

NORMANDIAN MATKA 05-08. 10. 2014

Tage Eriksson

SUNNUNTAI 05.10.2014

Matkaan lähti varhain sunnuntaiaamuna matkanjohtajan Leena Savirannan johdolla yhteensä 33 henkilöä RIL:n jäseniä avec. Normandiassa vielä yksi Ranskassa asuva jäsen liittyi ystävän kanssa joukkoomme. Lentokoneen lähtö oli klo 07.35 ja matka sujui aikataulun mukaisesti. Charles de Gaullen lentokentällä vastassa oli Etelä-Pohjanmaalta kotoisin oleva ja freelancerina toimiva oppaamme, Helena Koskenranta-Boncoeur, joka asuu perheensä kanssa vakituisesti Pariisissa. Hän ohjasi matkaseurueemme odottavaan linja-autoon, joka kuljettajineen oli käytössämme kunnes matkan päättyessä palasimme samalle lentokentälle. Matkakertomuksessa jatkossa esitetyt Ranskan ja Normandian historiaa, maantiedettä, elinkeinoelämää ja muuta yleistietoutta koskevat tiedot ovat Helenan linja-automatkojen ja kohde-esittelyjen aikana kertomia. Normandian maihinnousun kuvaukset ja kommentit ovat sekä matkalla mukana olleen sotilasasiantuntijan, kommodori evp. Aslak Savirannan esittämiä että Helenan kertomusten pohjalta kirjattuja.

Ajoreitti meni Pariisin keskustan pohjoispuolelta kunnes saavuimme moottoritielle A13, mikä vei meidät Normandiaan. Pariisia ohittaessamme pystyimme linja-auton ikkunasta näkemään mm. v. 1998 MM-kilpailuihin valmistuneen ison jalkapallostadionin, millä on esitetty myös oopperoita (mm. Aida) ja megakonsertteja. Etäisyydellä näimme Eiffel-tornin ja Montmartren kukkuloilla Pyhän Sydämen Basilikan. Kirkon rakentaminen oli alkanut 1850-luvulla pääosin kolehtina kerätyillä rahavaroilla. Kirkko muistuttaa ihmisiä Ranskan vallankumouksessa menehtyneiden suuresta määrästä sekä siitä, että vastaavanlaista ei saisi jatkossa tapahtua uudestaan. Kuitenkin kirkko oli vihitty käyttöön vasta 1. maailmansodan jälkeen, jossa kaatuneiden määrä oli tunnetusti hyvin suuri (miljoonia kuolleita). Ensimmäisen kosketuksen matkan aiheeseen saimme kun opas kertoi, että moottoritielle A13 johtava betonirakenteinen tunneli Saint Cluessa oli valmistunut juuri ennen 2. maailmansotaa ja, että Saksan sotajoukot olivat käyttäneet tunnelia pommien ym. räjähteiden varastona.

Varhaisen herätyksen takia moni käytti mahdollisuutta hyväksi ja otti linja-autossa hyvät torkut vaikka opas matkan aikana useaan otteeseen kertoi reitin alueeseen ja kohteeseen liittyviä yleistietoja. Normandia koostuu Ala- ja Ylä-Normandiasta. Hotellimme Ibis Caen Centre Paul Doumer sijaitsee Ala-Normandian pääkaupungissa Caen. Ajoimme ensin Ylä-Normandian pääkaupungin Rouen kautta. Molemmissa kaupungeissa on n. 100 000 asukasta. Ylä-Normandia on suhteellisen teollistunutta vaurasta aluetta. Valmistetaan mm. erilaisia luksustuotteita kuten parfyymeja, kosmetiikkaa, muotituotteita. Alueella on lisäksi mm. auto-, energia-, lasi-, metalli-, elektroniikka- ja lääketeollisuutta. Ala-Normandian painopiste sen sijaan on maa- ja karjataloudessa. Opas esitti että lehmiä on n. kuusi miljoonaa, kolmannes alueella kehitettyä rotua, jonka tunnusmerkki on mustat renkaat silmien ympärillä. Neljännes Ranskan maitotuotannosta tulee Ala-Normandiasta ja maitoa jalostetaan edelleen voiksi, juustoiksi jne. Vahvan maaperän ansiosta maitotuotteissa on runsaasti proteiineja. Samoin Ala-Normandiassa on suuria omenaviljelmiä, n. 9 miljoonaa omenapuuta. Omenasta valmistetaan mehua, siideriä, calvadosta ym.

Esimerkiksi Caenin alueelta löytyy rakentamiseen sopivaa kalkkikiveä, jota on käytetty mm. Buckimhamin palatsin ja Westminster Abbeyn kirkon osan rakentamisessa.

