

WIEDERSEHEN MIT NORWEGEN UND RÜCKBLICK AUF MEINE KRIEGSJAHRE.

Es wäre nicht das erste Mal, daß Gusta und ich die Anregung für eine unserer Reisen, die wir in den letzten Jahren unternommen hatten, aus den Spalten unserer Sonntagszeitung bekommen haben. Im wöchentlichen Reisetil der Zeitung "San Francisco Chronicle" fanden wir im letzten Herbst einen interessanten Bericht eines Journalisten über eine Seereise in das Land der Mitternachtssonne an Bord der "Midnatsol". Dieses norwegische Schiff ist eines von einer Flotte von elf Küsten-expreßschiffen, "Hurtigruten", wie sie die Norweger nennen, das jeden Abend um zehn Uhr von Bergen ausläuft und entlang der 4,000 km langen Küste bis Kirkenes und zurück fährt. Tag und Nacht, Sommer und Winter, bei gutem und schlechten Wetter sind die Schiffe auf See. Für die Küstenbewohner in Städten wie Trondheim und Tromsø, sowie in unzähligen kleinen Küstensiedlungen sind sie ein unentbehrliches Verkehrs- und Transportmittel und für das nördliches Drittel des Landes, ungefähr eine halbe Million Seelen, bilden sie die Lebensader. Hier stößt das Meer mit seinen Fjorden tief ins Land hinein und macht den Überlandverkehr sommers bestenfalls umständlich, im langen Polarwinter praktisch unmöglich, während der warme Golfstrom die Route entlang der Westküste ganzjährig befahrbar macht. Bei Touristen, die die überwältigende Landschaft Norwegens sehen wollen, sind die Schiffe der Hurtigruten so beliebt, daß ihre Schlafkabinen im Sommer gewöhnlich für Monate vorausbestellt sind.

Luxus ist etwas, was man an Bord der Midnatsol nicht finden wird, wohl aber Behaglichkeit und eine gemütliche, informelle Atmosphäre. Neben den sehr attraktiven Gesellschaftsräumen hat das Schiff auf dem Oberdeck eine Aussichtsdiele (Panorama Lounge) mit bequemen Klubsesseln. Nichts dergleichen habe ich jemals auf einem anderen Schiff gesehen. Hier sitzen die Passagiere, Einheimische wie Ausländer, mit einem Buch oder einer Handarbeit in der Hand, oder nur im Gespräch, und lassen das ständig wechselnde Panorama wie in einem Film im Zeitlupentempo vorübergleiten. Andere warten nur mit der Kamera schußbereit auf eine Fotogelegenheit. Was die Küche anbelangt, ist sie mehr als zufriedenstellend. Das Frühstück ist als typisch norwegisch anzusehen: Kaltes Büfett mit Fischen und Käse aller nur erdenklichen Art neben den sonst üblichen Delikatessen, Obst und Gebäck. Bei keinem Büfett fehlt das Preiselbeerkompott, das besser schmeckt als unser heimisches, weil die Beeren in den langen Sommertagen mehr Zeit zum Reifen haben. Mittags gibt es wieder Büfett und zwei warme Gerichte zur Wahl. Das von "Froeken" servierte Abendessen ist reichlich, läßt aber an Auswahl zu wünschen übrig. Gekochte Kartoffel sind unter anderem die tägliche Zuspeise. Sehr teuer, wie überall in Skandinavien, sind Getränke, alkoholisch oder nicht. Die freundliche Schiffsbesatzung tut ihr Bestes, um die Reise zu einem unvergeßlichen Erlebnis zu machen. Sie bietet eine große Anzahl und Vielfalt von Landausflügen und Stadtbesichtigungen in modernen Bussen zu vernünftigen Preisen. Der hierfür verantwortliche Reiseleiter hält getrennt für Deutsch- und Englischsprechende Einführungsvorträge, manchmal mit Lichtbildern. Kurzstreckenpassagiere ohne Kabinen essen nicht im Speisesaal sondern in einem Selbstbedienungsrestaurant, das 24 Stunden offen ist. Dort ist auch ein kleines Geschäft, wo man Postkarten, Marken, Souvenirs und Gebrauchsartikel kaufen kann.

