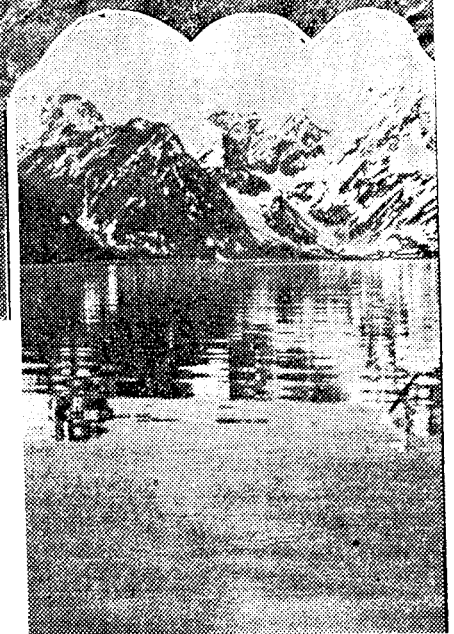
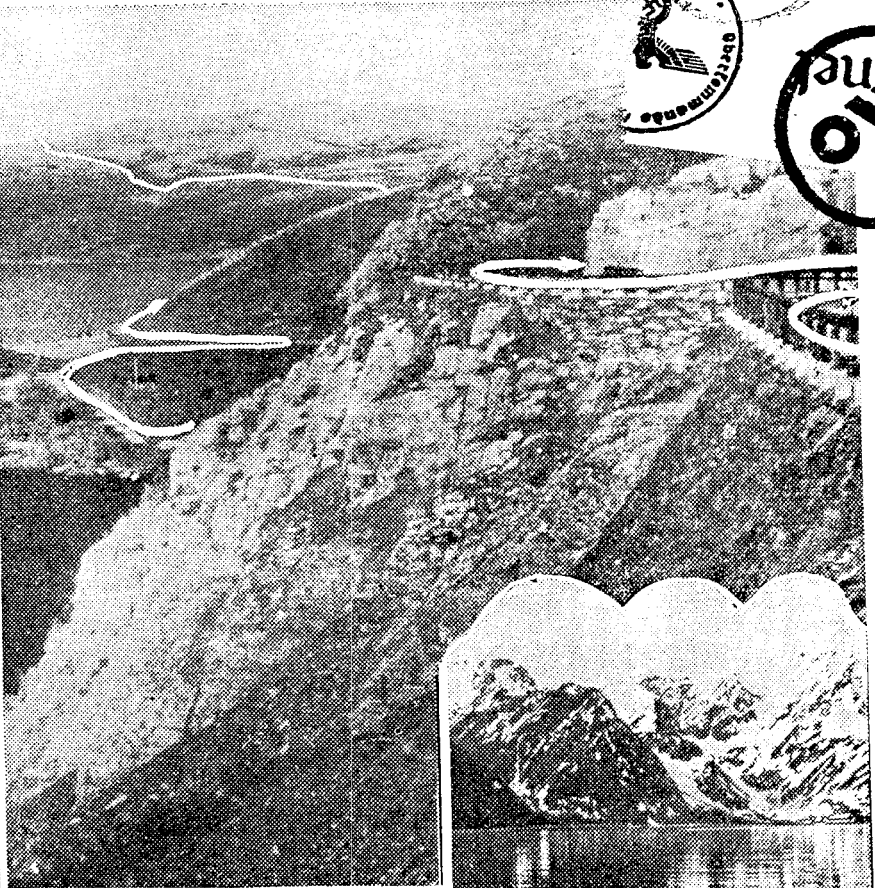


En hel armé på marsch mot söder över Nordnorges fjäll på 1.000 m:s höjd i ett land utan vägar och bostäder



Från riksvägen i Tana i Finnmark — bilden visar en av de svåraste punkterna på tyskarnas väg hem, som synes ett veritabelt nålsöga. Den vita pilen visar den enda framkomliga vägen, som sedan bryts av Lyngenfjorden av vilken ett avsnitt ses t. h. och t. v. ser man general Rendulic, den tyske befälhavare som skall föra sina män i säkerhet.

JÄTTEKATASTROF hotar tyskarna i norr

En sommardag i början av ockupationen i Norge — det var på den tiden då tyska studenter specialiserade sig på tropiksjukdomar och tyska boktryckerier hade bråttom med att få fickparlörer på persiska färdiga för soldaterna — startade en Fieseler-Storch från flygplatsen på Värnes i Trøndelag och satte kurs norrut. Avbruten av en rad mellanlandningar — som inte var svåra att göra för en Storch — fortsatte färden ända fram till finska gränsen nära Kirkenes. Som passagerare medföljde en järnvägsexpert, och hans uppdrag var att från luften rekognoscera, om det var möjligt att på jämförelsevis kort tid bygga en järnväg från Mosjöen över Bodö och Narvik genom Troms inland och Finnmark till finska gränsen vid Kirkenes.