Pysähdys Rouenin kaupungissa

Teimme oppaan kanssa kaupungissa kävelykierroksen ja katsoimme Rouenin isoa katedraalia. Kirkko on 137 m pitkä ja 151 m korkea. Se on tyypiltään goottilainen katedraali. Sitä alettiin rakentaa vuonna 1202, aloitus tapahtui korkeista torneista. Rouenin katedraali valmistui vasta noin 600 vuoden kuluttua vuonna 1880 ja siksi rakennus on tehty myös osittain romanilaisen tyyliin mukaan, jossa on kevyempää muotoilua. Rouenin katedraali oli vuosina 1876–1880 maailman suurin rakennus, kunnes vuonna 1880 valmistui Kölnin tuomiokirkko. Katedraali pommitettiin v. 1944. Sodan jälkeen sitä korjattiin ja otettiin käyttöön taas 1956.



Katedraali, Rouen

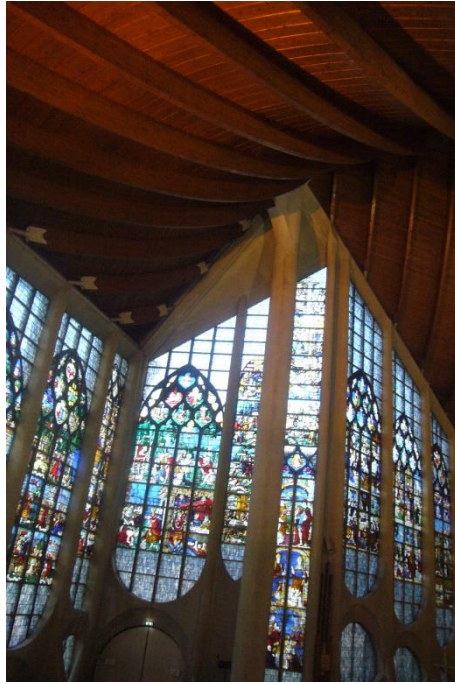


Yksiviisarinen kello, Rouen

Sanotaan, että Englannin kuninkaan Rikhard Leijonamielen sydän on haudattu katedraalin kryptaan. Katedraali on innoittanut monia taiteilijoita, joista tunnetuin oli Claude Monet. Hänen vuosina 1892-1893 tekemänsä sarja muodostuen 28 taulusta on kuuluisa. Hän on siinä maalannut kirkkoa ja ympäristöä pääosin samasta paikasta katsottuna mutta eri aikoina ja valaistus- ym olosuhteissa.

Kaupungissa näimme hienosti 1300-luvulla tehdyn ja maalatun yksiviisarisen kellon, samantyyppisen kuin on nähtävissä Prahassa. Se sijaitsee kadun yli rakennetulla holvatulla rakennusosalla ja on nähtävissä molemmilta suunnilta.

Rouen kärsi Ranskan ja Englannin välisessä satavuotisessa sodassa vuosina n. 1350-1450. Tämän sodan aikana Rouenissa poltettiin roviolla Jeanne d'Arc, joka oli vapauttanut Orléansin englantilaisten miehityksestä. Näimme hänen muistomerkkinsä sekä modernin kirkon joka oli omistettu hänelle. Kirkon katto on tehty kaarevista puumateriaalista muistuttaen käännettyä venettä.



Jeanne d'Arcin muistoksi rakennettu kirkko

Kaupungissa näimme keskiajalta peräisin olevia rakennuksia, joiden ulkoseinien runko oli tehty tammiparruista ja välitila täytettiin saven ja oljen sekoituksella, mikä toimi lämpöeristeenä. Ulkopinnassa käytettiin materiaalina mm kiveä, puuta ja kastanjaliuskaa.

Rouenissa (Brasserie Paul) söimme maittavan lounaan.



Pont de Normandie, vino köysisilta (kuv. Aslak Saviranta)

Lounaan jälkeen jatkoimme matkaa kohti Honfleurin kaupunkia. Matkalla näimme ison ja komean vinoköysisillan, **Pont de Normandie**. Silta rakennettiin 1988-95 ja oli valmistuessaan maailman pisin silta (ei ole enää). Sillan pituus on 2143 m, jänneväli on 856 m ja pylonien korkeus on melkein 215 m. Näimme myös

komean köysisillan, **Pont de Tancarville**. Silta valmistui 1959. Sillan pituus on 1420 m, jänneväli on 608 m ja pylonien korkeus on 123 m.



