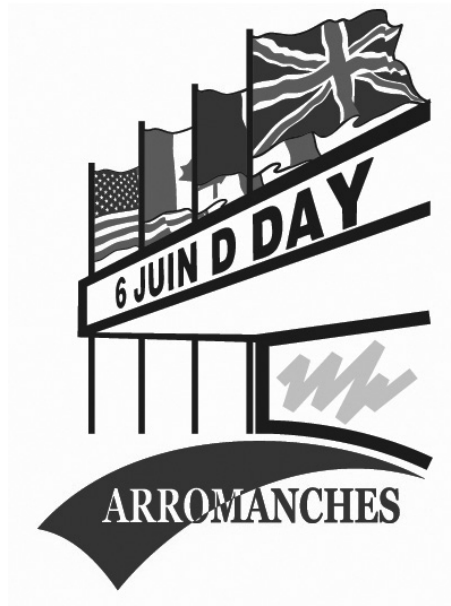


SVENSKA



LANDSTIGNINGSMUSÉET



Normandie - France

Andra världskriget

1933 blir Hitler rikskansler i Tyskland och mycket snart inrättar han totalitär diktatur. Han invaderar det avmilitariserade Rhenlandet och ingår en allians med Japan och det fascistiska Italien. Redan 1938 är hans ambition att invadera hela Europa helt tydlig – först ockuperas Österrike, sedan Tjeckoslovakien, därefter Sudeterna och Böhmen-Mähren.

Frankrike och Storbritannien förklarar krig mot Tyskland den 3 september 1939, två dagar efter det att Hitlers styrkor annekterat Polen. Men tyskarnas kraftiga framryckning kan inte hejdas och i maj 1940 ockuperas Nederländerna, Belgien och Luxemburg av tyskarna. De franska och brittiska trupperna tvingas fly över till England från Dunkerque. Den 14 juni 1940 faller Paris, Reynaud-regeringen avgår, marskalk Pétain undertecknar stilleståndsavtalet och påtvingar Vichy-regimen i Frankrike.

Den 18 juni manar general de Gaulle fransmännen till motstånd från London. Men inte förrän våren 1942 föds hoppet på nytt: Roosevelt, Churchill och Stalin möts flera gånger och tar så småningom fram en gemensam strategi, medan de allierades trupper vinner segrar i Stilla havet, i Nordafrika och även i Stalingrad.

En östfront står äntligen fast. I Casablanca fattas i januari 1943 beslutet att öppna en ny västfront. Landstigningen ska äga rum på den normandiska kusten: operation Overlord har börjat.

Landstigningen

Den 6 juni 1944 landstiger de allierade på fem olika strandsträckor längs 8 mil av den normandiska kusten. Väster om Arromanches ligger de amerikanska stränderna: Omaha och Utah Beach (Colleville/Mer-Vierville-Ste Marie du Mont), och i öster Juno, den kanadensiska sektorn (Bernières-Courseulles), och Sword (Lion/mer-Ouistréham), där britterna samt Kieffer-kommandot (177 franska kommandotrupper) stiger i land. Arromanches, som ingår i området Gold Beach (Ver/mer-Asnelles) befrias på D-dagen av trupper från Asnelles - stranden måste absolut skyddas eftersom den konstgjorda hamnen ligger just där.

För att kunna skaffa förnödenheter till trupperna behöver de allierade en hamn, men efter det totala misslyckandet vid landstigningen i Dieppe den 19 augusti 1942 (operation Jubilee) står det klart att det är omöjligt att ta en hamn vid fronten på grund av tyskarnas starka försvar. Därför fattas beslutet att bygga två nya hamnar och skeppa över nödvändig utrustning via Engelska kanalen. Mulberry A började byggas på Omaha Beach, förstördes och övergavs efter den storm som härjade mellan den 19 och 21 juni, men Mulberry B i Arromanches, kallad Port Winston, spelade onekligen en viktig roll för truppernas framryckningar i Normandie.

Stora modellbygget

De första konvojerna lämnade England kvällen den 5 juni och den 7 juni började man bygga en första vågbrytare av gamla handelsfartyg (de brunmålade båtarna högst upp på modellbygget). Sedan fraktades 115 enorma betongblock, de s.k. Phoenix-kassunerna, som ni fortfarande kan se ute i havet och på vårt modellbygge (grå partier). Två kilometer från stranden utgör de en skyddsvall som går från Pointe de Tracy (i väster) till byn Asnelles (i öster) tillsammans med 8 km andra sänkkassuner, för att bilda en 500 hektar stor hamn, lika stor som 1 000 fotbollsplaner. Därefter installerades tre lastkajer. Den 750 m långa mittkajen användes för att lossa förnödenheter (läkemedel, kläder, livsmedel). Östra kajen var avsedd för landsättning av trupper och fordon av alla typer – det var den enda kajen som klarade tunga fordon (lyftkranar, stridsvagnar, schaktmaskiner...). Västra kajen var avsedd för ammunition. Flytande pontonvägar förband kajerna med land, så att man kunde frakta den lossade utrustningen in till stranden. Britterna inrättade dessutom tre försvarssystem. 150 DCA-kanoner, 40 mm Bofors, ställdes upp på Phoenix-kassunerna (se en av dessa vid museets östra vägg). Ett hundratal vätgasballonger tjänade som spärrballonger och placerades på olika höjder uppe bland molnen. Stålkablar förband ballongerna med marken och avsikten var att hindra angrepp från fiendeplan. Varje natt spreds dessutom konstgjord dimma för att dölja ljusen från hamnen, där verksamheten pågick dygnet runt.

