

**LIBERTY SHIPS ovvero: LE NAVI CHE VINSERO LA SECONDA GUERRA MONDIALE**

Il principio ispiratore di questa straordinaria impresa industriale e militare è di una semplicità disarmante: basta costruire e mettere in servizio più navi mercantili di quante i sommergibili tedeschi dell'Ammiraglio Karl Dönitz possano affondare ed ecco che il progetto della Germania di strangolare economicamente l'Inghilterra bloccando i rifornimenti via mare naufraga miseramente. Detto fatto!!! Gli Americani si rimboccano le maniche e si mettono all'opera!!



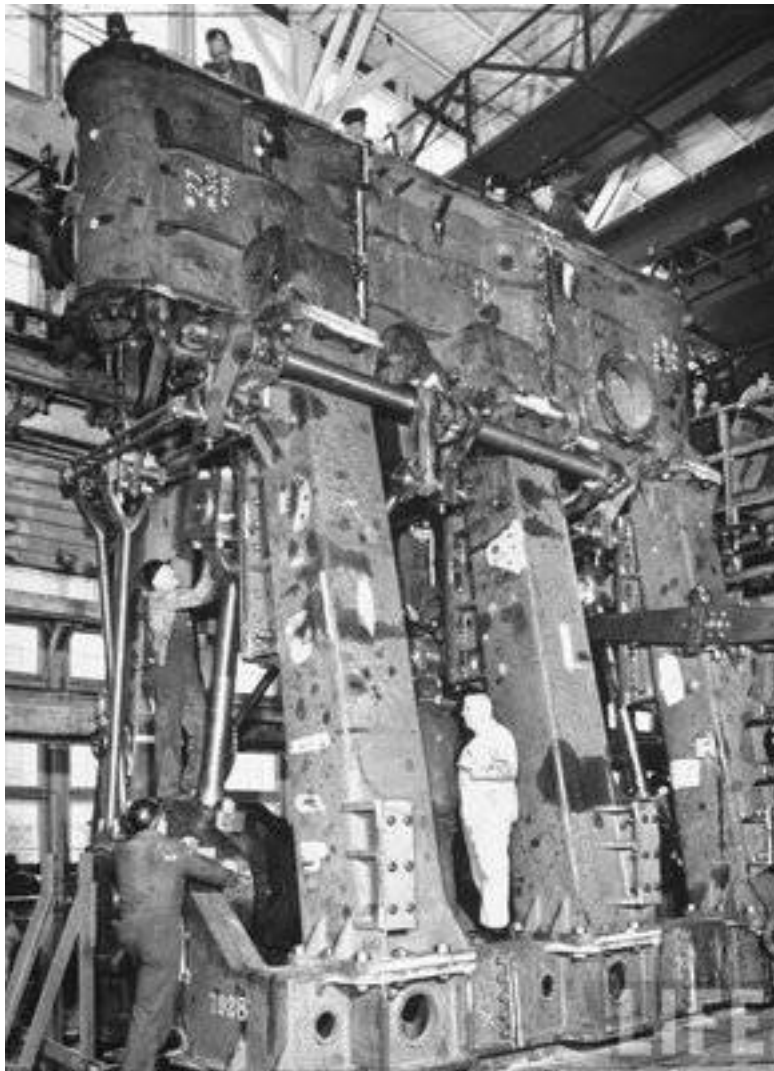
Tutto iniziò quando gli Inglesi, nel 1940, ordinarono ai Cantieri Navali degli Stati Uniti, 60 navi da carico della classe "Ocean" per cercare di far fronte alle perdite subite a causa degli U-Boot tedeschi.

Tali navi, progettate in Inghilterra negli anni 30, erano decisamente "antiquate": montavano un motore a vapore a tripla espansione che gli Inglesi vollero con alimentazione a carbone in quanto l'Inghilterra ne era ricchissima mentre invece la nafta la dovevano importare.

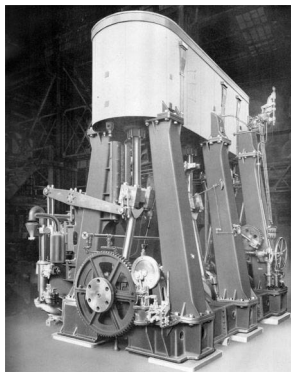
La stazza delle navi Ocean, mantenuta identica poi anche per le Liberty, era di 10.000 tonnellate e poteva trasportare 2840 Jeeps oppure 440 carri armati medi oppure 230 milioni di munizioni per le armi leggere. Da ciò si intuisce facilmente che bastava che una sola di queste navi portasse il suo carico sano e salvo in Inghilterra, per fare rivoltare nel letto Adolf Hitler.

L'equipaggio era costituito da 38-60 civili + 20-40 militari della United States Navy Armed Guards adibiti alle armi e alle telecomunicazioni.

L'armamento poteva essere quanto mai vario: non mancava mai un cannone da 102 mm. a poppa e 8 postazioni di mitragliatrici antiaeree da 20 mm. Spesso e volentieri veniva montato un cannone da 152mm. anche a prua. L'autonomia era di 17.000 miglia.