Pont de Tancarville, köysisilta

Honfleurin kaupungissa tehtiin kävelykierros, jolloin nähtiin samantyyppisiä keskiaikaisia rakennuksia kuin Rouenissa. Näimme mm. vanhan kaupparakennuksen, jossa oli tallella alkuperäinen kivinen myyntipöytä ikkunan kohdalla. Honfleur sijaitsee Seinen suiston etelärannalla. Kaupunki on erityisen tunnettu kauniista vanhasta satamastaan. Satama on ollut tärkeä kauppapaikka aina 1100-luvulta asti. Kalastus on tärkeä elinkeino. Kävelimme vapaasti hetken aikaa torin ympäristössä poiketen kahvilla tms. Torilla voimme nähdä meren antimet myynnissä. Markkinoilla oli runsaasti väkeä, ihmiset olivat ulkona kauniissa aurinkoisessa säässä. Satamassa oli nähtävänä ankkuroituina pari valtavaa turisti-/ravintolalaivaa, joiden käyttö lienee tältä vuodelta jo loppunut.



Honfleurin kaupunki, satama-alue

Honfleurin pysähdyksen jälkeen jatkoimme matkaa Caenin kaupunkiin, jossa yövyimme kaikki matkaan sisältyneet yöt aikaisemmin mainitussa hotellissa. Linja-auton kuljettaja onnistui kapeista kaduista huolimatta ajamaan hotellin ulkopuolelle ja saatoimme kätevästi majoittua hotelliin. Hotelli osoittautui varsin kelvolliseksi, joskin tilat olivat joidenkin mielestä hieman askeettiset ja ahtaat. Aamiainen tarjottiin samassa kerroksessa kuin huoneet, ja ottaen huomioon, että oli ranskalainen hotelli, aamiainen oli varsin

monipuolinen ja runsas. Sijainti oli hyvä. Sekä vanha keskusta että kauppakadut olivat välittömässä läheisyydessä. Lähellä oli myös keskiaikaisen runoilijan Francoise de Malherbenin kotitalo.

Kommodori evp. Aslak Saviranta jakoi iltalukemiseksi laatimansa liitteenä olevan selvityksen Normandian mairinnoususta. Pitkän päivän jälkeen retkeläiset taisivat olla väsyneitä. Pienissä ryhmissä tehtiin lyhyet kävelyretket hotellin lähiympäristössä ja etsittiin sopivat paikat illallista tai iltapalaa varten. Seuraavana aamuna piti oppaan antaman ohjeen mukaan kokoontua linja-auton luona aamiaisen jälkeen klo 08.30.

MAANANTAI 06.10.2014

Hyvin nukutun yön jälkeen kaikki olivat pirteitä ja aikataulun mukaan linja-auton luona valmiina lähtöön klo 08.30. Alkuun lähdettiin vanhaan kaupunkiin nimeltä Bayeux. Matkalla sinne Aslak Saviranta selosti ja täydensi suullisesti yhdessä paikallisoppaan kanssa edellisenä iltana jaettua esitystä Normandian mairinnoususta. Kaupunki on piispanpaikka ja käytiin katsomassa hienoa katedraalia jota oli alettu rakentaa Wilhelm Valloittajan aikaan 1000-luvun lopussa ja vihitty käyttöön 1077. Kirkko vaurioitui pahasti jo 1200-luvulla ja rakennettiin pitkään uudestaan goottilaiseen tyyliin. Kirkko valmistui vasta 1800-luvulla. Kirkon päälaivan yläpuolelle ripustettiin myöhemmin museossa nähtävänä ollut 73 m pitkä ja 50 cm leveä kudottu seinävaate. Seinävaate on tavallaan sarjakuva joka on kertonut kirkossa kävijöille Wilhelm Valloittajaan ja hänen vaimoonsa Matildaan liittyvää tarinaa. Uskotaan, että Wilhelm Valloittajan velipuoli, piispa Odo, on teettänyt tapetin ja, että se on valmistettu Englannissa, ehkä Kentissä. Sen sisältö on historiallisesti mielenkiintoinen ja se kuvaa kyseisen aikakauden elämää. Siinä näkyy mm. Halley'n komeetta, joka v. 1066 ohitti maapallon. Ranskan vallankumouksen aikaan kuten myös myöhempien sotien



Bayeux, katedraali

aikana seinävaate on poistettu kirkosta ja pidetty piilossa ja näin se on säilynyt nykypäivään asti alkuperäisenä. Kirkon käynnin jälkeen kävimme museossa, jossa seinävaate säilytetään koko pituudeltaan

lasin alla. Valitettavasti museo oli niin suosittu, että lipun osto ja jonotus museoon vei sen verran aikaa, että kaikki eivät annetun ajan puitteissa ehtineet käydä museossa.

Normandian maihinnousuun liittyen opas kertoi, että Charles de Gaullen johtamat joukot marssivat vapautettuun kaupunkiin 14. kesäkuuta 1944 ja hän piti siellä poliittisesti merkittävän puheen.

Kaupungista jatkettiin matkaa Arromancheen klo 11.00.

