

Janusz Zuziak

Uniwersytet Jana Długosza w Częstochowie /  
Jan Długosz University in Czestochowa

 <https://orcid.org/0000-0003-1568-5033>

## Barki desantowe Andrew Jacksona Higginsa narzędziem sukcesu operacji „Overlord”

### Summary

#### Andrew Jackson Higgins' Landing Barges as a Tool for the Success of Operation Overlord

During the World War II, the Allies faced a serious problem with many naval amphibious operations, both in the Pacific and in Europe. For their efficient conduct, it was necessary to construct and build various boats and landing barges. Among them were the legendary LCVP (Landing Craft Vehicle Personnel) landing boats designed by Andrew Higgins, an American constructor and builder of seagoing boats. Thanks to them it was possible, among others, to facilitate the landing of thousands of troops and equipment on the open beaches of Normandy during Operation Overlord in June 1944. The final stage of transporting soldiers and equipment from ships and vessels to the beaches of Normandy was, according to many military officials, the most difficult. Lightweight landing boats and barges capable of carrying men and equipment in shallow water from the ships to land were needed for this mission. It was then that Andrew Higgins proposed several types of landing boats, including the famous LCVP. There is no doubt that Higgins' barges significantly contributed to the success of the Allied landing operation on the beaches of Normandy.

**Keywords:** World War II, Andrew Higgins, landing craft, Normandy, Operation Overlord

### Streszczenie

W latach II wojny światowej alianci stanęli przed poważnym problemem związanym z wieloma morskimi operacjami desantowymi, prowadzonymi zarówno na Pacyfiku, jak i w Europie.

Dla ich sprawnej realizacji koniecznym było skonstruowanie i zbudowanie różnorodnych łodzi i barek desantowych. Wśród nich znalazły się legendarne barki desantowe LCVP (Landing Craft Vehicle Personnel), zaprojektowane przez Andrew Jacksona Higginsa, amerykańskiego konstruktora i budowniczego łodzi pełnomorskich. Dzięki nim możliwe było m.in. lądowanie tysięcy żołnierzy i sprzętu na otwartych plażach Normandii w trakcie operacji „Overlord” w czerwcu 1944 r. Ostatni etap transportu żołnierzy i sprzętu z okrętów i statków na plaże Normandii był – zdaniem wielu wojskowych – najtrudniejszy. Potrzebowano do tego lekkich łodzi i barek desantowych, które byłyby w stanie przewieźć ludzi i sprzęt po płytkiej wodzie z okrętów na ląd. I wówczas właśnie Andrew J. Higgins zaproponował kilka rodzajów łodzi desantowych, w tym słynną LCVP. Nie ulega wątpliwości, że barki Higginsa w istotny sposób przyczyniły się do sukcesu alianckiej operacji lądowania na plażach Normandii.

**Słowa kluczowe:** II wojna światowa, Andrew Higgins, barki desantowe, Normandia, operacja „Overlord”

**W** latach II wojny światowej alianci stanęli przed poważnym problemem związanym z wieloma morskimi operacjami desantowymi, prowadzonymi zarówno na Pacyfiku, jak i w Europie. Dla ich sprawnej realizacji koniecznym było skonstruowanie i zbudowanie różnorodnych łodzi i barek desantowych. Wśród nich znalazły się legendarne barki desantowe LCVP (Landing Craft Vehicle Personnel) zaprojektowane przez Andrew Jacksona Higginsa, amerykańskiego konstruktora i budowniczego łodzi pełnomorskich. Dzięki nim możliwe było m.in. lądowanie tysięcy żołnierzy i sprzętu na otwartych plażach Normandii w trakcie operacji „Overlord” w czerwcu 1944 r. Ostatni etap transportu żołnierzy oraz sprzętu z okrętów i statków na plaże Normandii był – zdaniem wielu wojskowych – najtrudniejszy. Potrzebowano do tego lekkich łodzi i barek desantowych, które byłyby w stanie przewieźć ludzi i sprzęt po płytkiej wodzie z okrętów na ląd. I wówczas właśnie Andrew J. Higgins zaproponował kilka rodzajów łodzi desantowych, w tym słynną LCVP. Po wojnie naczelny dowódca wojsk alianckich w czasie inwazji w Normandii, gen. Dwight D. Eisenhower powiedział, że: „Gdyby Higgins nie zaprojektował i zbudował LCVP, nie moglibyśmy wylądować na otwartej plaży. Strategia wojny byłaby inna”<sup>1</sup>. Nie ulega wątpliwości, że barki Higginsa w istotny sposób przyczyniły się do sukcesu alianckiej operacji lądowania na plażach Normandii.

<sup>1</sup> W. Morgan, *The Higgins Boat*, [https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST\\_494\\_Higgins\\_Boat\\_LCVP\\_.html](https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST_494_Higgins_Boat_LCVP_.html) (dostęp: 19 II 2022).

