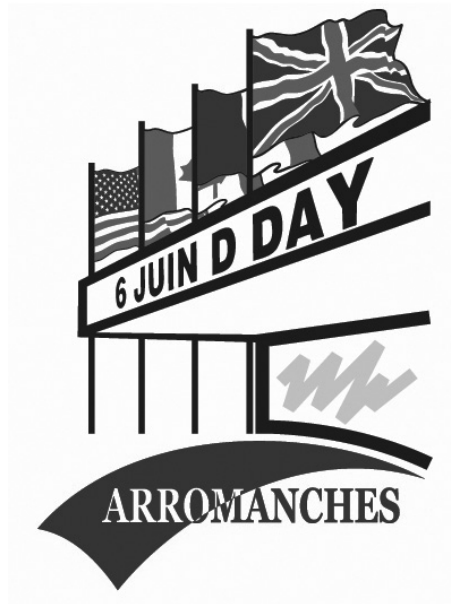


**DANSK**



# **D-DAGSMUSEET**



**Normandie - France**

## Anden verdenskrig

Efter at Hitler var blevet kansler i 1933, indførte han hurtigt et totalitært diktatur i Tyskland og genoprustede Rhinlandet. Derefter allierede han sig med Japan og det fascistiske Italien. Fra 1938 var det tydeligt, at han havde ambitioner om at invadere Europa efter have besat Østrig og derefter Tjekkoslaviet, Sudeterlandet og Bøhmen-Mähren.

Frankrig og Storbritannien erklærede Tyskland krig den 3. september 1939, to dage efter at Hitlers tropper havde invaderet Polen. Men tyskerne havde fået for stort forspring og besatte i maj 1940 Holland, Belgien og Luxembourg. De kunne ikke stoppes af de franske og britiske tropper, der flygtede til Dunkerque og videre til England. Paris overgav sig den 14. juni 1940, og regeringen under ledelse af Reynaud trådte tilbage. Dermed kunne Pétain underskrive våbenhvilen og gennemtvinge Vichy-regimet.

Den 18. juni opfordrede general De Gaulle fra London franskmændene til at gøre modstand. Men allerede i foråret 1942 kom der lys for enden af tunnelen. Roosevelt, Churchill og Stalin mødtes flere gange og fik efterhånden udarbejdet en fælles strategi, mens de allierede tropper opnåede sejre i Stillehavet, Nordafrika og Stalingrad.

Desuden voksede Østfronten. I januar 1943 blev det i Casablanca besluttet at oprette en ny front i Vesteuropa. Landgangen skulle finde sted på kysten i Normandiet, og operation Overlord var således indledt.

## Landgangen

Den 6. juni 1944 gik de allierede i land på fem forskellige strande fordelt over 80 km på Normandiets kyst. Vest for Arromanches ligger de amerikanske strande, Omaha og Utah Beach (Colleville-sur-Mer - Vierville - Ste Marie du Mont), og til vest ligger Juno, den canadiske sektor (Bernières - Courseulles) og Sword (Lion-sur-mer - Ouistréham). Her gik briterne og Kieffer-kommandoen (177 franske kommandostyrker) i land. Arromanches, der er en del af Gold Beach (Ver-sur-mer - Asnelles), blev på D-dagen befriet af tropper, der kom fra Asnelles, da stranden ved Arromanches skulle bevares intakt til opførelsen af den kunstige havn.

Det var altafgørende at have en havn for at kunne forsyne de allierede tropper, men efter den mislykkede landgang i Dieppe den 19. august 1942 (Operation Jubilee) var det tydeligt, at det var umuligt at indtage en fronthavn, så længe det tyske forsvar var overlegent. Derfor blev det besluttet at bygge to nye havne, når havnedelene var blevet sejlet over Den Engelske Kanal. Mulberry A, der blev påbegyndt på Omaha Beach, blev ødelagt og opgivet efter stormen den 19.-21. juni, mens Mulberry B ved Arromanches, også kaldet Winston-havnen, kom til at spille en afgørende rolle for troppernes fremfærd i Normandiet.

## Den store model

De første konvojer med dele til havnen forlod England om aftenen den 5. juni, og opførelsen startede den 7., da der blev skabt den første bølgebryder i form af to handelsskibe (de brune skibe øverst på modellen). Herefter kom der 115 store betonkasser, der blev kaldt Phoenix-sænkekasserne, og som ses ude på havet og på modellen (grå stykker). De befinder sig 2 km ud for kysten og danner et beskyttelsesdige hele vejen fra spidsen Tracy (til vest) og til landsbyen Asnelles (til øst), dvs. 8 km sænkekasser, der gav en havn på 500 hektar, det samme som 1000 fodboldbaner. Derpå blev der anlagt tre udskibningsmoler. Den midterste mole, der var 750 meter lang, blev brugt til at losse forsyninger (medicin, tøj og mad). Den østlige mole skulle tage imod tropperne og de mange typer køretøjer. Det var den eneste, der kunne holde til de tunge køretøjer (kraner, kampvogne, bulldozere osv.). Den vestlige mole var forbeholdt ammunition. Hver mole var forbundet med såkaldte flydende veje, så udstyret kunne bugseres fra skibene og ind til kysten. Britterne anlagde også tre forsvarsanlæg. På Phoenix-sænkekasserne var der placeret 150 luftværnskanoner af typen 40 mm Bofors (se eksemplet på museets østside). Omkring 100 spærreballoner fyldt med brint var fordelt i forskellige højder oppe i luften og forbundet til jorden med stålkabler for at forhindre fjendens fly i at angribe. Hver nat blev der produceret en kunstig tåge, der skulle skjule lyset fra havnen, hvor der var aktivitet døgnet rundt