Arromanche

Arromanches-les-Bains on pieni kunta Calvadosin departementissa Basse-Normandien hallintoalueella. Kunta sijaitsee operaatio Neptunuksen eli maihinnousuoperaation alueella ja sen edustalle rakennettiin maihinnousun jatkotoimenpiteiden onnistumisen edellyttämä keinosatama Mulberry B. Toinen satama, Mulberry A rakennettiin lähistölle Saint Laurentiin. Keinosatamat olivat välttämättömiä siihen saakka kunnes liittoutuneet olivat onnistuneet valtaamaan Normandian rannikkoalueella sijaitsevia ja saksalaisten hallussa olevia alueita, joissa oli hyviä satamia kuten Cherbourg.

Kävimme maihinnousumuseossa (Musée du Debarquement), joka olennaisilta osin kuvaa keinosatamaa, jota välittömästi maihinnousuoperaation jatkeena rakennettiin. Näimme rakentamisesta tehdyn filmin ja myös havainnollisen pienoismallin. Sataman kautta kuljetettiin mantereelle sotilaita, sotakalustoa, ja armeijan huollossa tarvittavaa materiaalia. Kesäkuun 12. päivään mennessä 1944 sataman kautta maahan tuli yli 220 000 miestä, 39 000 erilaista ajoneuvoa jeepeistä 40 tonnin panssarivaunuihin, 110 000 tonnia tarvikkeita. Parin kuukauden maihinnousupäivän jälkeen liittoutuneet olivat edenneet niin, että alueen hyviä satamia kuten Cherbourgin satama oli käytettävissä. Kaiken kaikkiaan 2.5 miljoonaa miestä, 500 000 ajoneuvoa ja 4 miljoonaa tonnia materiaalia kuljetettiin maihin Normandian satamien kautta. Sataman rakentaminen oli vaativa infra- ja elementtirakennustehtävä, jonka onnistuminen mahdollisti invaasion. Olosuhteet olivat vaativat. Toisella paikalla, Omahalla (Saint-Laurent), samaan aikaan tehty satama, Mulberry A ei kestänyt pitkään pian rakentamisen jälkeen 19. kesäkuuta 1944 syntynyttä merenkäyntiä vaan se hajosi käyttökelvottomaksi.

Satamien teossa käytettiin hyväksi vanhoja Englannin kanavalla liikkuneita 18 kpl kauppalaivaa, jotka upotettiin vedenalaisille kareille Utahin, Omahan, Goldin, Junon ja Swordin rannan ulkopuolella muodostamaan ensimmäisen suojaavan aallonmurtajan.

Omahan ja Goldin ulkopuolelle sijoitettiin isoja 3000-6000 tonnia painavia betonikasuunoita, (Phoenix) jotka hinattiin esivalmistettuina Englannista ja perillä upotettiin. Ponttoneja oli kaiken kaikkiaan 115 kpl. Vielä niitä oli nähtävissä mutta tietenkin pahoin kärsineinä. Täydellisenä ponttonien muodostama aallonmurtaja oli 10,5 km pitkä ja se oli n. 2,3 km etäisyydellä rannikosta. Samanaikaisesti ulomman aallonmurtajan rakentamisen kanssa tehtiin myös laiturit laivojen lastin purkamista varten. Ne olivat kelluvia teräslavoja, joiden nurkissa oli neljä tukijalkaa, jotka laskettiin meren pohjaan. Laiturilavat kelluivat näiden varassa vuoroveden liikkeiden mukaan. Niitä yhdistivät rantaan neljä kelluvaa myös pienistä betoniponttoneista tehtyä ajosiltaa.

Sataman suojaamiseksi ilmahyökkäyksiä vastaan oli tehty puolustusjärjestelmä käyttäen mm. Boforsin ilmatorjuntatykkejä.

Museokäynnin jälkeen ryhmällä oli tunnin mittainen lounastauko klo 12.30.



Long-sur-Mer, Tykistöpatteri (kuv. Aslak Saviranta)

Sen jälkeen kävimme katsomassa maihinnousualueella olevia paikkoja, mm Longues-sur-Merissä olevia saksalaisten rakentamia betonibunkkereita ja kanuunankasematteja. Alun perin kohteessa oli neljä 150 mm Skoda-valmisteista tykkiä. Yksi tykki oli nähtävänä ja lisäksi muut bunkkerit. Maasto maihinnousupaikoilla oli avointa hiekkarantaa ja sen jälkeen erikorkuiset jyrkänteet, missä saksalaisten puolustusasemat sijaitsivat. Katsoimme Pointe du Hocin jyrkännettä jonka kohdalla USA:n erikoisjoukoilla oli tehtävänä hyökätä saksalaisten puolustusasemaa kohtaan ja vallata saksalaisten tykkiasema. Paikka oli sen näköinen, että tuntuu vaikealta hyökkäysvarusteissa edes nousta jyrkännettä ylös vaikei olisi vihollista vastassa. Puolustuslinjaa oli vahvasti pommitettu maihinnousua edeltävänä yönä. Lisäksi oli lennetty liitokoneilla sekä viety laskuvarjojääkäreitä rannikkolinjan sisäpuolelle tarkoituksena että nämä yhdistyvät maihin nousevien kanssa. Laskuvarjojääkärit olivat kovassa tuulessa laajalti joutuneet eri paikkoihin kuin suunniteltiin esimerkiksi asuttuihin kyliin ja myös osa oli joutunut suomaastoon, jonka vedenpintaa saksalaiset olivat nostaneet patoamalla. Täten laskuvarjojääkärien teho valitettavasti jäi pieneksi.

