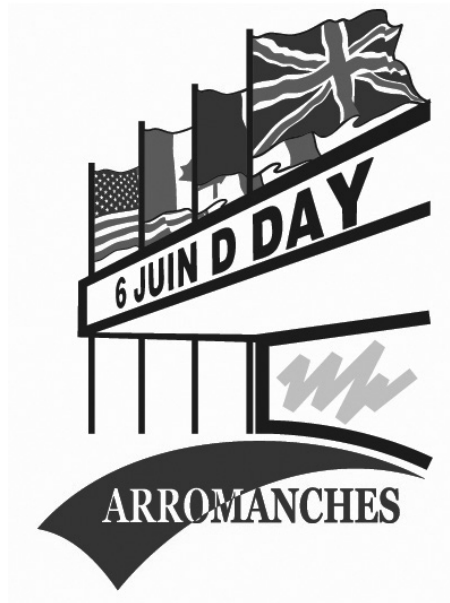


POLSKI



Muzeum desantu



Normandia, Francja

Dругa wojna światowa

Wkrótce po objęciu stanowiska kanclerza w 1933 r. Hitler wprowadził w Niemczech totalitarną dyktaturę, zremilitaryzował Nadrenię i zawarł sojusz z Japonią oraz faszystowskimi Włochami. W 1938 r. oczywisty stał się jego zamiar opanowania Europy, którego dowodem była okupacja Austrii, a następnie Czechosłowacji, Sudetów oraz Moraw.

Francja i Wielka Brytania wypowiedziały Niemcom wojnę 3 września 1939 r., w dwa dni po ataku wojsk Hitlera na Polskę. Armie: francuska i brytyjska nie były jednak w stanie powstrzymać szybkiego pochodu Niemców, którzy w maju 1940 r. zajęli Holandię, Belgię i Luksemburg. Żołnierze francuscy i angielscy ewakuowali się przez Dunkierkę do Anglii. Paryż został zajęty 14 czerwca 1940 r. Rząd Reynauda podał się do dymisji, a marszałek Pétain podpisał rozejm i utworzył rząd w Vichy.

18 czerwca generał de Gaulle z Londynu wezwał Francuzów do oporu. Nadzieja pojawiła się jednak dopiero wiosną 1942 r. Roosevelt, Churchill i Stalin odbyli serię spotkań, podczas których wypracowali wspólną strategię. W tym samym czasie wojska alianckie odnosiły kolejne zwycięstwa na Pacyfiku, w Afryce Północnej i pod Stalingradem.

Na wschodzie ustalił się front. W styczniu 1943 r. w Casablance podjęto decyzję o otwarciu w Europie Zachodniej nowego frontu. Na wybrzeżu Normandii wylądował desant. Rozpoczęła się operacja Overlord.

Desant

6 czerwca 1944 r. alianci wylądowali na pięciu plażach obejmujących 80 km normandzkiego wybrzeża. Na zachód od Arromanches znajdowały się plaże amerykańskie: Omaha i Utah Beach (pomiędzy Colleville-sur-mer, Vierville i Ste Marie du Mont), natomiast na wschodzie leżał kanadyjski sektor Juno (pomiędzy Bernières i Courseulles) oraz Sword (pomiędzy Lion-sur-mer i Ouistrehamem), gdzie dotarły wojska brytyjskie i Oddział Kieffera (177 francuskich komandosów). Należąca do odcinka Gold Beach miejscowość Arromanches (między Ver-sur-mer i Asnelles) została wyzwolona w dniu D przez wojska nadciągające z Asnelles, ponieważ plaża w tym miejscu musiała pozostać w nienaruszonym stanie, żeby można było utworzyć na niej sztuczny port.

Port taki był niezbędny w celu zaopatrywania wojska, ale po bolesnej klęsce desantu w Dieppe 19 sierpnia 1942 r. (operacja Jubilee) stało się jasne, że znakomita niemiecka obrona uniemożliwi zdobycie portu od frontu. Z tego powodu postanowiono zbudować dwa nowe porty z części przesłanych kanałem La Manche. Port Mulberry A wzniesiony na Omaha Beach został zniszczony i porzucony po burzy szalejącej od 19 do 21 czerwca, natomiast Mulberry B w Arromanches, przemianowany na Port Winston, odegrał wielką rolę w marszu wojsk przez Normandię.