## Første glasmontre

Her ses en række flydende veje, der trækkes af en bugserbåd på vej over kanalen og eskorteres af tre krigsskibe (forrest en patruljebåd, derefter en torpedobåd og til sidst en angrebsubåd). Denne type konvoj sejlede kun med 6 km/t og skulle tilbagelægge 175 km på havet. Arromanches var det sted, der var længst væk fra England på strækningen mellem Nord Pas-de-Calais og Cherbourg. Konvojerne blev kun angrebet af tyskerne en enkelt gang. Næsten halvdelen af de flydende veje gik til bunds, men det skyldtes udelukkende dårlige vejrforhold på havet, som også gjorde, at landgangen blev et døgn forsinket.

## Anden glasmontre

Denne model viser østmolen, der forbindes med stranden via en flydende vej. Bølgernes bevægelse i montren viser, hvordan havnen kan fungere uafhængigt af havets bevægelser og tidevandet. Den flydende vej i stål hvilede på pontoner i metal (de grå pontoner blev placeret på stivere for ikke at blive slået i stykker på klipperne ved lavvande) eller vibreret beton (det er de beige pontoner på modellen og de 10, der står på række på stranden og kan ses ved lavvande).

For enden af vejen ses en udskibningsmole, der bare består af to hoveddæk, der sidder på tværs. Denne T-form gjorde det muligt at losse to skibe ad gangen og tømme hvert skib fra forstævn til skibsside samtidig. For at gøre det muligt at losse på havnen uden afbrydelser på trods af tidevandet fik de britiske ingeniører lavet nogle meget store pyloner på 30 meters højde, der vejede 40 ton, og som blev fastgjort på havbunden. Herpå var lossedækkene placeret. På de hvide markeringer på pylonerne ses det, hvordan molerne følger tidevandets bevægelse og stiger i forhold til pylonerne ved højvande og falder ved lavvande. Dermed kunne molerne forblive på samme niveau som skibene, og der var adgang til forsyningen uanset tidevandet (i Arromanches er der ca. 8 meters forskel på højvande og lavvande). Det er interessant at lægge mærke til, at det i dag er et system, der bruges i lystbådehavne og på olieplatforme. I 1944 var det et meget banebrydende og moderne system, som altså stadig anvendes i dag.

## Tredje glasmontre

Her er en del af den midterste mole. Den er bygget af 7 hoveddæk, hvor der kunne losses 7 skibe ad gangen. Molen ligger 1200 meter fra kysten og var forbundet til den med to flydende veje, hvor der blev kørt i hver sin retning. På den vestlige vej ses tomme lastbiler, der losses udstyr på molen og derefter kører ad den anden vej tilbage igen. Når aktiviteten på havnen var på sit højeste, blev der læsset 745 lastbiler i timen. Der blev losset op til 18.000 ton forsyninger på én dag.

Læg mærke til, at der i forlængelse af de grå hoveddæk er kortere, beige stykker, der forestiller forlængelser bygget af vibreret beton. 200 meter til venstre for museet ligger den sidste forlængelse af hoveddækket i beton. Hvis tidevandet ikke er for højt, ses 4 små vinduer på venstre side, hvor der var opholdsrum for dem, der arbejdede på havnen. Mellem de to flydende veje på modellen ses to transportkøretøjer. Det er de berømte DUKWS, «ænderne» eller amfibiekøretøjer, der kunne køre på stranden ved lavvande og flyde ved højvande. Der var flere hundrede lastbiler, der deltog i aktiviteterne på havnen.