Saksalaiset olivat ins. Fritz Todtin johdolla v. 1942 alkaneet rakentaa ns. Atlantin vallia, mikä 3800 km pituisena ulottui Norjan rannikosta Tanskan kautta Ranskan eteläkärkeen saakka. Se sisälsi mm. yhteensä 17500 bunkkeria. Puolustusjärjestelmä oli suunniteltu nimenomaan edistämään liittoutuneiden maihinnousun torjuntaa. Normandiassa järjestelmä ei ollut vielä valmis eikä ollut tarvittavia vahvuuksia erityisesti miehistön osalta kun maihinnousu tapahtui.

Pointe du Hocissa olevan bunkkerin päälle katsoimme graniittipilarista ja -levyistä muodostuvaa muistomerkkiä maihinnousussa kaatuneille. Lisäksi kävimme amerikkalaisten kaatuneiden hautausmaalla Colleville-sur-Mer. Ranska on luovuttanut maapaikan Yhdysvalloille ja organisaatio American Battle Monuments Commission ylläpitää ja huolehtii hautausmaasta. Se on kävijälle varsin vaikuttava paikka ja sijaitsee Omaha-rannikko-osan yläpuolella, miltä rannikko-osalta yhdysvaltalaiset sotilaat nousivat maahan.



Hautausmaa Colleville-sur- Mer, marmoripatsas ja laaja hautausalue

Tällä osuudella miesmenetykset olivat suuret. Hautausmaalla on yli 9200 marmoriristiä ja n. 150 juutalaisten hautaa. Lisäksi on hautausmaan osa, jossa on kirjoitettu yli 1500 löytymättä jääneen sotilaan nimet. Hautausmaalla on hautausalueen ohella kappeli, iso vesiallas ja marmoripatsaita. Ristillä voimme nähdä normaalisti miesten mutta myös naisten nimiä. Joissakin ristillä luki ”Known by God only”, mikä tarkoitti että oli haudattu tunnistamaton sotilas. Kaikkia USA:n paikalla kaatuneita ei ollut haudattu tälle hautausmaalle. Sodan jälkeen jotkut omaiset ovat toivoneet hautajäännösten siirtoa kotipaikkakunnan hautaan ja tällöin on noudatettu heidän toivomustaan.

Hautausmaalle on haudattu mm. Theodor Roosevelt Jr, presidentin poika. Hän oli ensimmäisten joukossa astumassa maihin Utah Beachilla. Hän kuoli 12. heinäkuuta 1944 sairaskohtaukseen Normandiassa.

Normandiassa on myös saksalaisten hautausmaa mutta käynti sillä ei ollut retkiohjelmassa.

Maihinnotuksen yhteydessä liittoutuneet menettivät kuolleita yhteensä n. 40 000 henkeä, saksalaiset n. 80 000.

Tämän jälkeen vielä poikkesimme Pointe du Hocissa mikä sijaitsee Omaha Beachin länsiosassa. Siinä näimme haastavalta näyttävän rantautumismaaston bunkkerijäännöksineen muistomerkkineen.

Palasimme linja-autolla turvallisesti Caeniin ja hotelliimme ja runsaan tunnin levon (tai kaupunkikävelyn) jälkeen kävelimme yhdessä lähellä olevaan ravintolaan, La Petite Marmite, ja söimme maittavan päivällisen ja vietimme muutenkin miellyttävää iltaa.



Point du Hoc, rantautumismaasto



Muistomerkki

TIISTAI 07.10.2014

Aamulla klo 08.30 ryhmä oli taas täsmällisesti valmiina jatkamaan tutustumista Normandian alueeseen. Ensin ohjelmassa oli nähdä Pegasus-silta, mikä sijaitsi Mervilleissä, Sword-osa-alueella maihinnousurannikon itäpäässä. Taistelukohteina olivat sekä Benouvillen silta (varsinainen Pegasus-silta) että lähellä sijaitseva Ranvillen silta. Molemmat ylittävät Orne-joen. Pegasus-silta oli tyypiltään nostosilta ja se on tänä päivänä nostettu paikaltaan ja korvattu uudella samantyyppisellä sillalla. Ranvillen silta oli kääntösilta. Pegasus-sillan vieressä oli myös nähtävänä sodan aikainen lentokone. Emme päässeet museoalueelle sisään vaan näimme kohteet aidan läpi kadun varrelta.