W dniu 6 czerwca 1944 r. lądowaniem na plażach Normandii rozpoczęła się największa w dziejach świata operacja morsko-desantowa pod kryptonimem „Overlord”. Przygotowania do niej trwały przeszło dwa lata. Stanowiła ona niespotykane wcześniej wyzwanie, w szczególności w zakresie logistyki. W kwietniu 1942 r. rozpoczęła się operacja „Bolero”, długofalowy proces przetrzucania wojsk amerykańskich wraz z uzbrojeniem i wyposażeniem na Wyspy Brytyjskie. W sumie przewieziono około 1,5 mln żołnierzy, jak również materiały potrzebne do ich zakwaterowania, wyżywienia, uzbrojenia i umundurowania. Przerzucenie takiej liczby wojska przez kanał La Manche i pokonanie niemieckiej obrony na francuskich plażach było tylko częścią wielkiego wyzwania. Poważnym problemem było w tym czasie zapewnienie odpowiednich warunków zakwaterowania oddziałów, wyżywienia czy opieki zdrowotnej. U wybrzeży Anglii zbudowano liczne sztuczne pływające porty, które zamierzano przeholować na wybrzeże francuskie, gdzie miały służyć do sprawnego wylądowania kolejnych fal wojsk. W ramach operacji „P.L.U.T.O.” (Pipe Line Under the Ocean) zbudowano podwodny rurociąg mający zapewnić nieprzerwane dostawy ropy naftowej. Czynnąc przygotowania do operacji „Overlord”, zwracano uwagę w zasadzie na każdy najmniejszy szczegół, dołożono możliwie największych starań dla rozwiązania wszelkich problemów mogących w jakikolwiek sposób utrudnić przebieg operacji lądowania na plażach Normandii.

O ile alianci dysponowali ogromną flotą statków i okrętów koniecznych do przetransportowania żołnierzy i sprzętu w pobliże normandzkich plaż, o tyle problemem było ich przewiezienie ze statków na ląd. Duże jednostki pływające nie były bowiem w stanie dopłynąć do brzegu na tyle blisko, by żołnierze mogli bezpiecznie i w miarę suchą nogą przedostać się na plaże. „Pojawił się nie lada problem: skąd wziąć tysiące łodzi i barek do przewiezienia ludzi i sprzętu po płytkiej wodzie z okrętów na ląd. O dziwo, ten ostatni etap zdawał się najtrudniejszy”<sup>2</sup>.

Problem desantu morskiego, w szczególności właśnie samego wylądunku żołnierzy i sprzętu na brzegu, nurtował specjalistów, zwłaszcza przedstawicieli marynarki wojennej i konstruktorów. Wiele lat pracy i doświadczeń nad środkiem służącym do lądowania poświęcono m.in. w marynarce wojennej USA, przede wszystkim pod kątem działań bojowych Korpusu Piechoty Morskiej. Historyk amerykańskiej piechoty morskiej, Leo J. Daugherty stwierdził:

Od pierwszych powojennych ćwiczeń, przeprowadzonych w styczniu i lutym 1922 roku, aż do skonstruowania odpowiedniej łodzi przez Andrew Jacksona

<sup>2</sup> W. Paźniewski, *Szczegóły*, „Twórczość” 2006, nr 5, <https://culture.pl/pl/artykul/szczegoly> (dostęp: 14 II 2022).

Higginsa w 1936 roku, podstawowym problemem Marine Corps było znalezienie właściwego pojazdu do lądowania. Urządzenie takie musiało nadawać się do transportu ludzi, artylerii i sprzętu na zajęty przez wroga brzeg<sup>3</sup>.

Peter Naushul genezy prac nad odpowiednimi łodziami desantowymi dopatruje się już w analizie klęski wojsk brytyjskich w czasie operacji desantowej w Gallipoli. Bitwa toczona od kwietnia 1915 r. do stycznia roku następnego miała być wstępem do większej operacji, której celem było zdobycie Stambułu, przejście kontroli nad cieśninami tureckimi, odblokowanie drogi dostaw wojskowych do Rosji i wyeliminowanie z wojny Turcji. Operacja ta zakończyła się fiaskiem państw ententy. Łącznie straty obu stron wyniosły 131 tys. zabitych i 262 tys. rannych. Była to największa operacja desantowa I wojny światowej. Wielu ówczesnych analityków i strategów wojskowych uznało po tym krwawym doświadczeniu, że desant z wody na broniony przez przeciwnika brzeg w warunkach toczonych wojny nigdy nie będzie możliwy<sup>4</sup>. Tysiące żołnierzy australijskich i angielskich zginęło w czasie próby realizacji tego zadania. Zdaniem P. Naushula brak powodzenia sprawił, że nie zdołali oni wyjść poza osiągnięte na plażach przyczółki. W przywoływanym wyżej artykule jego autorstwa czytamy: „Gallipoli i powszechna międzywojenna apatia, która nastąpiła, spowodowały, że przed II wojną światową alianci nie posiadali praktycznie żadnych sprawdzonych konstrukcji łodzi desantowych”<sup>5</sup>. Na problem braku odpowiednich łodzi i barek desantowych w armii amerykańskiej zwracają również uwagę autorzy znakomitej pracy o historii amerykańskiego Korpusu Piechoty Morskiej. Piszą oni bowiem, że: „Nikt nie był bardziej świadomy potrzeby posiadania takiego sprzętu niż *marines*. Wkrótce po zakończeniu I wojny światowej skłonili marynarkę wojenną do podjęcia badań projektowych nad dwoma okrętami desantowymi, jednym dla personelu i jednym dla sprzętu”<sup>6</sup>.