Wielka makieta

Pierwsze transporty przeznaczone dla tego portu wyruszyły z Anglii wieczorem 5 czerwca. Budowa rozpoczęła się 7 czerwca od postawienia pierwszego falochronu zbudowanego ze starych statków handlowych (pomalowane na brązowo statki na górze makiety). Następnie dołączyło do nich 115 ogromnych bloków betonowych zwanych kesonami Phoenix, które widać na morzu i na makiecie (szare fragmenty). Oddalone od brzegu o 2 km bloki utworzyły ochronny wał ciągnący się od Pointe de Tracy na zachodzie, do wsi Asnelles na wschodzie. Licząca 8 km linia kesonów pozwoliła zbudować port o powierzchni 500 hektarów, czyli 700 boisk piłkarskich.

Potem zainstalowano trzy nabrzeża rozładunkowe. Długie na 750 m nabrzeże centralne służyło do rozładunku zaopatrzenia (leków, odzieży i żywności). Nabrzeże wschodnie było przeznaczone do przyjmowania wojska i pojazdów wszelkiego rodzaju. Tylko to miejsce było przystosowane dla ciężkich pojazdów (dźwigów, wozów, buldożerów itp.). Nabrzeże zachodnie służyło do odbioru amunicji. Z każdego nabrzeża odchodziły drogi zwane pływającymi, dzięki którym urządzenia rozładunkowe z okrętów można było przetransportowywać na brzeg. Brytyjczycy zbudowali też trzy systemy obronne. Na kesonach Phoenix rozstawili 150 dział przeciwlotniczych (DCA) i armat Bofors kalibru 40 mm (przykład tej instalacji można obejrzeć na wschodnim nabrzeżu muzeum).

Na różnych wysokościach w chmurach rozmieszczono setkę napełnionych wodorem balonów zaporowych przywiązanych do ziemi stalowymi linami. Miały one uniemożliwić wrogowi atak z powietrza. Każdej nocy rozpylano też sztuczną mgłę maskującą światła działającego przez całą dobę portu.

Pierwsza witryna

Widzą Państwo konwój wiozący przez kanał La Manche pływające drogi ciągnięte przez holownik. Eskortę stanowią trzy okręty wojenne (z przodu szybki kuter, następnie torpedowiec i zamykający konwój ścigacz łodzi podwodnych). Konwój tego rodzaju poruszał się z prędkością zaledwie 6 km na godzinę, a do przepłynięcia miał 175 km, ponieważ Arromanches jest najbardziej oddalonym od Anglii punktem wybrzeża na odcinku między Nord Pas-de-Calais a Cherbourgiem. Konwoje tylko raz zostały zaatakowane przez Niemców. Wprawdzie połowa transportowanych dróg zatonała, ale powodem był stan morza, który zresztą opóźnił desant o 24 godziny.

Druga witryna

Ta animowana makieta przedstawia wschodnie nabrzeże połączone z brzegiem pływającą drogą. Ruch fal w witrynie pozwala zrozumieć sposób funkcjonowania portu, który działał niezależnie od ruchów morza i pływów. Stalowa pływająca droga opierała się albo na szarych, metalowych pływakach (które instalowano na stojakach, żeby skały nie powodowały uszkodzeń w czasie odpływów) albo na pływakach produkowanych z wibrobetonu (beżowe pływaki widoczne na makiecie oraz 10 elementów ułożonych na plaży, widocznych podczas odpływu).

Na końcu drogi widać nabrzeże rozładunkowe złożone tylko z dwóch ustawionych poprzecznie platform. Układ ten, zwany „T”, umożliwiał przyjęcie jednocześnie dwóch okrętów i ich równoczesny rozładunek od strony dziobu i burty. Aby port można było eksploatować nieprzerwanie mimo pływów, Brytyjcy inżynierowie ustawili na dnie morza ogromne, mierzące 30m i ważące 40 ton słupy. To na nich opierały się platformy rozładunkowe. Obserwując białe oznaczenia na słupach można zauważyć, że nabrzeża poruszały się wraz z morzem, podnosząc się podczas przypływu i opadając przy odpływie. Dzięki temu nabrzeża znajdowały się na tej samej wysokości co okręty, a zaopatrzenie było niezależne od pływów (w Arromanches różnica między przypływem a odpływem wynosi około 8 metrów). Warto zauważyć, że system ten jest dziś stosowany w portach rekreacyjnych, przystaniach jachtowych i na platformach wiertniczych. W 1944 r. Był on bardzo innowacyjny i nowoczesny. Dzięki temu służy nam do dziś.