Merville, Pegasus-silta

Sillan lähialueen tapahtumat maihinnousun yhteydessä käynnistyivät kun brittiläinen laskuvarjodivisioona kymmenen minuuttia yli keskiyön lähti Englannista matkaan. Sen tavoitteena oli päästä Orne-joen itäpuoliselle alueelle. Hyökkäys tehtiin Majuri Howardin johdolla kuudella ilmaan hinatulla Horsa-liitotentokoneella, joista yksi murskaantui meressä. Liitotentokoneiden käytön ansiosta saksalaiset eivät havainneet niiden tuloa. Laskeutuminen tapahtui n. 250 m päähän sillasta. Sillan valloittaminen onnistui. Kun sotilaat pimeässä liikkuvat pystymättä näkemään lähistöllä olevia muita sotilaita, he käyttivät pientä esinettä, jolla he aikaansaivat napsauksen. Jos läheisyydessä oli saman joukkueen henkilö hän vastasi kahdella napsauksella. Tällaisia yksinkertaisia äänilaitteita oli myynnissä paikallisissa kaupoissa ja moni ryhmän jäsen osti sellaisen.

Operaation kohteena oli siis Pegasus-silta ja muut maihinnousualueen itäisen sivustan jokien ylityspaikat, Orne-joen ja Caenin kanavan sillat sekä tämän lisäksi tykkipatteri Mervillessä. Tavoitteena oli saada sillat haltuun jotta saksalaiset eivät tuhoaisi niitä. Tykit tuhottiin ja sillat vallattiin ja pidettiin, kunnes maihinnousijat vapauttivat laskuvarjojääkärit tehtävästään myöhään 6. kesäkuuta.

Mervillen patteristo myös onnistuttiin valtaamaan ja rikkomaan siellä olleet tykit. Patteriston varsinaiset isot 150 mm tykit oli tosin siirretty paikasta pois ennen maihinnousua niin että paikalla oli vain kevyempää tykistöä. Valtaajat ampuivat voiton merkiksi valoraketin. Ilman tätä merkkiä HMS Arethusa, englannin laivaston risteilijä olisi alkanut ampuu patteristoa tykeillään. Hyökkääjien menetykset olivat vaikeista olosuhteista johtuen hyvin suuret vaikka hyökkäystä oli Kenraali Otwayn johdolla harjoitettu kunnolla Englannissa tykistön pienoismalliakin käyttäen.

Pegasos-sillan katsomisen jälkeen jatkoimme matkaa Saint-Mere-d'Egliseen. Siellä varsinaisena kohteena oli Airborne Museum, mikä on koottu USA:n 82nd ja 101st Airborne eli näiden maahanlaskudivisioonien muistoksi sekä kertomaan mitä nämä tekivät maihinnousun aikaan. Tässä museossa nähtiin aito Waco-liitotentokone ja voitiin kokea miten maahan laskijat istuivat tiiviisti odottaen että lennon määränpää



Saint-Mere-d'Eglise, Airborne Museum, yksi kolmesta rakennuksesta

saavutettaisiin. Myös Douglas C47-tyyppinen lentokone nimeltä Argonia oli nähtävänä. Dakota-kone, jota käytettiin laskuvarjojääkärien kuljettamiseen, oli näytteillä niin, että voimme kulkea sen läpi ja kokea koneessa vallinnutta melutasoa ja tunnelmaa.

Paikkakunta on tositarinaan perustuvan elokuvan ansiosta tullut tunnetuksi ympäri maailmaa. Eräs laskuvarjohyppääjä nimeltään John Steele oli epäonnekas ja putosi osuen kirkon torniin ja jäi siihen roikkumaan kahdeksi tunniksi. Hän esitti kuollutta mutta saksalaiset ottivat hänet alas ja vangitsivat hänet. Monet putosivat kaupunkiin ja muuhun ympäristöön ja joutuivat ammutuiksi. Kaupungissa eräs talo oli syttynyt palaamaan ja asukkaat ja sotilaat olivat sammuttamassa tulipaloa kun laskuvarjohyppääjät saapuivat, jonka takia heidät havaittiin. Maihin nousijat valloittivat pian Saint-Mere-d'Eglisen ja siitä tuli ensimmäinen vapautettu ranskalainen kaupunki. He pystyivät vapauttamaan John Steelen, joka jatkoi sotatoimia Ranskan ja Belgian vapauttamiseksi.

Museokäynnin jälkeen ryhmällä oli tunnin verran vapaata aikaa, jolloin käveltiin kaupungissa ja syötiin lounasta. Sen jälkeen lähdimme katsomaan toista museota, Utah Beach Museum.