Ćwiczenia wojskowe z elementami desantu z morza przeprowadzane były przez armię amerykańską w latach dwudziestych i trzydziestych XX w. wielokrotnie i, delikatnie mówiąc, nie napawały optymizmem. Jedne z takich manewrów piechoty morskiej odbyły się w 1925 r., w ramach wspólnych ćwiczeń armii i marynarki wojennej na wyspie Oahu na Hawajach. Wprawdzie *marines* nałożone na nich zadanie zrealizowali, jednak zwrócono wówczas uwagę na szereg niedostatków związanych z ich desantem na broniony przez przeciwnika brzeg:

<sup>3</sup> L.J. Daugherty III, *Techniki walki amerykańskiej piechoty morskiej*, Warszawa 2002, s. 32.

<sup>4</sup> P. Naushul, *Andrew Jackson Higgins and the Mass Production of World War II Landing Craft*, „Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association” 1998, vol. XXXIX, no. 2, s. 137.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. 137.

<sup>6</sup> F.O. Hough, V.E. Ludwig, H.I. Shaw Jr., *Pearl Harbor to Guadalcanal: History of U.S. Marine Corps Operations in World War II*, vol. I, [b.m.w.] 2013, s. 23.

[...] atakujący żołnierze piechoty morskiej ponownie bezsensownie długo oczekiwali, moknąc w małych i niewygodnych łodziach. Kiedy wydano rozkaz wyruszenia na brzeg, wiele łodzi raz jeszcze się zgubiło, wyprzedziło pozostałe jednostki lub zbyt wolno płynęło do wyznaczonej linii<sup>7</sup>.

W maju i czerwcu 1925 r. w szkole Marine Corps w Quantico dokonano podsumowania wspomnianych ćwiczeń. W raporcie końcowym zwrócono uwagę, iż istnieje konieczność stworzenia łodzi odpowiedniej do lądowania na brzońnym brzegu, a także osiągnięcia zdolności szybkiego wyprodukowania dużej liczby takich jednostek desantowych w chwili zagrożenia wojennego<sup>8</sup>.

Zainteresowanie łodziami desantowymi sprawiło, że dokonano nawet stosownych zmian w programie szkolenia piechoty morskiej. Na początku lat trzydziestych XX w. Szkoła Piechoty Morskiej w Quantico stała się rzeczywistym centrum studiów nad desantem morskim. Kolejne manewry przeprowadzone w 1932 r. w pobliżu wyspy Oahu ponownie wykazały, że standardowe łodzie marynarki wojennej nie były przystosowane do potrzeb desantu morskiego. Pułkownik Holland M. Smith, późniejszy dowódca V Korpusu Desantowego w czasie kampanii na Centralnym Pacyfiku w okresie II wojny światowej, te niedoskonałości tak komentował:

Jednorazowo mogliśmy przetransportować tak małą liczbę żołnierzy, że prawdziwy wróg wystrzelałby nas w przeciągu pięciu minut. [...] Operacja na Oahu dowiodła całkowitego braku sprzętu niezbędnego do wykonania takiego zadania. [...] Taktyka desantu morskiego wciąż pozostaje w fazie teoretycznej<sup>9</sup>.

W drugiej połowie lat trzydziestych piechota morska zorganizowała kilka kolejnych dużych ćwiczeń, w trakcie których jednym z ważniejszych elementów było przeprowadzenie desantu morskiego. Dowiodły one, iż – obok ostrzału z morza i logistyki – bardzo poważnym problemem utrudniającym wykonanie zadania był brak odpowiedniego środka desantowego. Marynarce wojennej i piechocie morskiej potrzebne były trzy rodzaje łodzi desantowych: do przewożenia żołnierzy z okrętów na brzeg, do transportu czołgów i innych pojazdów, wreszcie pojazd wodno-ładowy, specjalna amfibia czy jak to wówczas określano „pływający czołg”. W połowie lat trzydziestych przetestowanych zostało wiele modeli łodzi, w większości wyprodukowanych w niewielkich prywatnych stoczniach, jednakże długotrwałe testy wykazały, że żadna z nich nie spełnia oczekiwań.

<sup>7</sup> L.J. Daugherty III, *op. cit.*, s. 34.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 36.

W październiku 1936 r. Andrew J. Higgins, ekstrawagancki przedsiębiorca, właściciel niedużej stoczni w Nowym Orleanie, napisał do Departamentu Marynarki Wojennej USA list z propozycją zaprezentowania łodzi własnego projektu, która jego zdaniem była znacznie lepsza od wcześniej testowanych. Miał on wówczas do zaoferowania łódź o nazwie „Eureka”, zaprojektowaną i wyprodukowaną jeszcze w 1926 r.<sup>10</sup> Ta mała łódź charakteryzowała się płytkim zanurzeniem, miała tunelową rufę chroniącą śrubę i specjalny rodzaj dziobu umożliwiający dopływanie do niskich brzegów i plaż. Łatwo można ją było również zepchnąć z brzegu na morze. Powszechnie używana była przez traperów i wiertników naftowych wzdłuż dolnego wybrzeża Missisipi, w zatokach Luizjany i w Zatoce Perskiej. Można znaleźć również informacje sugerujące, że łodzie Higginsa wykorzystywane były także w czasie prohibicji przez przemysłowców sprowadzających nielegalny alkohol do Stanów Zjednoczonych<sup>11</sup>.