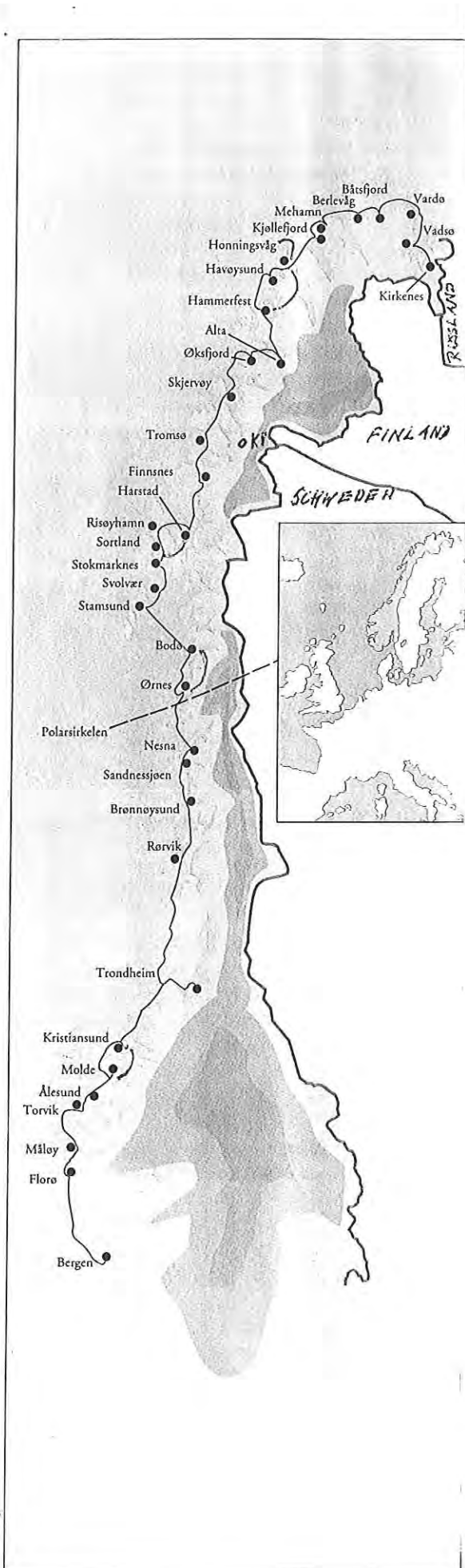
Als wir uns Ende 1991 für die Reise zu interessieren begannen, war nur mehr ein früher Maitermin erhältlich, den wir ohne Zögern buchten. Die Anreise nach Bergen fing mit Schwierigkeiten an. Es war drei Tage vor Abflug, als wir hörten, daß in den nächsten Tagen der Flugverkehr von München durch einen Flughafentstreik in Frage gestellt wäre. In Nord- und Mitteldeutschland wurde bereits gestreikt. Unsere Fluglinie BRITISH AIRWAYS konnte uns keine Information geben. So gingen wir auf Nummer Sicher und fuhren am nächsten Tag via Arlberg nach Zürich / Kloten. Dank des schönen Frühlingwetters wurde die Autofahrt zu einem lohnenden Ausflug. In Kloten honorierte B.A. unsere Flugscheine nach London, weil an dem Tag in München tatsächlich gestreikt wurde. Sonst wäre der Flug auf unsere Rechnung gegangen.

Von da an ging alles nach Plan. In London wartete die SAS-Maschine, die uns nach Bergen bringen sollte. Als wir bei klarem Himmel die norwegische Küste bei Stavanger anfliegen, sahen wir aus der Vogelschau, daß wir hier einer anderen Welt begegnen werden: Der Welt der Schären und Buchten, der Inseln und Fjorde, der Landzungen und Sunde. Der einmalige Charakter dieser Küstenlandschaft besteht in dem ständigen Gegensatz von Land und Wasser, von Gebirge und blauen Fjorden, während in unsern Alpenländern Berge und grüne Täler die Landschaft bestimmen.