Utah Beach Museum, pommikone tyyppiä B26

Museo oli rakennettu Utahin ranta-alueelle eli missä amerikkalaiset sotilaat rantautuivat 6. kesäkuuta 1944. Museossa kuvataan operaation suunnittelua ja valmistelua, toteutusta ja onnistumista. Museossa on esillä aseita, ajoneuvoja, muita esineitä ja kertomuksia tapahtumista. Saatoimme ihaila alkuperäisen pommikoneen tyyppiä B26, joita ei enää maailmassa ole kuin kuusi kappaletta.

Paikalla liikuimme myös ranta-alueella ja mäen päältä näimme laajalti Utahin ranta-alueita. Nyt siellä näkyi aktiviteetteja ostereiden ja simpukoiden keräämisen muodossa. Näimme esimerkiksi, että simpukat kerätään rantahiekkaan lyötyjen paalujen avulla. Simpukat tarttuvat paaluihin, kun vesi on korkealla. Kun vesi laskee, niin simpukat on kerättävissä.

Museokäynnin päätyttyä ryhmämme taas palasi hotelliin Caeniin. Kaikilla oli runsas tunti vapaata ennen kuin oli aika kokoontua ja kävellä samaan ravintolaan illastamaan kuin edellisenä iltana. Moni taisi ehtiä käymään kaupoiissakin tuona aikana, ehkä ostamassa paikallista hyvää toffeeta tai muuta mukavaa kotiin vietävää.



Utah, tykistö ja tankkiesteitä rantatöyräällä



Utah, avonainen merenranta



Utah, ryhmäkuva matkaseurueesta (kuv. Aslak Saviranta)

KESKIVIIKKO 08.10.2014

Lopullinen lähtö hotellista tapahtui klo 9.00 ja alkuun katsoimme Caenin kaupungin nähtävyyksiä. Opas kertoi, että Caenissa on yliopisto, mikä on perustettu Henrik IV:n kaudella 1400-luvulla. Se on ainut ranskalainen yliopisto, missä opetetaan suomenkieltä.

Sodan aikana kaupunkia pommitettiin rajusti ja n. 40000 asukasta pakeni tai lähetettiin kaupungista, n. 35000 palatessa takaisin sodan jälkeen. Osa lähetettiin saksalaisten toimesta pakkotyöhön Saksaan, n. 1500000 henkilöä koko Ranskasta. Caenin kaupunki sai kansainvälistä rahoitusta asuntojen jälleenrakentamiseen sodan jälkeen. Avustamassa oli myös niitä maita, jotka olivat olleet Saksan liittolaisia tai miehitettyjä. Mm. Suomi oli mukana antamassa apua.

Linja-autosta nähtiin Wilhelm Valloittajan perustama linna sekä vanha Pyhän Pietarin kirkko, joihin ainakin osa matkalla olleista oli ehtinyt omin päin käydä tutustumassa. Linnan muurien sisäpuolella on tänä päivänä hallintorakennuksia. Ajettiin katsomaan kahta kirkkorakennusta, jotka myös Wilhelm Valloittajan aikana oli perustettu. Toinen toimi v. 1077 käyttöön vihittynä miesluostarina yhdessä rakennuksen kanssa, jota myöhemmin on laajennettu ja nyt toimii kaupungintalona. Toinen toimi 1130-luvulla vihittynä naisluostarina. Paavi oli nimittäin kehottanut perustamaan luostareita rangaistukseksi siitä, että Wilhelm Valloittaja oli mennyt naimisiin Matilda nimisen serkkunsa kanssa. Kaupungintalon ulkopuolella oli joukko Euroopan maiden lippuja tangossa, mm. Suomen lippu.



Caen, Wilhelm Valloittajan hautamuistomerkki



Caen, miesluostari (nyk. kaupungintalo) ja kirkko

Wilhelm Valloittajan hautamuistomerkin näimme miesluostarin kirkossa. Hän oli kuollut 9.9.1087 Rouenissa mistä palvelija oli tuonut jäänteet Caeniin. Hauta oli hävitetty vallankumouksen aikana mutta uskotaan että osa hänestä on muistomerkin alla haudattuna.

Naisluostariin liittyvässä kirkossa näimme Matildan mustaa kiveä olevan hautamuistomerkin. Kirkossa oli joukko naispuolisten pyhimysten kuvia, mm. Äiti Teresan. Luostarin toiminta lopetettiin 1960-luvulla ja nyt rakennus on aluehallinnon käytössä. Rakennus on historian aikana toiminut myös sairaalana.

Calvadosin valmistaminen

Caenin nähtävyyksien katsomisen jälkeen matka jatkui Calvados-alueelle tarkoituksena tutustua Calvadosjuoman valmistukseen.