Andrew J. Higgins urodził się 28 sierpnia 1886 r. w mieście Columbus w stanie Nebraska jako najmłodsze dziecko Johna Gonegle’a Higginsa i Annie Long (O’Conor) Higgins. Jego ojciec był prawnikiem i reporterem jednej z gazet w Chicago, później przeniósł się do Nebraski, gdzie pełnił funkcję lokalnego sędziego. Zmarł, kiedy Andrew miał siedem lat. Andrew J. Higgins wychował się w Omaha, tutaj też przez trzy lata uczył się w Creighton Preparatory School, prywatnej jezuickiej szkole średniej dla chłopców, założonej w 1878 r. pod nazwą Creighton College, skąd został wydalony za bójki. W 1906 r. ukończył Creighton University w Omaha. Po studiach wyjechał na południe i rozkręcał własny biznes polegający początkowo na handlu drewnem. W 1930 r., po tym jak jego firma handlująca drewnem splajtowała, założył Higgins Industries i budował łodzie, samoloty, silniki, a nawet radia.

We wspomnianym wyżej liście do Departamentu Marynarki Wojennej A.J. Higgins przedstawiał łódź swojej konstrukcji jako spełniającą wymagania łodzi przeznaczonej do transportu żołnierzy. Jego propozycja nie spotkała się jednakże z dobrym przyjęciem, wręcz przeciwnie Urząd Techniczno-Naprawczy preferował łódź desantową własnej konstrukcji, której nawet nadano tymczasową nazwę „łódź urzędowa”<sup>12</sup>. Przygotowany w Urzędzie prototyp niestety nie był zgodny z wymogami i oczekiwaniami określonymi przez dowódców odpowiadających za operacje morskie, nie zyskał też uznania piechoty morskiej. Eksperymenty ze standardowymi łodziami okrętowymi Marynarki Wojennej USA przebiegały równolegle z opracowywaniem specjalnych typów łodzi desantowych. Od początku okazały się one jednak niezadowolające. Żadna z nich nie nadawała się do operacji desantowania

<sup>10</sup> F.O. Hough, V.E. Ludwig, H.I. Shaw Jr., *op. cit.*, s. 24.

<sup>11</sup> J.A. Isely, Ph.A. Crowl, *U.S. Marines and Amphibious Warfare*, Princeton 2016, s. 68–69.

<sup>12</sup> L.J. Daugherty III, *op. cit.*, s. 37.

na plaży. Jak stwierdził dowódca 5 Pułku Piechoty Morskiej: „Standardowe łodzie marynarki wojennej całkowicie nie nadają się do desantowania oddziałów wiodących fal. [...] Nie pozwalają one na szybkie zejście wojsk na brzeg”<sup>13</sup>.

W 1937 r. komandor Ralph S. McDowell, człowiek odpowiedzialny za rozwój łodzi desantowych w Urzędzie Techniczno-Naprawczym, dowiedział się o łodzi „Eureka”. Napisał do Andrew J. Higginsa, zapraszając go do Waszyngtonu w celu złożenia wizyty w Departamencie Marynarki Wojennej i omówienia spraw związanych z „Eureką”. Higgins i jeden z jego konstruktorów najbliższym pociągiem pojechali do stolicy. W biurze komandora McDowella spędzili niemal tydzień, pracując nad szczegółowymi rozwiązaniami mającymi na celu dostosowanie „Eureki” do potrzeb desantowych. Ponieważ fundusze na zakup łodzi eksperymentalnych zostały wyczerpane, Departament Marynarki Wojennej początkowo odmówił zakupu „Eureki”, jednak Higgins zaproponował zbudowanie łodzi za niższą cenę. Ta propozycja przypadła Departamentowi do gustu, znalazł niezbędne fundusze i dał Higginsowi kontrakt na jedną łódź. Higgins dostarczył ją do Norfolk w ciągu 30 dni<sup>14</sup>.

„Eureka” została przetestowana wiosną 1938 r., a w roku następnym (rywalizując z kilkoma łodziami projektu Urzędu Techniczno-Naprawczego i jedną łodzią rybacką) przedstawiciele Korpusu Piechoty Morskiej przyjęli ją wręcz entuzjastycznie. Ich zdaniem w każdych warunkach miała ona znacznie lepsze osiągi aniżeli pozostałe łodzie, osiągała większą prędkość, była zwrotniejsza, łatwiejsza w prowadzeniu i dopływała znacznie bliżej plaży, poza tym miała większą moc przy odbijaniu od brzegu. „Eureka” Higginsa również nie była bez wad. Głównym problemem były jej zbyt wysokie burty, przede wszystkim dziób, co stwarzało trudności przy jej opuszczaniu po dopłynięciu do brzegu. Jednak Higgins, w odróżnieniu od projektantów Marynarki Wojennej, znalazł rozwiązanie, a z pomocą przyszedł mu młody oficer Korpusu Piechoty Morskiej, wówczas dwudziestoczteroletni porucznik Victor Harold Krulak. Z dwóch przynajmniej powodów warto kilka zdań tej postaci poświęcić. Po pierwsze jego zasługi w konstrukcji odpowiedniej łodzi dla amerykańskiej marynarki wojennej są istotne, po drugie jest on jedną z legendarnych postaci amerykańskiego Korpusu Piechoty Morskiej.