Monter nr 1

Här visas en konvoj flytande pontonvägar, dragna av en bogserbåt, under överfarten av Engelska kanalen. De eskorteras av tre krigsfartyg (först en snabb vedettbåt, därefter en torpedbåt och sist i konvojen en ubåtsjagare). Den här typen av konvoj höll en fart på knappa 6 km/tim och skulle ta sig 175 km över havet, eftersom Arromanches är den mest avlägsna punkten från England, mellan Nord Pas-de-Calais och Cherbourg. Konvojerna utsattes för ett enda tyskt angrepp och att nästan hälften av pontonvägarna sjönk i havet berodde på den grova sjön, något som för övrigt försenade landsättningen ett helt dygn.

Monter nr 2

Detta animerade modellbygge föreställer östra kajen, förbunden med strandremsan via en flytande pontonväg. Modellens vågrörelser gör att vi förstår att hamnen kunde fungera hur havet eller tidvattnet än rörde sig. Pontonvägen var byggd i stål och vilade på metallflottörer (de grå flottörerna stod på pelarskaft för att inte krossas mot klipporna vid lågvatten) eller vibrerad betong (modellbyggets beige flottörer – se också 10 st. flottörer uppställda på stranden längst ned och synliga vid lågvatten).

Vid vägens slut syns en lastkaj, bestående av två snett placerade plattformar. Tack vare denna «T-form» kunde soldaterna från två fartyg landstiga samtidigt och dessutom kunde varje fartyg tömmas såväl från förstäven som från sidan på samma gång. För att landssättningen i hamnen skulle kunna ske utan uppehåll trots tidvattnet, tog de brittiska ingenjörerna fram enorma master, 30 m höga och med en vikt på 40 ton, vilka hölls fast på havsbotten och längs vilka landsättningsplattformarna gled. Genom att observera de vita graderingsmärkena på masterna kan man se hur kajerna följde tidvattenrörelserna, hur de steg längs masterna vid högvatten och hur de sjönk vid lågvatten. På så sätt hölls kajerna kvar på samma nivå som fartygen och lossning kunde ske i vilket skede tidvattnet än befann sig (i Arromanches ligger skillnaden mellan ebb och flod på ca 8 meter). Det är intressant att veta att idag används faktiskt samma system i våra fritidshamnar – pontonhamnarna – eller på oljeplattformarna. 1944 var det ett sinnrikt och modernt system och det kommer alltså fortfarande till nytta.

Monter nr 3

Här ser man en del av mittkajen. Den var uppbyggd av 7 plattformar och gjorde det möjligt att lossa 7 fartyg samtidigt. Kajen låg 1 200 m ut och var förbunden med stranden via två flytande pontonvägar, bågge enkelriktade. På den västra vägen ser man tomma lastbilar som lastar utrustning på kajen och som sedan kör tillbaka på den andra vägen. När hamnen var i full verksamhet kunde exakt 745 lastbilar lastas i timmen. Upp till 18 000 ton förnödenheter lossades på en enda dag.

Observera i förlängningen av de grå plattformarna kortare beigefärgade partier som föreställer förlängningsstycken i betong. 200 meter till vänster om museet ligger det sista bevarade förlängningsstycket i vibrerad betong. Om tidvattnet inte är för högt kan man se 4 små gluggar som borrar på vänster sida – dessa stycken användes nämligen som vilosal för de män som arbetade i hamnen. Mellan de bågge flytande pontonvägarna på modellen syns två fordon som transporterar utrustning. Det är de beryktade DUKWS, «ankorna», amfibiefordon som kunde köra i tidvattenområdet vid ebb och som flöt när tidvattnet strömmade in. Flera hundratals lastbilar var verksamma i hamnen.