Am frühen Nachmittag landeten wir in Bergen. Ein freundlicher Angestellter der SAS überraschte uns mit der Nachricht, die Midnatsol warte bereits im Hafen auf ihre Passagiere. Nach 40 Minuten Taxifahrt waren wir an Bord des Schiffes, das für die nächsten elf Tage unser Heim im Hafen wie auch auf See sein sollte. Das Schiffspersonal war mit dem Gepäck und in jeder anderen Weise sehr behilflich. Bald hatten wir uns dank Gustas Organisation in der Kabine behaglich eingerichtet. Da wir für die Besichtigung Bergens nach Rückkehr drei Extratage in einem Hotel gebucht hatten, blieben wir für den Rest des Tages an Bord, zumal sich das Wetter auf Regen einstellte. Das erste Mal sah ich die Stadt Bergen von Bord eines deutschen Truppentransporters im Herbst 1945 auf der Heimfahrt von der Front. Den Eindruck, den mir der Anblick dieser Stadt hinterlassen hat, habe ich nie mehr vergessen. Es war die Seereise, von der ich vier Jahre lang im Hohen Norden geträumt habe.

Noch einmal spürten wir den Effekt des deutschen Flughafentstreiks. Die Midnatsol wartete eine Stunde auf die letzten deutschen Passagiere. Um elf Uhr wurde schließlich die Laufbrücke eingezogen. Die großen Schiffsmotoren kamen zum Leben; zum Abschied noch ein paar kräftige Stöße von der Schiffssirene und das Schiff war auf dem Weg ins Nordland. Die Passagiere standen über die Reeling gebeugt und folgten mit kritischen Augen jeder Bewegung des Schiffes, wie es sich Inch um Inch von den Kaimauern entfernte. Ein ähnliches Ritual wiederholte sich 70 mal auf dem langen Weg nach Kirkenes und zurück.

Am ersten Morgen waren trotz der scharfen Seebrise eine überraschende Zahl von Passagieren an Deck. Bei bedecktem Himmel schlängelt sich die Midnatsol zwischen den Schären und dem Festland hindurch, vorbei an einem 900m aus dem Wasser ragenden Felskliff, dem Hornelen, Hörnchen auf deutsch, bevor sie in Maloy anlegt. Maloy ist ein typisch norwegisches Fischerstädtchen mit weißgetünchten "Spielzeughäusern"



aus Holz mit rot bemalten Balken. Eine 1224 m lange Brücke verbindet die Inselstadt mit dem Festland. Man sagt, wenn der Wind aus einer bestimmten Richtung weht, fängt die Brücke zu singen an, laut genug, um ihre Bewohner wach zu halten. Apropos Brücken! Was dieses kleine Volk in dem großen Land nach dem Krieg allein an Brücken gebaut hat, ist eine erstaunliche Leistung, ganz zu schweigen von dem Wiederaufbau des Landes nach den Zerstörungen des Krieges. Wenn es so was wie einen Brücken-Enthusiasten geben sollte, das wäre die Reise für ihn. Brücken überspannen Fjorde, sie verbinden Inseln mit Inseln und Inselstädte mit dem Festland. Ich habe noch in keinem Land so viele moderne Brückenbauten gesehen, wie in diesen elf Tagen von Bord der Midnatsol..... und ich dachte, ich würde Norwegen kennen. Im Hafen beobachten wir das erste Mal die Verlademannschaft bei der Arbeit. Kaum ist das Schiff am Kai verankert, öffnet sich ein Teil der Schiffswand, schwingt nach unten und bildet die Verladerrampe für Autos und Gabelstapler mit Fracht aller Art. Das Aus- und Einladen dauert nie länger als 15 bis 20 Minuten.