Victor H. Krulak urodził się 7 stycznia 1913 r. w Denver, zmarł w wieku 95 lat 29 grudnia 2008 r. w San Diego. W dniu 31 maja 1934 r. ukończył Akademię Marynarki Wojennej w Annapolis w stanie Maryland, kształcąca przyszłych oficerów Marynarki Wojennej i Korpusu Piechoty Morskiej USA. Miał zaledwie 165 cm wzrostu, jednakże w Akademii był zapalonym zapaśnikiem i w tym okresie przyłgął

<sup>13</sup> F.O. Hough, V.E. Ludwig, H.I. Shaw Jr., *op. cit.*, s. 26.

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 27.

do niego pseudonim „Brute Krulak”<sup>15</sup>, co na język polski można przetłumaczyć jako „Brutalny Krulak” lub „Bestia Krulak”. W latach poprzedzających II wojnę światową Krulak żywo interesował się technicznymi kwestiami związanymi z desantem żołnierzy z morza na ląd. W 1937 r. pełnił służbę w 6. Pułku Piechoty Morskiej stacjonującym w San Diego. Jego zadaniem było wówczas nadzorowanie eksperymentów z różnymi statkami desantowymi. Podczas połączonych ćwiczeń armii i marynarki wojennej u wybrzeży San Clemente dowodził sześcioma małymi łodziami. Obserwując żołnierzy piechoty morskiej wspinających się po wysokich burtach i wpadających w morskie fale, zastanawiał się nad lepszym rozwiązaniem problemu ich wyładunku z łodzi desantowych na ląd. W kwietniu 1937 r. przeniesiony został na stanowisko asystenta oficera wywiadu do 4. Pułku Piechoty Morskiej stacjonującego w Szanghaju<sup>16</sup>. Kilka miesięcy później Japończycy wykorzystali drobny incydent na moście Marco Polo w pobliżu Peiping i 7 lipca zaatakowali Chiny, rozpoczynając drugą wojnę japońsko-chińską. Krulak obserwował japońską operację desantową przeprowadzaną przy użyciu łodzi wyposażonej w dziób, który był jednocześnie rampą dla oddziałów szturmowych. Była to łódź desantowa Daihatsu (Daihatsu Landing Craft). Sprawdzał ich prędkość, sporządzał liczne notatki i szkice, a towarzyszący mu fotograf rozbił zdjęcia<sup>17</sup>.

Kiedy japońskie statki wpłynęły na plażę, ich duże, płaskie dzioby otworzyły się i utworzyły rampy, które opadały w piasek, umożliwiając łodziom wyrzucanie pojazdów i personelu na suchy ląd. Kiedy statki uderzyły w plażę, pozostawały mocno uziemione; ich rufy nie były popychane przez fale ani nie spadały w stromy przechył. Gdy tylko japońscy żołnierze wbiegli na plażę, podsternik uruchomił silniki, cofnął statek desantowy z plaży, sprytnie obrócił się i wrócił do statków wojskowych po kolejny ładunek. To była łódź, której potrzebowali amerykańscy *marines*<sup>18</sup>.

Dostrzegając potencjalne wykorzystanie takiego rozwiązania przez siły zbrojne USA, Krulak wysłał do Departamentu Marynarki Wojennej w Waszyngtonie trzynastostronicowy raport zawierający zbliżenia, rysunki techniczne i szkice, szczegółowe specyfikacje techniczne, takie jak materiały wykorzystane do budowy, szczegóły konstrukcyjne, wymiary, ładowność i prędkość. Na podstawie analizy użycia łodzi

<sup>15</sup> R. Coram, *The Bridge to the Beach*, <https://www.historynet.com/the-bridge-to-the-beach.htm> (dostęp: 21 II 2022).

<sup>16</sup> M. Baughman, *Brute: The Life of Victor Krulak. A Biography of "the Most Important Officer in the History of the United States Marine Corps"*, <https://www.aarp.org/entertainment/books/info-01-2011/book-review-brute.html> (dostęp: 22 II 2022).

<sup>17</sup> R. Coram, *op. cit.*

<sup>18</sup> *Ibidem*.



przez Japończyków zalecił projektantom amerykańskim pewne ulepszenia. Wiosną 1939 r. skierowany został do pełnienia służby w bazie Korpusu Piechoty Morskiej w Quantico. Wkrótce po przybyciu do Quantico otrzymał pozwolenie na zrobienie sobie dnia wolnego i wyjazd do Waszyngtonu, gdzie zamierzał dowiedzieć się czegoś o losie swego raportu i zawartych w nim sugestii w sprawie nowej łodzi desantowej. „Poszedłem tam, myśląc, że mogę znaleźć kogoś, kto wie coś o moim raporcie i kto powie mi, jak wpłynęło to na projekt statku desantowego”<sup>19</sup>. Jakież było jego zdziwienie i rozczarowanie, kiedy okazało się, że raport leżał absolutnie niewykorzystany, w głębi jakiejś przepastnej szafy, z adnotacją: „Przygotowane przez jakiegoś świra w Chinach”<sup>20</sup>.