Questo motore pesava 135 Tonnellate, aveva una potenza di 2500 HP che sviluppava a 76 giri al minuto e spingeva la nave a una velocità massima di 11 Nodi, un pò di più di un sommergibile tedesco in immersione (7 nodi). Come si vede dalla foto, tutto era "a vista": biella, asse del pistone, albero motore, testa croce, bronzine che richiedevano una lubrificazione costante operata da uno specialista chiamato "oiler" oliatore che aveva il compito di tenere tutti gli organi mobili del motore costantemente lubrificati. Una curiosità, nel film Titanic, una scena girata nella sala macchine del transatlantico è stato In realtà girato nella sala macchine di una nave Liberty il cui motore a vapore, salvo il numero dei cilindri, aveva una struttura del tutto simile.



Tali navi della classe "Ocean" iniziarono ad essere consegnate all'Inghilterra a partire dal 1941.

Nel frattempo però l'America, visto l'andazzo della guerra, decise di costruire delle navi cargo per proprio uso e consumo: le Liberty appunto. I tecnici americani lasciarono invariato il disegno originale Inglese della Classe Ocean, ma modificarono varie cose importantissime. Fermo rimanendo il tipo di motore che, ancorché "vecchio" e obsoleto era molto più facile e veloce da costruire che non il motore a turbina (in un primo tempo volevano montare un motore a turbina ma poi rinunciarono perché era problematica la produzione di così tante turbine in quel periodo difficile per tutti) fu alimentato a nafta e non più a carbone guadagnando così dello spazio prezioso a bordo potendo in tal modo recuperare buona parte del volume prima destinato allo stoccaggio del carbone.

Ma la più importante "modifica" che gli Americani apportarono alle navi Liberty fu il sistema di assemblaggio delle lamiere.

Fino ad allora infatti le navi venivano costruite con lamiere d'acciaio che venivano "rivettate" a caldo, le une alle altre con "grossi chiodi" arroventati che abilissimi operai specializzati facevano infilare con una straordinaria capacità e bravura in fori già fatti nelle lamiere da assemblare e poi "ribattuti", quando erano ancora roventi, con un martellone.

Le navi Liberty inaugurarono una nuova tecnica di assemblaggio delle lamiere: quella della saldatura elettrica con elettrodi e ad arco sommerso che permisero un risparmio enorme di tempo e di manodopera nella costruzione delle navi. Per ogni nave si consumarono 61 tonnellate di elettrodi per eseguire 75 Km. di saldatura. In media, per ogni nave ci volevano 582.000 ore di lavoro.

Purtroppo questa nuova tecnica di saldatura di lamiere navali causò dei problemi seri dovuti alle saldature malfatte, con le "cricche" che le rendevano fragili e alle tremende sollecitazioni meccaniche che le navi, spesso sovraccaricate, dovevano subire nelle gelide tempeste dell'Atlantico del Nord, e 8 navi Liberty delle 2700 costruite si aprirono in due come un libro e affondarono. Poi fortunatamente si pose rimedio a questo inconveniente.

Ma non basta: per la prima volta fu adottata la "tecnica" dell'assemblaggio in cantiere di diverse parti nave costruite e assemblate da migliaia di piccole Aziende sparse in tutta l'America che poi spedivano i vari "pezzi di nave" assemblati da loro ai Cantieri navali che le installavano e le montavano a bordo. Una nave Liberty era costituita, in media, da 200.000 pezzi sciolti. Le varie Aziende sparse in America, costruirono e montarono questi particolari in circa 30.000 elementi assemblati che poi i cantieri navali montarono a bordo come sopra detto. In questo modo si guadagnava un mucchio di tempo.

Fermo rimanendo la struttura generale della nave, le navi Liberty furono costruite in diversi tipi a seconda della tipologia di merce che avrebbero dovuto trasportare.

Tutto il mondo ormai le chiama "LIBERTY" ma la loro sigla ufficiale con la quale venivano identificate era:

**EC2 - S - C1** che si leggeva così: "EC" Emergency Cargo - "2" lunghezza al galleggiamento tra i 120 e i 140 metri - "S" Steam (motore a vapore) - C1 versione della nave ( la sigla cambiava a seconda dell'allestimento: carico alla rinfusa, cisterna, trasporto aerei, ecc.)

Un mistero che tuttora avvolge queste navi leggendarie è la loro straordinaria longevità. Progettate e costruite per una durata media di 5 anni, le Liberty navigavano tranquillamente in tutto il mondo fino agli anni 70, ben 25 anni dopo il varo.

Il Presidente Roosevelt le battezzò "UGLY DUCKLING" e cioè "BRUTTO ANATROCCOLO" che, ancorché sgraziate nella linea, riuscirono pienamente nello scopo dichiarato dallo stesso Presidente: "PORTARE LA LIBERTÀ ALL'EUROPA" da cui derivò il nome "LIBERTY" adottato poi in tutto il mondo.

