidelijk werden ze vervangen door elegante koopvaardij-schepen, en degene die nog op zee bleven werden opgekocht door kleine maritieme naties. Het is alleen in de laatste 10 jaren dat werkelijke Liberty-vervangingen zich vertoonden, een vredestijd schip ontworpen voor massaproductie, juist zoals de originele Liberty was ontworpen voor herhaalde oorlogsbouw.

Vreemd, of niet zo vreemd, omdat Sunderland destijds de titel hield van " de grootste scheepsbouwstad in de wereld", kwam het nieuw ontwerp eveneens tot stand op de oever van de Wear. Een andere werf was er voor verantwoordelijk, maar de stad die de oorlogwinnende Liberty bouwde, is eveneens trots op de opkomst van haar vredelievende tegenhanger.

In de burelen van de vroegere J.L.Thompson-scheepswerf hangt daar een klein model van de romp van het N° 611-schip. Een plaat beschrijft de EMPIRE LIBERTY en vermeld haar plaats "in de maritieme geschiedenis". Schepen van 15 maal haar grootte werden gebouwd in Sunderland in de laatste paar jaar, maar dit Liberty-schip zal daar altijd herinnerd worden, als het schip dat de wereld in tijd van nood voedde en bewapende.