

Vad kostar den tyska reträtten i Finland?

Några belysande siffror om skadorna uppe i norr

Man kan uppfatta Lappland på tvenne sätt. De flesta betrakta Lappland genom ett romantiskt töcken. De skönja tydligt människan och civilisationens vinningar där uppe i norr, men desto klarare framträda fjällan, de vida kärran, de forsande stöflvarna. Lappland är det vilda landet, där människan försvinner inför landskapets storhet.

Fjällentusiasterna och vildmarksvandrarerna har därför kanske en mycket oklar bild av fälttåget i norra Finland. Han tror, att det bara är en episod längs vägar och stigar. Det är hus och broar och telefonledningar. Och dessa äro ju detaljer där uppe. Små fuktiga detaljer inför naturens skönhet.

Denna romantiska uppfattning om Lappland är tyvärr ännu rätt allmän såväl i Sverige som i Finland. Och detta hindrar även mången från att rätt förstå omfattningen av förstörelsearbetet i norra Finland.

Detta "norra Finland" representerar inte ett hörn av landet utan varken mer eller mindre än halva Finland. Helsingfors ligger vid c:a 60° nordlig bredd,

det brända Hyrynsalmi vid 64° 40' och Lapplands nordligaste hörn vid 70° 05'. Redan detta ger vid handen, att landet med de brända byarna och de sprängda broarna är ett vidsträckt land, inte endast ett hörn, fyllt av litet människor och mycken romantik.

Lapplands län, som år 1938 avskildes från Uleåborgs län, har — exklusive vattendragen — en areal av ungefär 110,000 kvkm., d. v. s. något mindre än tredjedelen av hela Finland inklusive det till Rådsunionen avträdde området. Invånarantalet i Lapplands län var 1940 c:a 140,000. Tyskarna behärskade vid vapenvilans inträde även norra delarna av Uleåborgs län, närmast Kajana och Ule härader med ett ytmåhåll av c:a 40,000 kvkm. och en befolkning av c:a 150,000 människor. M. a. o., invånarantalet i det område, som tyskarna behärskade i början av september detta år var ungefär lika stort som i det Karelen, som år 1940 satte sig i rörelse västerut; 1944 var ju invånarantalet i de avträdde karelska områdena något mindre. — Av de finska städerna är

det främst Kemi, Torneå och Rovaniemi (administrativt en köping), som blivit utsatta för kriget i norra Finland. Kemi är en för finska förhållanden stor stad med sina över 20,000 invånare, Torneå däremot en småstad, c:a 2,500 invånare. Rovaniemis verkliga invånarantal var 1943 närmare 10,000 (officiellt omkring år 1940 8,600).

Den, som besökte Lappland under 1930-talet i olika repriser, upplevde det kanske livligaste skedet i denna landsdels historia, ett skede, som vad aktiviteten vidkommer väl motsvarar bopänsperioden i Norrland. Petsamovägen blev i hela sin längd färdig för endast femton år sedan, och den sista färjan på denna vägsträcka ersattes så sent som år 1939 av en lång, ståtlig betongbro över det brusande Kitinen, en storbiäl till Kemi älv. Detta brobygge var bara ett av många miljonbyggen i norra Finland under de senaste åren. Lyckligtvis, kan man säga, löpa stovägarna i själva uppmärksamt i stort sett längs älvarna, men vägen och järnvägen från Uleåborg till Torneå passerar 13 något större broar, bland dem de stora broarna över Ule och Kemi älvar. Det är därför begripligt, att dröjer länge, innan man i Finland åter är i stånd att låta snälltåget norröver i rasande fart vana över den nordöstbottniska slätten.

Rovaniemis raska utveckling under de senaste åren var symbolisk för hela norra Finlands utveckling. Rovaniemi i början på 1930-talet var en köping av den vanliga finska typen, rader av låga

tråhus kring raka gator. Endast folkvimlet och livet på krogarna hade ett klondykeskt drag, som inte kunde iakttagas t. ex. i Gamlakarleby eller Joensuu. Men speciellt åren 1938—1939 skedde den stora metamorfosen. Det ena stenhuset efter det andra växte upp. Det var bankpalats, det var andelslagens funkishus, länsstyrelsens hus, skogsbolagens kontor o. s. v. Rovaniemi, som ligger vid Ounasjokis imponerande inflöde i Kemijoki, var ju även en viktig knutpunkt för den nordfinska trafiken. Men motsvarande aktivitet kunde iakttagas överallt i de stora kyrkbyarna i Lappland, i Kittilä, Sodankylä, Salla, Muonio för att inte tala om Kemijärvi. Det var de tiderna, då man på allvar begynte tillgodogöra sig de därintills rätt orörda skogarna i östligaste delen av Lappland. I Petsamo var djuphamnen i Liinahamari och gruvan i Kolosjoki centrum för aktiviteten.