Trzecia witryna

Widzą Państwo fragment nabrzeża centralnego. Składało się ono z 7 platform umożliwiających jednoczesny rozładunek 7 okrętów. Nabrzeże to, oddalone od lądu o 1200 m, było z nim połączone dwiema pływającymi drogami. Na każdą z nich można było wjechać tylko z jednej strony. Na drodze zachodniej widać puste ciężarówki, które po załadunku na nabrzeżu wracają drugą drogą. W szczytowym okresie działalności portu ładowano dokładnie 745 ciężarówek na godzinę. W ciągu dnia rozładowywano nawet 18 000 ton produktów przeznaczonych dla wojska. Na przedłużeniu szarych platform można zauważyć krótsze beżowe fragmenty. Są to betonowe przedłużki. Po lewej stronie, w odległości 200 m od muzeum, znajduje się ostatnia przedłużka platformy z wibrobetonu. Gdy poziom morza nie jest zbyt wysoki, można zobaczyć 4 wybite okna po lewej stronie, ponieważ jednostka tego rodzaju służyła jako miejsce odpoczynku dla ludzi pracujących w porcie. Na makiecie między dwiema pływającymi drogami widać również dwa pojazdy przewożące różne materiały. Są to słynne wozy DUKWS zwane kaczkami lub amfibiami, przemieszczające się po odsłoniętej części plaży przy odpływie i pływające podczas przypływu. W porcie funkcjonowało kilkaset takich ciężarówek.