En katastrof av oöverskådlig omfattning anses hota tyskarna i Nord-Norge och Nord-Finland på grund av bristen på återtagsvägar söderut och den mycket sårbara underhållstjänsten. Den tyska Ishavsarméns reträtt synes bli mycket svårare än det tyska återtagat ur Ryssland, framhåller en med nordnorska förhållanden mycket förtrogen resenär, som här givit St.-T. en på ingående lokalkännedom baserad skildring av de trakter, vilka de tyska trupperna måste passera på sin väg söderut.

Det är en sträcka, som ungefär Stockholm, och en terräng, som är

Stöttil 6 mil från ESSEN Finland friger dödsdömda

Forts. från första sidan

oändligt mycket besvärligare. Det är möjligt, att det var den vackra sommaren och midnattssolen som fick representanten för avdelning Teknik i Rikskommissariatet att se för ljusst på förhållandena. Han inlämnade en rapport, som gick ut på att det tekniskt sett inte erbjöd särskilda svårigheter att bygga banan, och slutade med det uttalandet, att arbetet borde utföras snarast möjligt. De följande månaderna visade, att det inte stannade vid vackra ord: järnvägsbygget beslöts och snart kom stora avdelningar i organisation Todts bruna uniformer med armbindlar och ridstövlar till Troms och Finnmark. I deras kölvatten följde det ena fartyget efter det andra med monteringsfärdiga baracker, trävirke m. m. Stakningsarbetet började både i Troms och över Fönnmarksvidda. Högsta ledningen av byggnadsarbetet anfördes åt en Wehrmachtsofficer, major Benninghof, kallad KODEIS XXI — vilket betyder Kommandant der Eisenbahntuppen XXI.

Längre söderut, i Nordlands fylke, närmare bestämt vid Mosjöen, hade norrmännen under kriget 1940 arbetat dag och natt med järnvägsanläggningen för att kunna stödja sig på den under operationerna. När krigshandlingarna tills vidare avslutades, fortsatte tyskarna där norrmännen slutat och följde de norska planerna, som vad tempot angår var mera blygsamma. Norrmännen hade tänkt sig att dra banan fram till Bodö på några år — och detta arbete var för länge sedan upptaget i statsbudgeten och fick sina ärliga anslag.

Men Bodö ligger cirka 180 km. söder om Narvik och terrängen måste betecknas som den svåraste i Europa på denna sträcka. Och från Narvik genom Troms och Finnmark är det ytterligare in emot 1.000 km. till Kirkenes... Allt detta tänkte tyskarna klara i ett enda svep.

Stockholm—Rovaniemi
blev Stockholm—Gävle...

Sommaren är kort i Finnmark, och snart täckte snön de framkörda plankstaplarna. När den töat bort igen, hade situationen där uppe i norr redan blivit en annan. Tyskarna hade fått stifta bekantskap med polarnatten, ensamheten, stormarna och därmed kort sagt fått en släng av lappsjukan litet var. Tyska experter genomsökte norska bibliotek över polarlitteratur för att hitta botemedel, och det infördes

avståndet till de ryska baserna, där talrika ubåtar håller till, är litet. Också i Troms måste flera öppna havssträckor passeras, bland annat Lopp-havet. Det är höststormarnas tid, och de mörka nätterna blir nu hastigt längre och längre. Det kan blåsa så i dessa trakter att folk, som inte varit på denna kuststräcka vintertid, inte kan göra sig en riktig föreställning om det. Vädret kan vara sådant som en präst i Loppa uppievde det. Han försökte flera gånger komma till sitt hem i Loppa — men det stormade så att han inte kom i land där. Till slut skickade han ett telegram till sin hustru: — Jeg kan ikke finde luppen.

Inte att undra på att många tyskar i Troms och Finnmark, som varit berättigade till långtidspermission för besök i Tyskland, inte begagnat rätten. Så litet frestande är en sjöfärd i dessa trakter. Det har hänt, att av en konvoj på 18 fartyg till Öst-Finnmark kom 17 aldrig fram.

Återtåg måste gå över fjäll
på 1.000 m:s höjd

Det finns en genomgående vägförbindelse från Öst-Finnmark till det sydliga Norge, men innan man når järnvägens nordligaste punkt, har man näst passera fem stora, oundvikliga färjställen, där färjorna är få och delvis så små, att de inte på något sätt kan klara av en armé med dess tunga utrustning och förråd. På andra ställen har färjorna avlösts av en provisorisk väg. Ett enda flygangrepp eller sabotage från norska hemmafronter kan sätta definitivt stopp för hela färjverksamheten. Då återstår bara sjövägen för dem som får plats på

fartygen. Sänkningen av Scharnhorst och flyganfallen mot Tirpitz visar, att också engelsmännen passar på längs kusten. En transportflotta kommer att bli massakrerad och den enda säkra metoden är att låta avdelningarna marschera söderut, men det kan bli en marsch tyngre än återtag ur Ryssland.

