



### muž, který vymyslel vylodovací čluny-Andrew J. Higgins

se narodil 28.08.1886 v Columbus-Nebraska. Ve 20-ti letech opustil své rodné město a nastoupil ve skladišti řeziva v Mobile-Alabama. Již za čtyři roky se stal manažerem pro vývoz řeziva do Německa. V r.1922 již vytvořil vlastní firmu Higgins Lumber Co Export a import tvrdého dřeva z Filipín, Střední Ameriky a Afriky a export cypřiše a borovice. Při plnění těchto cílů, založil též flotilu plachetních lodí, která byla největší v americkém registru ve své době. K opravám těchto lodí nutně potřeboval loděnici a tak vybudoval vlastní, kde opravoval i remorkéry a čluny, potřebné pro jejich provoz a podporu. V r.1926 byl navržen Eureka člun-s plochým dnem, pro použití lovcům a dělníkům podél Mississipi a Mexického zálivu, s lodním šroubem zapuštěným v tunelu trupu tak, aby mohl být používán v mělkých vodách, kde plující trosky a ponořené překážky, by pro obvykle uložený lodní šroub byly zničující. Higgins také navrhl „spoonbill“ zařízení na lehké spuštění a vytažení z vody lodí. Během 10-ti let vytvořil dokonalý rychlý člun s velkou rychlostí v mělkých vodách s poměrně velkou možností nákladu vzhledem k jeho délce. V tvrdé konkurenci dovozu dřeva pozvolna Higgins přecházel k podnikání ve výstavbě motorových člunů, remorkérů a to nejen do soukromých firem, ale i pro pobřežní stráž.



Náhodou se dozvěděla námořní pěchota US Navy o Higginsových lodích, protože hledala možnosti vylodování mužstva v obojživelných akcích, které doposud nemohla plnit dle požadavků generálního štábu. Při zkoušce Higginsových lodí Eureka v r.1938 námořní pěchotou a námořnictva, překonaly tyto čluny doposud užívané lodě námořní pěchoty a byly dále testované v průběhu cvičení flotily v r.1939. Ve většině ohledů byly více než uspokojivé a jedinou a dost zásadní nevýhodou bylo, že veškeré vybavení vojska a mužstva muselo být vynášeno z boku lodi přes palubu a taktéž mužstvo muselo skákat z boku paluby a tak se vystavovalo nebezpečí střelby a požáru od nepřítele. K tomuto osobní rozhovor. A. Higginse při obhajobě jeho lodí, před armádní generalitou: „rozhodněte se pro tuto loď a překážky pošlete k čertu“! Higgins ovšem brzy posílal k čertu mnohem víc než překážky. Mnoho roků konkuroval velkým americkým loděnicím, které měly dlouholeté kontakty. Opakovaně mu před nosem zavíraly dveře námořnictva. K tomu dodává dnes



jeho dcera Down Higgins: „většinu času protelfonoval, byl velmi přímočarý. Doma býval klidný, ale myslím, že byl hodně jiný, když bojoval o něco čemu věřil. Na vlastní náklady zorganizoval soutěž, aby své lodě předvedl-námořnictvo bylo ohromeno ale vyžadovali jednu podstatnou úpravu. Pláže budou vystavené kulometné palbě a vojáci i vozidla se

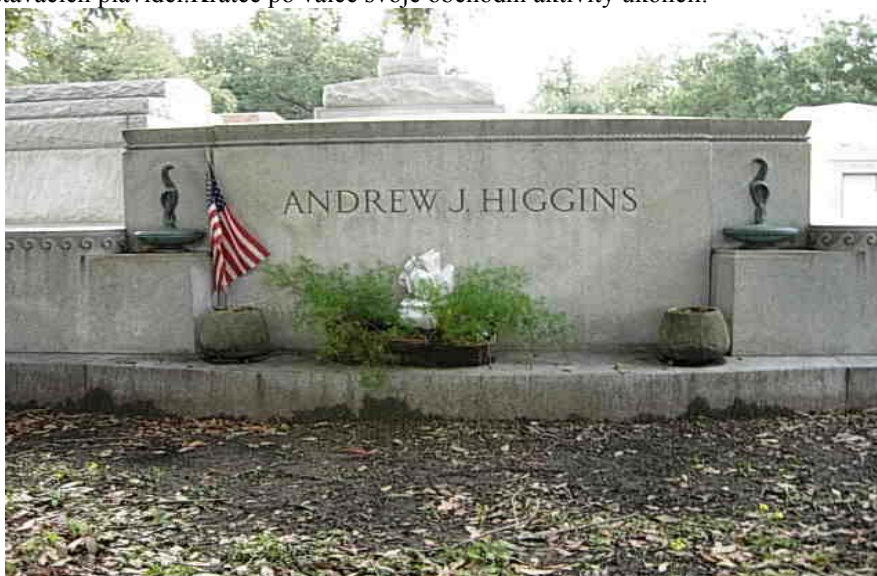
budou muset dostat z výsadkových člunů velice rychle. Přelézání přes bok Higginsových lodí se rovná sebevraždě“  
Námořnictvo trvalo na tom, že lodě musí mít vodotěsné rampy. Higgins řekl svým lidem, že do tří dnů čeká návštěvu z námořnictva a nikdo neopustí kancelář, dokud nevymyslí rampu. Uprostřed hovorů se jeden mladý inženýr zmínil, že má krabici na doutníky na které trochu pracoval, že je to taková hloupůstka, která ovšem více-méně funguje. Higgins si nechal ukázat otevírání krabice a ihned začali pracovat na způsobu, který byl velmi podobný tomuto otevírání víka



doutníků. A povedlo se.

Pokusy na opravdových člunech probíhaly na jezeře Pontchartrain, nedaleko New Orleans. Čluny dlouhé 11 m a široké 3 m bez problémů fungovaly s vodotěsnou přední rampou. Spojence nyní trápila větší potíž-museli vyrobit v průběhu dvou let 9.000 lodí. Měli však nedostatečný přísun oceli. Higgins však měl v rukávu další trumf. Byl neuvěřitelně prozíravý a r. 1939 vykoupil celou produkci mahagonu z Filipín. Začal vyrábět lodě ze dřeva a firma Higgins Industries, se měla stát hnacím motorem masové výroby. Stavěl lodě stejně jako Henry Ford auta-na montážní lince. Jedni dělníci připevňovali rampy, jiní lodní šrouby, v lakovně stříkali a na druhém konci linky loď vyjela a naložili je na vagony. Jednalo se o hromadnou výrobu, která neměla mezi loděnicemi v zemi obdoby. Výstavba tolika lodí se nemohla nikdy utajit a v Německu se o výrobě samozřejmě dozvěděli. Toho muže se smyslem pro rodinu znal i A. Hitler a prý mu říkal nový Noe. Higginsovy se začali obávat o otcův život a tak před jejich domem stála po celou noc stráž.

Během WW2 vyrobil Higgins více než 20.000 lodí LCM/mechanical/ a LCVP-Landing Craft Vehicle Personnel a LCT tankový tlačný člun ,PTčluny-torpedové .Dále byl držitel zhruba 30-ti patentů- generátorů kouře, torpedových zbraní a obojživelných přistávacích plavidel. Krátce po válce svoje obchodní aktivity ukončil.



Andrew Higgins zemřel v New Orleansu dne 1. srpna 1952 a je pohřben na hřbitově v Metairie.



Andrew J. Higgins



LCVP