Ostatnia witryna

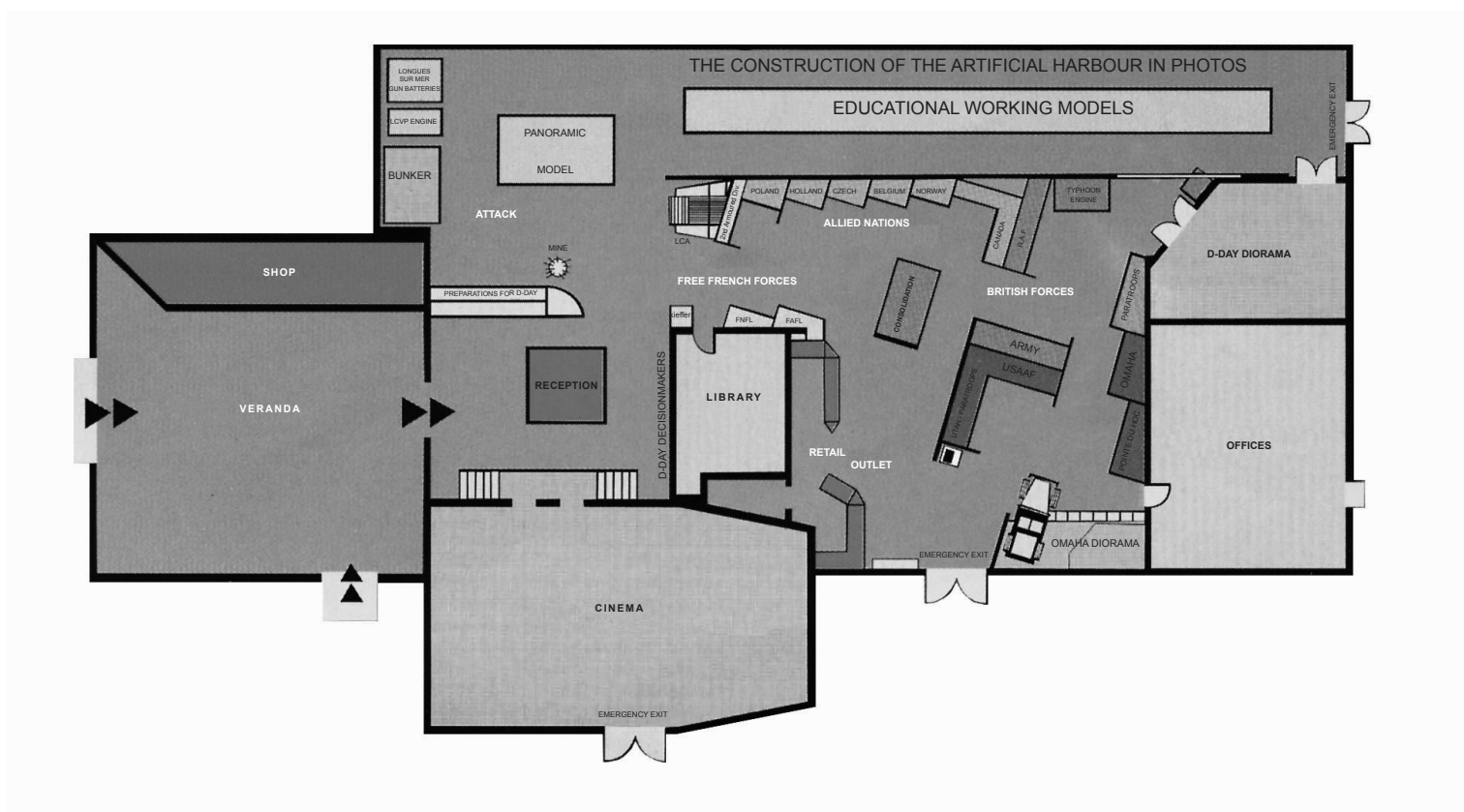
Ostatnia makieta prezentuje kilka kesonów Phoenix. Do dziś zachowało się ich tylko kilkanaście, ponieważ wiele zostało zniszczonych. Kesony różniły się rozmiarami. Długość niektórych z nich wynosiła nawet 70 m. Każdy element był oznaczony numerem i złożonym z dwóch liter kodem oznaczającym jego rozmiar (kod AX oznaczał największe części). Ich usytuowanie ustalono przed rozpoczęciem budowy portu. Największy jest keson numer 36 umieszczony w środku witryny i znajdujący się na morzu, naprzeciwko muzeum (jest to keson oddalony od innych). Jego wysokość wynosi około 20 m, a masa jest szacowana na 7000 ton, czyli tyle, ile waży wieża Eiffla.

Kesony zostały przyholowane z Anglii i zatopione przy użyciu zaworów uruchamianych kołami ręcznymi z brązu (w witrynie widać ostatnie takie koło). Po otwarciu zaworów keson napełniał się wodą i tonął w ciągu 20-25 minut. Przed desantem leżały one w Tamizie, żeby nikt ich nie zauważył.

Keson znajdujący się najdalej na wschód (na wprost Asnelles) podtrzymuje ostatnią wieżyczkę obrony przeciwlotniczej - DCA (ostatnie działo z boku). Na zewnątrz, pod ścianą z boku muzeum, można obejrzeć fragment pływającej drogi. Do dziś dotrwały głównie ich betonowe części. Stal pochodziła ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, które w ten sposób uczestniczyły w działaniach wojennych, ponieważ surowca tego brakowało nie tylko we Francji, ale w całej Europie. Od kiedy port przestał być wykorzystywany (czyli od 1944 r.), ten deficytowy materiał zbierano w celu ponownego przetworzenia.

Zakończenie

W dniu D do tego brzegu przybiły wojska brytyjskie, amerykańskie i kanadyjskie oraz oddział Kieffera. W następnych dniach dołączyły do nich sojusznicze dywizje i brygady różnych narodowości. Holandia, Polska, Czechosłowacja, Belgia, Luksemburg i 2. dywizja pancerna generała Leclerca zjednoczyły się, żeby wyzwolić Francję i całą Europę. W działaniach wojennych uczestniczyły też inne państwa, takie jak Dania, Norwegia czy Grecja. Każdemu z tych sojuszniczych państw poświęciliśmy witryny naszej galerii.



ŻYCZYMY MIŁEGO ZWIEDZANIA