Krulak nie zraził się na szczęście takim potraktowaniem swego raportu i pracował nadal nad projektem łodzi. Przygotował jej model i pokazał go generałowi brygady Hollandowi Smithowi, odpowiedzialnemu za szkolenie desantowe *marines* na wschodnim wybrzeżu i prowadzącemu prace nad udoskonaleniem desantu z morza. Generał Holland Smith był zafascynowany modelem i polecił Krulakowi przekazanie informacji dowódcy Korpusu Piechoty Morskiej, gen. Thomasowi Holcombowi, ten z kolei polecił mu kontynuowanie prac nad łodzią i skierował go do 1. Brygady Morskiej gen. H. Smitha na stanowisko asystenta oficera ds. logistyki<sup>21</sup>.

W 1940 r. Marynarka Wojenna USA dysponowała znaczącymi środkami finansowymi na zakup łodzi desantowych i zamierzała zamówić większą ich liczbę. Ponieważ zarówno łódź zaprezentowana przez A.J. Higginsa, czyli „Eureka”, jak i tzw. „łódź urzędowa” projektu Urzędu Techniczno-Naprawczego departamentu Marynarki Wojennej miały zbliżone rekomendacje, podjęto decyzję o zamówieniu pierwszych 64 egzemplarzy obydwu modeli, dzieląc zamówienie równo na pół<sup>22</sup>. Po zamówieniu pierwszej partii łodzi desantowych nie zaprzestano ich dalszego testowania. Andrew J. Higgins walczył z biurokracją Marynarki Wojennej, której urzędnicy, szczególnie związani z Urzędem Techniczno-Naprawczym, preferowali do dalszych zakupów łódź swego projektu. Oskarżał ten Urząd o uprzedzenie do jego projektów. Na jednym ze spotkań w sprawie wyboru łodzi powiedział: „Chcę bardzo jasno podkreślić, iż na tej sali, ani w całej Marynarce Wojennej nie ma oficerów, którzy wiedzieliby cokolwiek o projektowaniu, budowie i działaniu barek desantowych, ale na Boga ja się na tym znam”<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> F.O. Hough, V.E. Ludwig, H.I. Shaw Jr., *op. cit.*, s. 28.

<sup>23</sup> B.W. Folsom Jr., *Andrew Higgins: stoczniovec II wojny światowej*, przekł. P. Toboła-Pertkiewicz, [http://www.old.pafere.org/artykuly,n995,andrew\\_higgins\\_stoczniovec\\_ii\\_wojny\\_swiatowej.html](http://www.old.pafere.org/artykuly,n995,andrew_higgins_stoczniovec_ii_wojny_swiatowej.html) (dostęp: 16 II 2022).

Ponieważ dowódcy i żołnierze Korpusu Piechoty Morskiej nadal nie byli zadowoleni z łodzi preferowanej przez Urząd Techniczno-Naprawczy, woleli – ich zdaniem znacznie lepszą, wręcz niezawodną – „Eurekę”. W marcu 1941 r. gen. H. Smith, obawiając się, że Marynarka Wojenna da mu nie taką łódź desantową, jakiej *marines* oczekują, wysłał Krulaka do Nowego Orleanu, aby spotkał się z Andrew J. Higginsem i przedstawił mu japońskie rozwiązanie opuszczanej burty zastosowanej w łodzi Daihatsu. Krulak pokazał Higginsowi zdjęcia japońskiej jednostki zrobione w 1937 r., omówił wszystkie szczegóły i przedstawił propozycje własnych ewentualnych udoskonaleń japońskiego rozwiązania. Zachwycony pomysłem Krulaka A.J. Higgins zgodził się zbudować łódź desantową z tak samo działającą opuszczaną burtą dziobową. W krótkim czasie firma Higginsa zbudowała kilka pierwszych takich łodzi. W tym samym czasie doszło do niezwykle ważnego, można powiedzieć wręcz przełomowego wydarzenia torującego drogę zmodyfikowanemu projektowi łodzi Higginsa. Mianowicie Kongres Stanów Zjednoczonych upoważnił senacką komisję pod kierownictwem senatora Harry’ego Trumana, późniejszego prezydenta, do zbadania doniesień o marnotrawstwie i rzekomej korupcji w instytucjach odpowiedzialnych za przygotowania do wojny. Wówczas właśnie senator H. Truman podjął m.in. decyzję o bezpośredniej konfrontacji łodzi proponowanej przez firmę Andrew J. Higginsa z „łodzią urzędową”. Doszło do niej w maju 1942 r. w bazie Norfolk w Wirginii<sup>24</sup>. Zdecydowanie lepiej wypadła łódź Higginsa. Zdaniem gen. H. Smitha „łódź urzędowa” była: „ciężka, powolna, trudna do wycofania z plaży, z nieprzewidywalnymi silnikami”<sup>25</sup>.