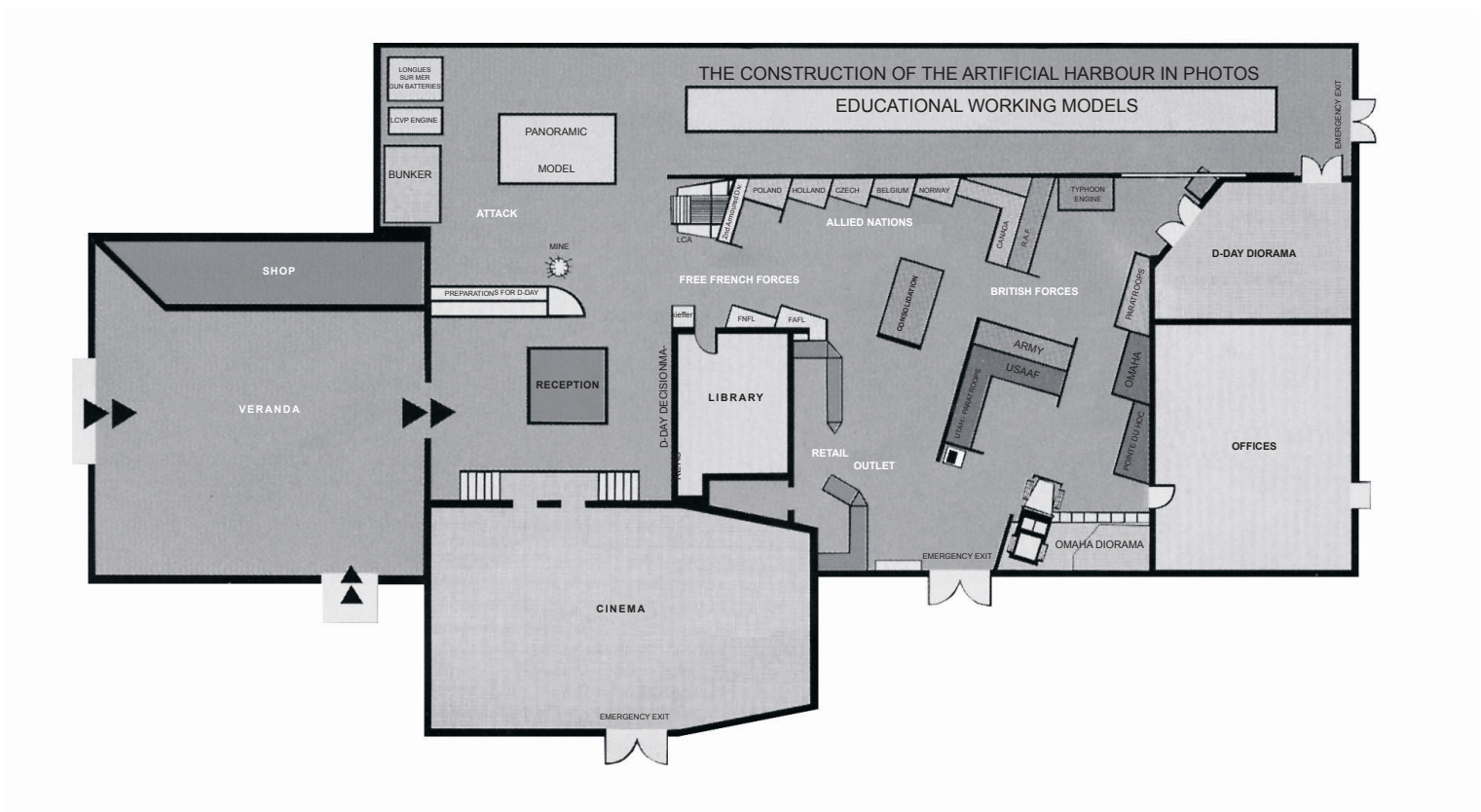
Monter nr 4

Det sista modellbygget visar ett par sänkkassuner, s.k. Phoenix. Av dem finns numera bara ett tjugotal kvar, många av dem har förstörts. Kassunerna var av olika storlek och vissa var så långa som 70 m. Varje del var numrerad och en bokstavskod med två bokstäver angav storleken (AX var de största) och placeringen var fastställd innan hamnen byggdes upp. Den sista största bevarade kassunen är nr 36, mitt i montern. I havet legger den precis mitt emot museet (det är den kassun som ligger ensam). Den är ungefär 20 m hög och vikten uppskattas till 7 000 ton, den är med andra ord lika tung som Eiffeltornet.

Sänkkassunerna bogserades hit från England och sänktes med hjälp av ventiler som vreds om med bronsrattar (den sista bevarade ratent finns i vår monter). När ventilerna öppnades kunde havsvatten strömma in i kassunen som då sjönk på 20-25 minuter. Innan landstigningen sänktes de i Themsen för att ingen skulle se dem. Lite längre österut, mitt emot Asnelles, ligger en kassun med det sista bevarade luftvärnstornet (sista kanonen på kusten). Slutligen finns det kvar en sektion av den flytande pontonvägen vid ytterväggen på museets ena sida. Idag finns det främst kvar lämningar i betong. Stålet levererades av USA och Canada, som också deltog i krigsinsatsen, men stål var bristvara i Frankrike och hela Europa. Den sällsynta metallen togs till vara och återvanns så tidigt som 1944, när hamnen inte längre användes.

Sammanfattning

D-dagen landsteg alltså de brittiska, amerikanska och kanadensiska trupperna samt Kieffers kommandotrupper. Under följande dagar kom allierade divisioner och brigader från olika länder. Styrkor från Nederländerna, Polen, Tjeckoslovakien, Belgien, Luxemburg plus general Leclercs 2:a pansardivision strålade samman för att frigöra Frankrike och Europa. Andra länder deltog också i denna krigsinsats, t.ex. Danmark, Norge och Grekland, och våra monter i gallerierna är tillägnade dessa allierade länder.



VI ÖNSKAR ER ETT TREVLIGT BESÖK