Der Himmel begann sich zu öffnen, als die Midnatsol den Hafen von **ALESUND** anließ. Trotz des Regens wollten wir uns die angebliche Schönheit dieser Stadt nicht entgehen lassen. Wie in den meisten Küstensiedlungen war sie in Reichweite von wenigen Gehminuten. Die lebhafteste Handels- und Hafenstadt wurde nach einem verheerenden Brand im Winter 1904 auf drei Inseln mit übersichtlich gegliederten, hohen Steinhäusern erbaut. Alesund ist das Fischfangzentrum Norwegens mit einer alljährlichen Fischereimesse. Ausser Fischverarbeitungsfabriken beherbergt der Hafen eine große Fischereiflotte, die bis ins nördliche Eismeer fährt. In Norwegen gibt jeder Fischer auf See ungefähr zehn Arbeitern an Land Beschäftigung, und das schließt Arbeiter an den Schiffswerften ein, die die Schiffe bauen und reparieren. Das Alesund Museum hat eine Fischereiabteilung mit Booten und anderen Funden aus der Wikingerzeit.

Seit dieser Zeit bilden Fischfang und Seefahrt den Reichtum Norwegens. In der Stadt steht ein mächtiger Stein, mit dem die Alesunder der Hilfe gedenken, die der letzte deutsche Kaiser ihnen nach dem großen Brand gegeben hat. Wilhelm II. liebte die Fjorde Norwegens und war auf seiner Yacht "Hohenzollern" ein alljährlicher Gast. Auf einer Fahrt durch die Fjorde - es sollte seine letzte sein - erreichte ihn 1914 die Nachricht vom Mord in Sarajewo. Unsern Stadtbummel beendeten wir bald, nachdem der Regen zu Schnee wurde. Wir fanden Unterschlupf und Wärme in einem Kaffeehaus. Auch die vom Reiseführer empfohlene Sehenswürdigkeit, eine Fahrt mit der Seilbahn auf den 190 m hohen Berg AKSLA mit Aussicht auf die Stadt und Umgebung, fiel ins Wasser.

Nördlich von Christiansund nahm unser Schiff Westkurs. Wir fuhren in den Trondheimfjord. Die Landschaft zeigt hier viel Grün. Ein strahlender Sonntagmorgen grüßte uns in **Trondheim**, der drittgrößten Stadt Norwegens. Die Autobusse für die Stadtrundfahrt warteten am Pier. Der erste Besuch galt dem Nidarosdom, Norwegens stolzestem Juwel. Die Kathedrale wurde im 11. Jahrhundert über dem Grab des hl. Olaf errichtet und der Bischofssitz entwickelte sich über die Jahrhunderte zum geistigen Zentrum des Landes. Der Dom ist Krönungskirche und Grabeskirche zugleich für viele norwegische Könige. Von hier führte uns der Reisebus auf eine parkähnliche Aussichtshöhe am Stadtrand. Vor uns ausgebreitet lag Trondheim im späten Licht des Morgens: Fjordwärts und gegen den Kanal zu der Hafen mit den Lagerhäusern und Speichern; unweit davon der Bahnhof mit dem riesigen Schienennetz; bergan die moderne Universitätsanlage mit dem Krankenhauskomplex und schmucke Wohnhäuser mit Gärten und im Zentrum der Domplatz mit den breit auseinanderlaufenden Straßen. In der Nähe der Stadtaussicht ebenfalls auf einem der Hügel, die die Stadt umgeben, war unser nächstes Reiseziel: Hier oben ist es noch fast wie vor Jahrhunderten. In einer Art Freilichtmuseum werden alte, volkskundlich interessante Baulichkeiten, meistens aus Holz, der Nachwelt erhalten. Schade, daß uns die Zeit fehlte, das berühmte Volkskundemuseum zu besichtigen. In Trondheim kam eine Gruppe von Norwegern an Bord und reiste mit uns. Der Großteil der Passagiere auf der Midnatsol waren Deutsche, der Rest Amerikaner und Engländer.