Harry Truman zszokowany faktem, iż Marynarka Wojenna przez kilka lat odrzucała propozycję Higginsa, preferując swoją łódź, zarządził przeprowadzenie specjalnego śledztwa, które wykazało, że Urząd Techniczno-Naprawczy:

[...] z sobie tylko znanych powodów, przez pięć lat uporczywie trzymał się idei wykorzystania wyłącznie zaprojektowanej przez siebie i praktycznie bezwartościowej barki desantowej. [...] Tymczasem projekt i powstały na jego bazie model Higgins Industries jest o wiele lepszy<sup>26</sup>.

Przed Higginsem i jego firmą roztaczała się całkowicie odmienna, wspaniała perspektywa rozwoju. Kilka lat dobijania się do Departamentu Marynarki Wojennej przyniosło wreszcie efekt w postaci dużych zamówień na produkcję łodzi LCVP. Higgins przystąpił do rozbudowy swojej nowoorleańskiej firmy, zatrudniał rzesze

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> L.J. Daugherty III, *op. cit.*, s. 38–39.

<sup>26</sup> B.W. Folsom Jr., *op. cit.*

nowych pracowników, którym zapewniał możliwość szkolenia, różne usługi socjalne, darmową opiekę medyczną, a przede wszystkim oferował wysokie zarobki, co sprawiało, że zjeżdżali się do niego specjaliści niemalże z całych Stanów Zjednoczonych. W 1938 r. Higgins prowadził jedną stocznnię zatrudniającą około 70 pracowników. Pod koniec 1943 r. miał już siedem zakładów, w których pracowało przeszło 25 000 pracowników. „Załoga Higginsa była pierwszą w Nowym Orleanie zintegrowaną rasowo. Wśród jego pracowników byli biali, czarni, mężczyźni, kobiety, seniorzy i osoby niepełnosprawne”<sup>27</sup>.

Do lipca 1943 r. firma Andrew J. Higginsa pobijała rekordy produkcji łodzi, wyprodukowała ich więcej niż wszystkie inne stocznie w USA razem wzięte. We wrześniu 1943 r., kiedy oddziały wojsk amerykańskich wylądowały w Salerno, a siły generała Douglasa MacArthura na Nowej Gwinei – Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych posiadała 14 072 łodzie desantowe, z czego 12 964 zostały zaprojektowane przez projektantów firmy Higginsa, a prawie 9000 zbudowano w jego fabryce w Nowym Orleanie<sup>28</sup>.

Firma Higgins Industries stała się jednym z największych producentów amerykańskich łodzi bojowych podczas II wojny światowej. Jej zdolność do projektowania i produkcji w rekordowym czasie sprawiła, że podczas wojny wyprodukowała 20 094 łodzie różnego rodzaju<sup>29</sup>. Najsłynniejszymi spośród jej pojazdów były łodzie desantowe LCVP używane podczas inwazji w Normandii w trakcie operacji „Overlord”.

Łodzie Higginsa były budowane na podstawie patentu przez dwadzieścia dwie różne firmy stoczniove w całych Stanach Zjednoczonych. Andrew J. Higgins udzielił marynarce wojennej na czas trwania wojny pozwolenia na budowę tych jednostek w stoczniach innych budowniczych, bez opłat licencyjnych dla Higgins Industries, do wyłącznego użytku marynarki wojennej i sojuszników USA<sup>30</sup>. Andrew J. Higgins ciężko pracował, szybko awansując z nieznanego południowego producenta łodzi do wielkiego przemysłowca o światowej renomie. Był opisywany w magazynach „Life”, „Time”, „Newsweek” i „Fortune”, często pojawiał się na pierwszych stronach głównych gazet w kraju. Po wojnie naczelnym dowódca wojsk

<sup>27</sup> *New Orleans: Home of the Higgins Boats*, <https://web.archive.org/web/20160301130422/http://www.nationalww2museum.org/learn/education/for-students/ww2-history/at-a-glance/higgins-boats.html> (dostęp: 19 II 2022).

<sup>28</sup> R. Coram, *op. cit.*

<sup>29</sup> *Higgins Industries*, <https://web.archive.org/web/20130509045554/http://louisdl.louislibraries.org/cdm/landingpage/collection/HIC> (dostęp: 19 II 2022; strona z patentem Higginsa).

<sup>30</sup> <https://web.archive.org/web/20061003224201/http://www.nutrias.org/~nopl/monthly/june2000/june005.htm> (dostęp: 19 II 2022; strona z patentem Higginsa).