Alla som känner Nord-Norges geografi — de kolossala avstånden, fjällen som på vägen delvis måste passeras på tusen meters höjd norr om polcirkeln, mörkret, snömängderna, den stora bristen på vinterkvarter — vet att tyskarna nu, då vintern kan komma på allvar vilken dag som helst där uppe, är i en fullkomligt förtvivlad situation. Det är frågan om inte många av dem själva inser detta och föredrar att stanna där de är, tills kriget är slut, framför att ge sig ut på ett återtag, som blir ett av de svåraste en tysk armé någonsin genomfört.

När tyskarna 1940 nådde polcirkeln, mejslade de in ett hakkors i det granitblock, som markerar linjen. Norrmännen har för länge sedan i smyg mejslat bort det igen. De flesta av tyskarna, som står norr om detta block, önskar säkert i dag, att de aldrig hade kommit dit.

O. B.—t.

Vardagar kl. 9—16 (lördagar kl. 9—14).
Utbetalning av honorar
Bågar rum kl. 13.30—14.30. För i Sön-
dagsbladet införda bidrag sker utbe-
taling endast onsdagar.

...sagt och en slang av rappsjukan met
var. Tyska experter genomskökte nor-
Stiftelsen i norsk Okkupasjonshistorie, 2014 för
att hitta botemedel, och det infördes
"Polartillägg" både i lön, mat, tobak
och brännvin.

Man hade kommit till den tid, då
tyskarna överallt febrilt uppförde be-
fästningar. Det blev därför konkur-
rens om material, arbetskraft, tonnage
— allt. För att hålla ordning i allt
dessa inledade den tyska ledningen de
olika vapenslagen i "Dringlichkeit-
stufen" — angelägenhetsgrader — och
flyget, ubåtsvapnet och fästningsbyg-
gena fick företrädesrätt framför allt
annat. De goda järnvägsbyggarna
upptäckte snart, att Wehrmacht helt
enkelt tog deras material och verktyg
till andra uppgifter, så snart sändnin-
garna kom norröver.

Resultatet är att hela den vackra
planen gjort fullständigt fiasko: det
har inte byggts så mycket som en kilo-
meter järnväg vare sig i Troms eller
över Finnmarksvidda. I Nordlands
fylke fortsatte det enligt de norska
planerna men i forcerat tempo.

Till dags dato har man emeller-
tid inte blivit färdig över Sattfjäl-
let åtskilliga mil söder om Bodö.
Det återstår alltså i alla fall näs-
tan 1.100 km. till Kirkenes. Man
ännade bygga en järnväg från
Stockholm till Rovaniemi och har
nästan nått till Gävle — det är
situationen i dag.

Någon järnväg att glädja sig åt fick
alltså inte de hundra tusen tyska sol-
dater, som nu måste dra sig in i Nor-
ge. I Finnmarks fylke bodde före kri-
get 54.000 personer, därav 9.000 i stä-
derna och resten på landsbygden. Det
är den i genomsnitt fattigaste befolk-
ningen i Norge — och dess bostäder
är därefter. Kirkenes, Vardö och
Vadsö har utsatts för ryska bombrai-
der — och med sin träbebyggelse kan
de fullständigt förstöras genom några
få angrepp vilket också i dagarna skett
med Vardö. I Troms och Finnmark
hade tyskarna, innan de började flytta
trupper från Finland, mellan 20.000
och 25.000 man förlagda. Baracker för
alla dessa har aldrig byggts, med på-
följd att de har trängt sig in på invå-
narna och delat deras knappa bostä-
der. Resultatet har blivit en fruktans-
värd trångboddhet.

Hellre ingen permission än färd efter kusten!

Och nu kommer nya tusental
marscherande. Hur skall det gå
med dem? En sak kan man med
säkerhet säga: det finns ingen
möjlighet för alla att klara sig
över vintern där uppe i norr.

Vad maten angår kan de nog klara
sig länge. Det är ingen hemlighet att
den tyska militärledningen länge har
haft mycket stora förråd lagrade i
Nord-Norge. Men om ryssarna fort-
sätter med en systematisk bombning,
kommer situationen att i underhålls
avseende bli fullständigt ohållbar.

Vilka möjligheter har de då att ta
sig söderöver? Sjöförbindelsen till
Öst-Finnmark har länge visat sig vara
ytterst svår att upprätthålla. Det finns
ingen skyddande skärgård utefter den-
na flera hundra km. långa kust, och