Trondheim war vor 51 Jahren eine der vielen Stationen auf der Odyssee der 6. Gebirgsdivision von Griechenland nach Petsamo in Nordfinnland, vielleicht der größten Marschbewegung einer Division überhaupt. Wir hätten nach Erreichung des Einsatzraumes Mitte September 1941 mit den dort befindlichen Truppen zum Angriff auf Murmansk eingesetzt werden sollen. Von Stettin waren zwei Marschbewegungen für die Division vorgesehen, eine über Oslo und das Nordkap, die andere über Rovaniemi in Finnland. Man rechnete, daß die Masse der Division im September an der Front einsatzbereit stehen würde, was einer Transportdauer von ungefähr sechs Wochen entspricht. Unsere Nachrichtenabteilung sollte über das Nordkap geleitet werden. Nach einer kurzen Seefahrt von Stettin wurden wir - Mannschaften, Pferde, Geräte und Fahrzeuge - in Oslo auf die Eisenbahn für den Transport nach Trondheim verladen. Diese Eisenbahntransporte hatten es in sich.

Von Saloniki bis zum Semmering, vom Semmering nach Stettin zogen sie sich mit Dutzenden von Unterbrechungen Tage und Wochen hin. Die Bahnfahrt von Oslo nach Trondheim ist mir noch in bester Erinnerung. Von goldenem Herbstwetter begünstigt führte sie über Lillehammer, den Austragungsort der nächsten Olympischen Winterspiele durch das liebevolle, sagenreiche Gudbrandsdalen, der Heimat Peer Gynts. Und bis endlich ein Truppentransporter in Trondheim zur Verladung bereit war, verging wieder eine Woche. Somit war mein diesjähriger Besuch in der Bischofsstadt ein Wiedersehen mit einem guten alten Bekannten.

Unser Truppentransport verlief von hier jedoch anders, als er geplant war, dank den Engländern. Eine so umfangreiche Truppenbewegung auf See konnte natürlich auch den Feinden nicht verborgen bleiben. Ein am Nordkap lauender britischer Flottenverband griff einen Geleitzug an und versenkte ein Schiff. Den zwei anderen Schiffen gelang es, sich im Nebel in die sicheren Gewässer des Porsangerfjords zu retten. Infolge der geänderten Seekriegslage konnte also der Rest der Transportschiffe nicht mehr über das Nordkap geleitet werden, sondern mußte zurück nach Oslo/Arendal. Dazu gehörten die Verbände unserer Nachrichtenabteilung. In den Gewässern um Tromsø wurde also plötzlich südlicher Kurs eingeschlagen. Vor uns: Eine erneute tagelange Sturmfahrt durch das Nordmeer in entgegengesetzter Richtung - Ausladen in Südnorwegen - Warten bis zur nächsten Verladung - Seetransport nach Finnland durch den Skagerrak- Landtransport von Vasa nach Petsamo. (Wundert sich jemand, woher meine Reiselust kommt?) Das Ganze muß für die Truppenführung ein Alptraum gewesen sein, aber für den Soldaten bedeutete es viele Wochen weg vom üblichen Dienstbetrieb, militärischen Drill oder Kriegseinsatz. Als wir schließlich die Front sechs Wochen zu spät in der ersten Novemberwoche erreichten, war der arktische Winter hereingebrochen und unser erster Einsatz galt dem Kampf gegen die Elemente. Die geplante Offensive nach Murmansk im September wurde ohne die 6. G.D. von den bereits im Frontgebiet liegende Truppen begonnen und erschöpfte sich bald in dem unwegsamen Tundragelände am Lizafluß. Der entscheidende Durchstoß nach Murmansk kam niemihr zustande.