Alcuni numeri interessanti:

Dal 1941 al 1945 furono costruite circa 2.700 navi da carico LIBERTY in 18 Cantieri navali diversi esistenti sulla costa Pacifica, nel Golfo dei Caraibi e sulla costa Atlantica degli USA. Il costo medio unitario di ogni nave fu di 1,600,000 dollari USA . La spesa totale quindi per costruire le 2700 navi Liberty fu di 4 miliardi e 320 milioni di dollari degli anni 1940.

Esistono varie leggende sulla incredibile produttività dei cantieri navali Americani nella costruzione delle Liberty. Per certo, 1.500.000 operai hanno lavorato giorno e notte per 4 anni per costruire le navi Liberty.

Era logico che, essendoci ben 18 Cantieri navali che lavoravano come forsennati 24h su 24h diverse "consegne" di navi si accavallavano le une alle altre si poteva avere l'impressione che venisse costruita una nave al giorno. In realtà una nave poteva essere consegnata dal cantiere Kaiser mentre la seconda, il giorno dopo, arrivava dal Cantiere Bethlehem. Forse di qui è nata la "leggenda" di una nave al giorno.

La prima nave Liberty fu la SS Patrick Henry e ci vollero 244 giorni per farla.

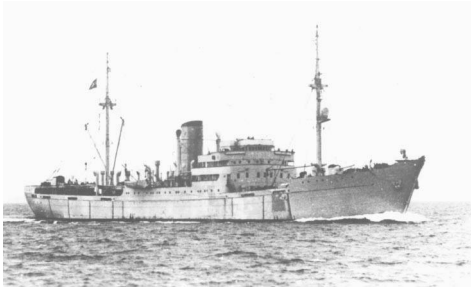
L'ultima nave Liberty fu la SS Albert M.Boe che fu varata il 26 Settembre 1945 e consegnata il 30 Ottobre 1945. Il tempo medio di produzione per tutti i 4 anni, fu di 42 giorni per nave.

Il record spetta ai Cantieri Kaiser di Richmond, California che costruì la SS Robert E.Peary in 4 giorni 15 ore e 29 minuti e che dopo 7 giorni dall'impostazione della chiglia sullo scalo del cantiere, navigava già a pieno carico nell'Oceano Atlantico diretta in Inghilterra.

I "brutti anatroccoli" non si limitarono a trasportare merce, materiali, armi, munizioni, benzina, ecc. ma quando ci fu da "menare le mani" lo fecero con entusiasmo e con buoni risultati: Il 27 Settembre 1942, la Liberty SS Stephen Hopkins in navigazione in Atlantico, prese a cannonate ed affondò la nave corsara tedesca Stier. E' stata la prima nave USA che, nel corso della seconda guerra mondiale, abbia affondato un'unità di superficie tedesca.



il varo della SS Stephen Hopkins



la nave corsara tedesca STIER  
affondata dalla SS Stephen Hopkins

Oggi rimangono due Liberty superstiti:



Questa è la SS Jeremiah O' Brien fotografata a Londra nel 1994 quando ha partecipato al cinquantenario dello Sbarco in Normandia attraversando tranquillamente l'Oceano Atlantico. Era l'unica nave superstite alla seconda guerra mondiale presente alla manifestazione. Di solito è ormeggiata al molo PIER 45 del porto di San Francisco, California. Ancora perfettamente mantenuta e funzionante, viene usata per brevi crociere a pagamento nella baia di San Francisco. Mantiene a bordo un equipaggio (ridotto) militare.



questa è la seconda e ultima Liberty esistente sulla faccia della terra. Anche lei perfettamente mantenuta e navigante. Oggi si trova ormeggiata a Baltimore, in Maryland, sulla costa atlantica. E' stata trasformata in Museo galleggiante e anche lei si muove e fa brevi crociere per i turisti e i nostalgici.

Avrete notato come i nomi di queste navi ci siano assolutamente sconosciuti. Gli Americani infatti decisero di battezzare le Liberty, con i nomi dei firmatari della dichiarazione di Indipendenza e poi , con i nomi di coloro che hanno versato almeno 2 milioni di dollari per sostenere le spese di guerra e infine con i nomi di operai, tecnici deceduti a causa di incidenti del lavoro durante la costruzione delle navi Liberty.

Unica e sola eccezione: la nave Liberty SS AMERIGO VESPUCCI che, con lo scafo n.2767 fu impostata sullo scalo e fu varata il 10 Marzo 1944. Sopravvissuta alla Seconda Guerra Mondiale, fu demolita nel 1962.

#### TIRIAMO UN PO' LE SOMME:

Furono costruite in totale circa: 2.700 navi Liberty

Furono perse, per azioni belliche, incidenti, incendi, ecc. circa 300 unità

Ne sopravvissero quindi circa 2400 delle quali 835 furono impiegate come navi da carico, dopo la guerra.

Gli armatori greci ( Onassis, Niarchos, ecc.) ne acquistarono 526

Gli armatori italiani (Grimaldi, Lauro, Bottiglieri, ecc.) ne comprarono 98

In tal modo riuscirono a rimettere in piedi le loro flotte mercantili che la guerra aveva praticamente distrutto.

Questa è l'avvincente storia delle navi LIBERTY che davvero hanno riportato la libertà in Europa!