## Sidste glasmontre

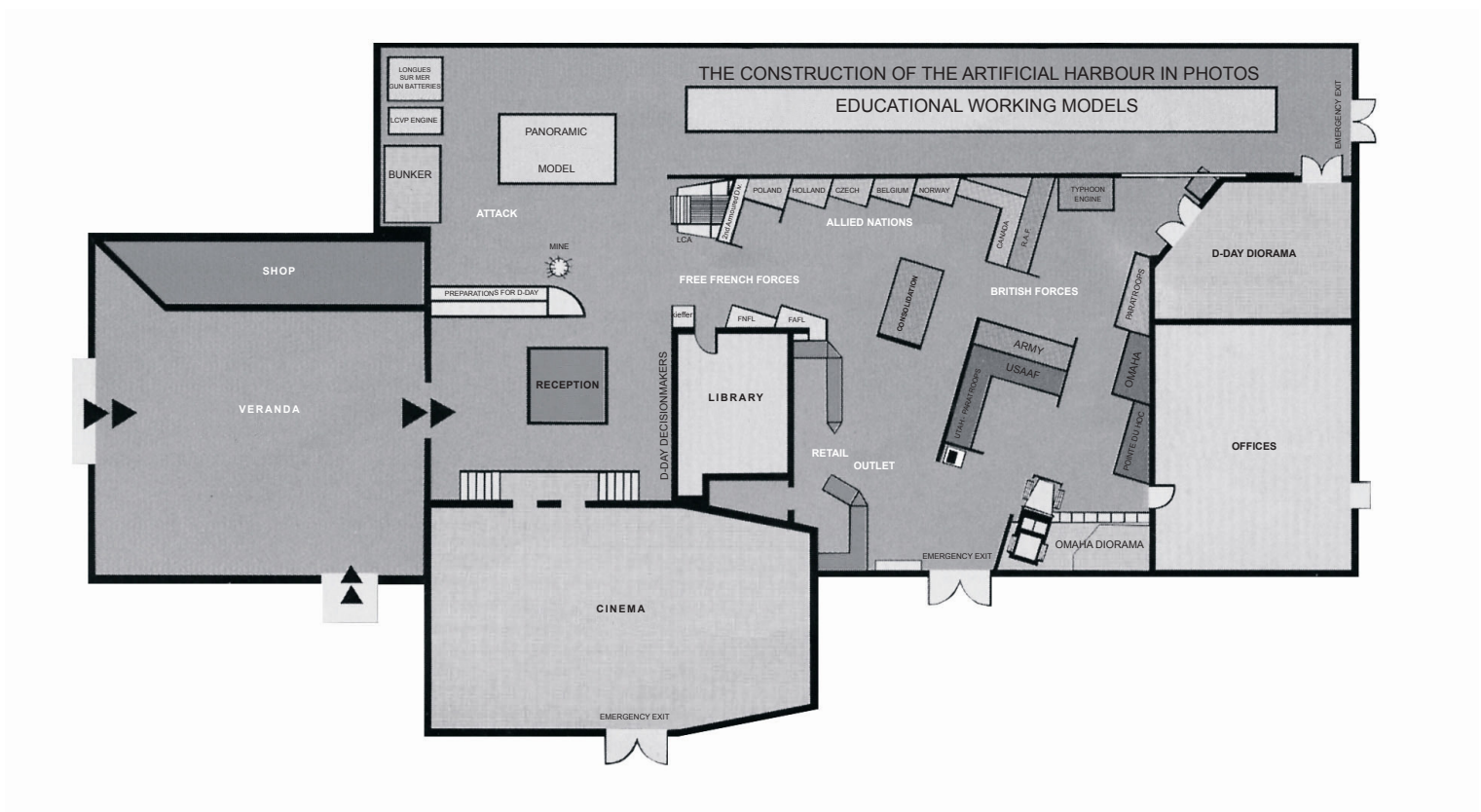
Den sidste glasmontre viser nogle af Phoenix-sænkekasserne. I dag er der kun omkring 20 tilbage, da mange af dem er blevet ødelagt. Sænkekasserne var i forskellige størrelser, og nogle af dem var op til 70 meter lange. De havde hver et nummer og en kode på to bogstaver, der svarede til deres størrelse (AX var de største). Placeringen af dem var blevet bestemt, inden havnen blev anlagt. Den største af dem, der er tilbage, er nummer 36, der ligger midt i montren ude i havet (det er den sænkekasse, der ligger isoleret i forhold til de andre). Den er ca. 20 meter høj og anslås at veje 7.000 ton eller det samme som Eiffeltårnet.

Sænkekasserne blev bugseret hele vejen fra England og sænket med ventiler, som der blev åbnet for ved at dreje på hjulene i bronze (se hjulet i vitrinen). Når ventilerne blev åbnet, kunne havvandet trænge ind i sænkekassen, der sank på 20-25 minutter. Inden landgangen blev de sænket ned i Themsen, så fjenden ikke skulle opdage dem.

På den sænkekasse, der befinder sig længst mod øst ud for Asnelles, findes kamptårnet på den sidste luftvandskanon (sidste kanon på siden). Ved museets mur udenfor ses desuden et stykke af den flydende vej. I dag er det hovedsageligt ruiner i beton, der er tilbage. Stålet kom fra USA og Canada, der på den måde hjalp til i krigen med de materialer, der ikke var nok af i Frankrig og Europa. Der var mangel på stål, og det blev derfor fjernet og genbrugt efter 1944, da havnen ikke længere var i brug.

## Konklusion

På D-dagen gik de britiske, amerikanske og canadiske tropper samt Kieffer-kommandoen således i land. I de følgende dage ankom allierede divisioner og brigader fra forskellige nationer. Holland, Polen, Tjekkoslaviet, Belgien, Luxembourg samt den franske general Leclercs 2. panserdivision kæmpede sammen for at befri Frankrig og Europa. Andre lande såsom Danmark, Norge og Grækenland deltog også i krigen. Museets vitriner er tilegnet alle de allierede lande.



**GOD FORNØJELSE**