alianckich w czasie inwazji w Normandii, gen. Dwight Eisenhower powiedział, że Andrew J. Higgins: „jest człowiekiem, który wygrał dla nas wojnę. [...] Gdyby Higgins nie zaprojektował i nie zbudował LCVP, nie moglibyśmy wylądować na otwartej plaży. Strategia wojny byłaby inna”<sup>31</sup>. Przygotowując się w marcu 1943 r. do inwazji na Sycylię, D. Eisenhower miewał ponoć koszmarne sny, w których stał w obliczu braku barek desantowych. „Kiedy umrę – powiedział kiedyś – moja trumna powinna mieć kształt barki, bo tak naprawdę to troska o nie mnie zabije”. W roku następnym, kiedy z kolei szykował się do lądowania w Normandii, wyznał: „Bogu niech będą dzięki za firmę Higginsa, za jej zarząd i pracowników, którzy dali nam barki, z pomocą których przeprowadzimy tę kampanię”<sup>32</sup>. Podobną opinię wyrażał m.in. wybitny brytyjski historyk wojskowości John F.C. Fuller. Sam przywódca III Rzeszy Adolf Hitler, którego oddziały nie zdołały powstrzymać alianców na plażach Normandii, doceniał wynalazek Higginsa, którego określił ponoć mianem „nowego Noego”<sup>33</sup>. Wielu specjalistów uważało LCVP za najważniejszy element wyposażenia taktycznego podczas II wojny światowej. Łodzie te były bowiem, poza operacją „Overlord”, używane w licznych operacjach desantowych, że wspomnę choćby operację „Torch” w Afryce Północnej, operacje „Husky”, „Shingle” i „Avalanche” we Włoszech, operację „Dragoon” w południowej Francji czy operacje na Pacyfiku, przede wszystkim w walkach o Guadalcanal, Wyspy Gilberta, na Filipinach, Iwo Jimie i Okinawie.

Andrew J. Higgins, nowoorleański ekscentryczny budowniczy łodzi i wynalazca, opracował i wyprodukował różne typy łodzi desantowych mających kluczowe znaczenie dla sukcesu wojsk amerykańskich w latach II wojny światowej. Niewątpliwie najbardziej znaną łodzią skonstruowaną i wyprodukowaną w stoczni Higginsa była Landing Craft Vehicle Personnel (LCVP), potocznie nazywana łodzią Higginsa (Higgins Boat), wykorzystana do lądowania amerykańskich żołnierzy na plażach Normandii w D-Day.

<sup>31</sup> *Higgins\_Boat\_LCVP*, [https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST\\_494\\_Higgins\\_Boat\\_LCVP\\_.html](https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST_494_Higgins_Boat_LCVP_.html) (dostęp: 19 II 2022).

<sup>32</sup> B.W. Folsom Jr., *op. cit.*

<sup>33</sup> *Ibidem.*

## Bibliografia (Bibliography)

### Opracowania

- Daugherty III L.J., *Techniki walki amerykańskiej piechoty morskiej*, Warszawa 2002.
- Hough F.O., Ludwig V.E., Shaw H.I. Jr., *Pearl Harbor to Guadalcanal: History of U.S. Marine Corps Operations in World War II*, vol. I, [b.m.w.] 2013.
- Isely J.A., Crowl Ph.A., *U.S. Marines and Amphibious Warfare*, Princeton 2016.
- Naushul P., *Andrew Jackson Higgins and the Mass Production of World War II Landing Craft*, „Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association” 1998, vol. XXXIX, no. 2, s. 133–166.

### Netografia

- <https://web.archive.org/web/20061003224201/http://www.nutrias.org/~nopl/monthly/june2000/june005.htm> (dostęp: 19 II 2022).
- Baughman M., *Brute: The Life of Victor Krulak. A Biography of “the Most Important Officer in the History of the United States Marine Corps”*, <https://www.aarp.org/entertainment/books/info-01-2011/book-review-brute.html> (dostęp: 22 II 2022).
- Coram R., *The Bridge to the Beach*, <https://www.historynet.com/the-bridge-to-the-beach.htm> (dostęp: 21 II 2022).
- Folsom B.W. Jr., *Andrew Higgins: stoczniovec II wojny światowej*, przekł. P. Toboła-Pertkiewicz, [http://www.old.pafere.org/artykuly,n995,andrew\\_higgins\\_stoczniovec\\_ii\\_wojny\\_swiatowej.html](http://www.old.pafere.org/artykuly,n995,andrew_higgins_stoczniovec_ii_wojny_swiatowej.html) (dostęp: 16 II 2022).
- Higgins Industries*, <https://web.archive.org/web/20130509045554/http://louisdl.louislibraries.org/cdm/landingpage/collection/HIC> (dostęp: 19 II 2022).
- Higgins Boat LCVP*, [https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST\\_494\\_Higgins\\_Boat\\_LCVP\\_.html](https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST_494_Higgins_Boat_LCVP_.html) (dostęp: 19 II 2022).
- Morgan W., *The Higgins Boat*, [https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST\\_494\\_Higgins\\_Boat\\_LCVP\\_.html](https://web.archive.org/web/20160303220507/http://lst494.freeyellow.com/LST_494_Higgins_Boat_LCVP_.html) (dostęp: 19 II 2022).
- New Orleans: Home of the Higgins Boats*, <https://web.archive.org/web/20160301130422/http://www.nationalww2museum.org/learn/education/for-students/ww2-history/at-a-glance/higgins-boats.html> (dostęp: 19 II 2022).
- Paźniewski W., *Szczegóły*, „Twórczość” 2006, nr 5, <https://culture.pl/pl/artykul/szczegoly> (dostęp: 14 II 2022).

### Notka o autorze

**Prof. dr hab. Janusz Zuziak** – kierownik Katedry Nauk o Bezpieczeństwie na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Jana Długosza w Częstochowie.

**Zainteresowania naukowe:** historia Wojska Polskiego we Francji i Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w okresie II wojny światowej oraz biografistyka wojskowa.



[j.zuziak@ujd.edu.pl](mailto:j.zuziak@ujd.edu.pl)