Under 30-talet blev även det lapska och nordfinska jordbruket av allt större betydelse för befolkningen, främst tack vart de goda åren 1930, 1934, 1937—38. Man var optimistisk. Man odlade vete i Kittilä och Sodankylä. Ett experiment, som lyckades 1937 och 1938 men inte år 1939 och åren därefter. Detta sagt bara som ett bevis på den allmänna optimismen, som präglade landsdelens befolkning. Man hade äntligen under 1930-talet kommit underfund med att Lappland var ett land, som inte bara betydde utgifter, utan tillika ett land med strävsamma människor, som voro fjär-

ran från jägar- och fiskarstadiet. Romantiken kring Lappland hade ersatts av tron på dess möjligheter. Därav de många vägbyggena, de många skolorna, de många husen i kyrkbyarna, broarna, färjorna, kvarnarna, bankerna, sjukhusen, turiststationerna. Och det man ville göra av Lappland framträdde klart i den statliga lapplandskommitténs betänkande av år 1938.

Man förtjänade i Lappland rätt mycket på turisttrafiken. Petsamovägen, den 531 km. långa sträckan mellan Rovaniemi och Liinahamari vid Petsamofjorden, var en turistattraktion av hög klass. Och följaktligen byggde man många turiststationer längs densamma. Nationalparken Pallastunturi, där fjällan böljade som envisa moln vid horisonten, blev ett annat turistcentrum. Det var turistföreningen i Finland, som här under härliga förhållanden (Pallastunturis funkishus ligger ovan skogsgränsen) skapade nordisk turishistoria.

En sista storhetstid upplevde Lappland sommaren 1940. Under ledning av en sällsynt driftig landshövding hade Sallas evakuering efter Moskvafreden ordnats på ett så effektivt sätt, att länet trots sina begränsade resurser även kunde taga emot evakuerade från det avträdde Karelen. Men så kommo tyskarna år 1941 och kriget började för att sluta på ett sätt, som få anade. Under den s. k. vänskapsperioden kunde men med skäl anmärka t. ex. på tyskarnas behandling av skogarna i Enare. Vägbyggena i Lappland forcerades, inte

för Finlands skull, utan därför att man behövde förbindelse mellan den ryska fronten och Norge. Därav det forcerade bygget av vägen Karesuando—Skibotn vid Lyngenfjord, en ståtlig väg längs svensk-finska riksgränsen, samt vägen mellan Enare (Kaamanen) och Karasjok i Finnmarken; från Karasjok fanns redan tidigare en väg till Hammerfest. Det är längs de vägarna, som tyska trupper nu rinna in i Norge; betydelsen av vägen från Petsamo till Norge har i detta avseende i allmänhet överdrivits av skribenterna.

Det är svårt att nu beräkna omfattningen av de skador, som tyskarna åstadkommit i norr. Penningvärdet har förändrats sedan 1939 och framför allt, byggnadsmaterialet är så ytterligt svåråtkomligt och måste först tillföras tätare bebodda trakter. En liten detalj: turistföreningen, som äger det brända Pohjanhovi hotell plus några turiststationer och exkursionsstugor, räknar redan nu, trots att man inte är på det klara med alla härbärgens öde, med en förlust på c:a 40 miljoner mark. Rovaniemi måste byggas upp från grunden; tidningspressen har redan demonstretat bilder av förstörelsen. Det måste helt objektivt fastslås att finnarnas reträtt från Östskarelen försiggick i en betydligt mera gentlemannamässig stil än den, som tyskarna presterat i norra Finland, där befolkningen denna vinter nödgas taga sin tillflykt till den svenska gästfrihet, som man i Finland nu vet att uppskatta till dess fulla värde.