



I San Francisco vid Pir 45 Fisherman's Wharf ligger libertybåten **Jeremiah O'Brien**. Hon är ett sjögående museifartyg som deltog vid femtioårsminnet av D-dagen 1994 och var då det enda fartyg som deltog i invasionen. Foto den 1 augusti 2014 Roger Söderberg.

## Libertybåten Jeremiah O'Brien

Text Eric Hallberg, foto Roger Söderberg

I föregående nummer skrev Eric Hallberg om de två svenska Liberty-båtarna. Vid pressläggningen var min äldste son Roger i San Francisco. Jag bad honom då att han skulle fotografera **Jeremiah O'Brien** – speciellt interiören ombord. Han tog en mängd foton och eftersom det inte visats så mycket i svensk sjöfartslitteratur om hur Libertybåtarna såg ut inombords, ansåg redaktionen att vi skulle publicera detta.

Bertil Söderberg

Att libertybåtarna byggdes vid amerikanska varv som en nödfallsåtgärd under det andra världskriget är välbekant. Stora mängder material skulle transporteras över Atlanten och den tyska krigsmakten, inte minst ubåtarna, hade varit mycket effektiva och resultatet hade blivit en skriande tonnagebrist för de allierade.

Libertybåtarna hade beteckningen EC2-S-C1. EC stod för emergency cargo, och 2 innebar att dödvikten är över 10000

ton. S betydde att de hade ångmaskin. C1 var konstruktionsnumret, i detta fall den första.

Libertybåtarna var för sin tid stora fartyg med följande dimensioner och maskin:

Längd 134,57 meter

Bredd 17,3 meter

Djupgående 8,5 meter

Dödvikt 10856 ton

Maskineriets två oljeeldade pannor, ång-



maskin på 2500 hk

Fart 11–11,5 knop.

Förebilden för liberites var den engelska **Dorrington Court** som byggts 1938 vid J.L. Thompson & Sons varv i Sunderland, Storbritannien. För att klara av att bygga så många fartyg som planerats fick nya varv anläggas längs USA:s kuster.

Industrimannen Henry J. Kaiser framhålls som den ledande kraften bakom libertyprojektet. Han hade inte någon erfarenhet av skeppsbyggnad, men han hade varit engagerad i andra storskaliga byggnadsprojekt, till exempel Hooverdammen. Hans styrka var att han hade idéer om hur en effektiv produktion skulle organiseras.

Totalt kom arton nya varv att bygga liberties. Man bestämde tidigt att de skulle byggas som svetsade sektionbyggen, eftersom det var brist på nitare, och att



Det är stora ytor på akterdäcket. Observera liflottarna.



svetsningen var snabbare och enklare. Vid vissa av varven kom man att använda en kombination av nitning och svetsning. Eftersom många män kallades in kom kvinnor att engageras i varvsarbete, och svetsning är mindre beroende av kropp-



"Rosie the Riveter"

krafterna än nitning. Inte desto mindre kom "Rosie the Riveter" att fungera som en fiktiv affischfigur för att uppmuntra kvinnor att börja arbeta inom den tyngre industrin.

Innan man fått erfarenhet av byggnadsmetoden tog det ganska lång tid att bygga dem – det första, **Patrick Henry** levererades mot slutet av 1941, och hade tagit åtta månader att färdigställa. Vid sjösättningen citerade president Roosevelt Patrick Henrys tal från 1775 som avslutades med: "Give me liberty or give me death", vilket kan översättas med: "Ge mig frihet eller döden". Roosevelt sade att de nya fartygen skulle återge Europa friheten (liberty), vilket gjorde att de kom att kallas libertyfartyg.

De arton varven byggde 2710 libertyfartyg mellan 1941 och 1945. 2751 hade planerats, men 41 avbeställdes i samband med krigshandlingarnas upphörande. En libertybåt byggdes normalt på cirka 30



Navigationshytten.



Det var inga stora fönster på bryggan. Vid angrepp blev de ännu mindre då ställluckor gav minimal utsikt föröver. Bryggan hade även stålplåt som skydd.

arbetsdagar, men rekordet var när **Robert E. Peary** byggdes på 4½ dygn.

Förutom grundtypen byggdes andra varianter av libertyn – en typ hade kraftigare bommar och större luckor av stål. Den var främst avsedd för transport av stridsvagnar. Av denna typ byggdes bara åtta fartyg. En annan liknande undertyp som byggdes i 28 exemplar, hade som uppgift att transportera lådor med demonterade flygplan. En liberty anpassades för laster av kol (koljare) med maskinen akterut och en brygga midskepps. Av denna typ byggdes 24 stycken. Den fjärde varianten, som det byggdes 60 av, var ett tankfartyg. Totalt byggdes alltså 120 liberties som inte var av grundtypen.