Ajoimme pieneen kylään, jonka nimi on Coudray Rabut. Siellä toimii 1960-luvulla perustettu perheyrittäjä Christian Drouin, jonka vieraana olimme. Tehdas on lyhyen toiminta-aikanaan saanut yli 160 mitalia Calvadosjuomansa hyvän laadun ansiosta. N. 75% tuotannosta menee vientiin. Venäjä on merkittävin vientimaa, seuraavaksi tärkeät maat ovat USA, Japani ja Ukraina. Oppaan mukaan juuri tämän tehtaan Calvadosta Ranskan presidentti tarjoaa vierailleen. Hyvät ja tarkoitukseen sopivien omenaviljelmien lähtökohtana on alueen savi- ja kalkkiperäinen maaperä jota Ranskassa luokitellaan "Pays d'Auge".

Perustajan poika näytti tehdasta, 1600-luvulla tehdyt rakennukset ja kertoi valmistusprosessista. Calvados valmistetaan omenamehusta, jonka alkuun annetaan käydä niin, että alkoholiprosentti nousee 7%. Sen jälkeen destilloidaan tämä kahteen kertaan. Ensimmäisellä kerralla alkoholipitoisuus nousee 30 % ja seuraavalla n. 70%. Tämä laimennetaan vedellä niin, että lopullinen alkoholipitoisuus on 40-42%. Sen jälkeen tisle säilytetään tammitynnyreissä eri aikoja, 18 kk – jopa 50 vuotta, riippuen siitä mitä laatua halutaan valmistaa. Konjakin tapaan Calvadosta tuotetaan blended- ja pure-laatuja. Saimme maistaa eri laatuja ja ikäisiä Calvados-juomia sekä siideriä ja ns Pommeau-juomaa. Tämä valmistetaan sekoittamalla n. kaksikolmasosaa käymätöntä omenamehua ja yksi kolmasosa vuodenikäistä Calvadosta. Hyvänä aperitiivina mainostettiin juoma, mikä aikaan saadaan sekoittamalla kolmeneljäsosaa Pommeautta ja yksi neljäsosa Calvadosta.



Coudray Rabut, Christian Drouinin viinitilan rakennus 1600-luvulta



Maistiaisia valmistellaan Christian Drouinin viinitilalla (kuv. Aslak Saviranta)

Maistamisen jälkeen saimme ostaa kotiin vietäväksi Calvadosta. Söimme maittavan ja runsaan lounaan siiderin kera.

Tämän jälkeen Normandian matkamme alkoi lähestyä loppuaan. Linja-auto ajoi Charles De Gaulle-kentälle samoja teitä kuin tulomatalla. Helena-opas kertoi vielä matkan varrella joitakin yleistietoja ja vastasi matkalla olevien kysymyksiin. Seuraavassa muutamia käsiteltyjä aiheita:

- naisten panokset sodan aikana painottuivat teollisuuteen (mm ase-), maatilojen hoitoon ja terveydenhoitoon niin koti- kuin sotarintamalla.
- Ranskan suhdetta Saksaan on aktiivisesti normalisoitu alkaen de Gaullen kaudesta ja saksan kieltä luettiin alkuaikoina 1. vieraana kielenä kouluissa, nykyisin englannin kieli on 1. vieras kieli.
- lasten koulunkäynti alkaa jo 3v iässä. Peruskouluun, jossa on viisi luokkaa, mennään kuusivuotiaana. Sen jälkeen (11-vuotiaana) alkaa yläaste, jossa on neljä luokkaa. Lukio, johon

normaalisti mennään 15-vuotiaana kestää kolme vuotta. Maksullisten yksityiskoulujen suosio on kasvanut.

- eläkeikä on 62 v. mutta on Ranskassakin nousemassa.
- Ranskassa on n. 60 miljoonaa asukasta ja niistä n. 4 miljoonaa työtöntä, kuten muuallakin työttömyys on yleisintä nuorison ja 50+-väestön keskuudessa.
- Ranskan valtion velka on tämän vuoden lopussa nousemassa lukuun 2000 mrd Euroa.

Matka lentokentälle sujui hyvin ja turvallisesti vaikkakin eräs kuorma-auto yllättäen koukkasi bussimme eteen. Valppaan kuljettajamme ansiosta yhteentörmäys rajoittui etukulman peiliin. Matkanjohtajamme Leena Saviranta kiitti matkaan osallistuvien puolesta opastamme sekä kuljettajaamme erinomaisesta palvelusta. Lentokenttärutiinit sujuivat hyvin ja samoin kotimatka Suomeen. Kaikki olivat varmaan tyytyväisiä antoisaan ja hyvin järjestettyyn retkeen.

LIITE: Aslak Saviranta, Normandian maihinnousu, pvm 23.09.2014