Besättningen på liberties var stor, på **Jeremiah O'Brien** var den 44 man, därtill kom 28 artillerister. Totalt blev det alltså 72 man, men hela besättningen hade hytter midskepps. Antalet artillerister berodde på beväpningen som kunde vara omfattande; vissa liberties hade en tretums kanon och två 37 mm kanoner i fören, en fyra- eller femtums kanon akterut och sex 20-millimeters kulsprutor.

Eftersom 240 libertyfartyg förlorades under kriget återstod runt 2500 efter krigsslutet.

Efter kriget såldes över 800 libertyfartyg av till civila redare, inte minst grekiska, och återstoden kom att ingå i USA:s reservflotta som kom lades upp på olika ställen längs de amerikanska kusterna.



Redan tidigt kunde man konstatera att deras skrov var känsliga då flera liberties bröts itu. I början skyllde man på att svetsning hade använts när de byggdes, och att detta inte gav samma styrka som nitning. Senare kunde man konstatera att sprickbildningen i skroven ofta kunde förklaras med materialtrötthet

beroende på att stålet i skrovet inte tålde de låga temperaturerna i de nordligare farvattnen.

Libertybåtarna kom att finnas kvar länge i världshandelsflottan, mycket längre än vad man trott, och de hade haft den viktiga uppgiften att få sjöfarten att börja fungera efter kriget, förutom de viktiga insatserna som transportfartyg i ett kritiskt läge under kriget. Tre libertyfartyg har bevarats för eftervärlden, nämligen **Jeremiah O'Brien** i San Francisco, **John W Brown** i Baltimore, och **Hellas Liberty** (ex **Arthur M Huddell**) i Piraeus.

### Jeremiah O'Brien

Libertybåtarna fick namn efter olika personer, och Jeremiah O'Brien hade gjort sig känd som en sjöhjälte under det amerikanska frihetskriget då han lyckats med att kapa ett engelskt örlogsfartyg.

**Jeremiah O'Brien** byggdes vid New England Shipbuilding Corporations varvsanläggning i South Portland, Maine och sjösattes i juni 1943. Under kriget



Befälhavarens hytt.



Maskintoppen på den 2500 IHK ångmaskinen.



Maskinrummet är stort och imponerande.



På skottet bakom ratten finns talrör till maskinrummet.

gjorde hon sju längre resor till England, Nordirland, Sydamerika, Indien och Australien. I samband med invasionen i Normandie, operation Overlord, gjorde

hon elva resor över Engelska kanalen. Efter krigsslutet tillfördes hon den amerikanska reservflottan och lades upp i Suisun Bay, norr om San Francisco.

Här låg hon i 33 år innan hon gjordes sjöklar och för egen maskin kunde gå till San Francisco. Entusiastiska frivilliga såg till att hennes skick blev förstklassigt, och ett bevis på detta var att hon 1994 kunde delta i 50-årsminnet av D-dagen på plats i Engelska kanalen. **Jeremiah O'Brien** var det enda återvändande fartyget som varit med om invasionen. Resan tillbaka från Europa blev en triumffärd för **Jeremiah O'Brien**, och ett flertal amerikanska hamnar besöktes, den första blev New Portland, där hon var byggd. Sex månader efter avresan till Europa kunde hon passera under Golden Gatebron innan hon anlände till sin kajplats pir 45 vid Fisherman's wharf. Där ligger hon fortfarande och man kan göra en rejäl rundvandring ombord, från maskinrum till styrhytt.

En helg i månaden startar man ångmaskinen och det ger ju en extra dimension till en rundvandring. Dessutom ger man sig fortfarande ut på turer på Stilla havet

eftersom hon är godkänd för detta då hon är i utmärkt skick. 🚢

#### Källor

W.W. Jaffee. 2004. The liberty ships from A to Z.

Jeremiah O'Briens hemsida [www.ssjeremiahobrien.org](http://www.ssjeremiahobrien.org)

Svensk Sjöfarts Tidning:

– Krigsbyggda amerikanska seriefartyg. 1962 938–941

– Libertyn: En enastående prestation. 1991, nr 3

– Kristidsfartyg blev världshandelsflottans ryggrad. 1993, nr 17.