Als die Hurtigruten auf ihrer Südfahrt Trondheim zum zweitenmal anlief, besichtigte ich zu Fuß den alten Stadtteil entlang dem Trondheim-Kanal mit seinen behäbigen Kontoren, Warenspeichern und Kaufhöfen, von denen manche auf Holzpfählen stehen. Darauf folgte ein kurzer Besuch des Bahnhofs. Damals widerhallte die Bahnhofshalle unter den schweren Nagelschuhen der Gebirgsjäger, heute füllen frohe, lachende Kinderstimmen die Halle - es ist die Zeit für Maiausflüge.

Farmen mit bunten Wiesen, grüne Wälder, romantische Fjorddörfer, Leuchttürme und kleine Fischersiedlungen sind die immer wieder wechselnden Landschaftsbilder entlang dem Trondheimsfjord, den wir nun verlassen. Weiter nordwärts gleitet das Schiff durch den engen Stoksund, den die Norweger auch die "Enge vom Peloponnes" nennen. Wieder auf offener See beobachteten wir von der Aussichtsdiele eine Schule von Schwert- oder Mörderwalen.

Die Strecke von Stoksund bis Rörvik heißt "Folda", was auf norwegisch gleichbedeutend mit "Stürmischer See" sein muß. Die Fahrt in Nordrichtung war noch erträglich, aber in der Gegenrichtung kamen während der Nacht wenige Passagiere zur Ruhe. Alles was in der Kabine nicht niet- und nagelfest war, lag verstreut auf dem Boden. Es hätte nicht viel gefehlt, und wir wären auch dort gelandet. In der Hafenstadt Rörvik fährt die Midnatsol unter der längsten Hängebrücke Norwegens hindurch. Immer weiter nordwärts führt unser Kurs, an Sandnessjøen und Nessna vorbei, dem Polarkreis zu, dieser vagen Linie, die den Beginn der arktischen Region kennzeichnet. An Bord gab es ein großes Hallo, als die Lautsprecher dieses Ereignis bekanntgaben. Alle rannten mit ihren Kameras an Deck. Was man im Regen sehen konnte, war ein von einem Kreis umfaßter riesiger Globus auf einer nackten Felseninsel.

Wie oft habe ich den Polarkreis während meiner vier Jahre im Norden überschritten? Dreimal auf See in Norwegen und neunmal in Finnland. Hier findet der Reisende ein paar Kilometer nördlich von Rovaniemi an der 500 km langen Eismeerstraße eine Straßentafel, auf der in vier Sprachen "Polarkreis" zu lesen ist. Auf finnisch heißt er "Napapiiri". An dieser Tafel bin ich allein auf Urlaubsreisen achtmal vorübergefahren, zum erstenmal im Jänner 1942. Das war der kälteste Winter, in dem sogar die finnischen Ostseehäfen durch Eis unpassierbar wurden. Ich wartete mit anderen Urlaubern in der Hafenstadt Turku auf die Überfahrt nach Reval (Tallinn), da ist uns buchstäblich die Ostsee vor der Nase zugefroren. Nach zweiwöchigem Warten ging es wieder zurück an die Front. Im April versuchte ich es wieder; dieses Mal mit Erfolg. Dieser erste Fronturlaub hatte es in sich. Nach zwei Wochen erkrankte ich zu Hause an Malaria (ein Anhängsel aus Griechenland). Es folgten drei Wochen Lazarettaufenthalt in Graz und Wochen der Erholung zu Hause. Und als ich wieder zur Front zurückkam, war ich der größten russischen Abwehrschlacht entkommen. Drei Wochen hatten die Russen versucht, in einem umfassenden Angriff die Front am Lizafluß aufzurollen. Während dieser Zeit herrschten die schlimmsten arktischen Schneestürme.

Die erste größere Stadt über dem Polarkreis ist die freundliche Bezirksstadt Bodö. Von deutschen Bombern im Jänner 1940 zum größten Teil zerstört, zeigt sie heute alle Anzeichen von Wohlstand: Ein riesiger Yachthafen, moderne Geschäfte, ein Einkaufszentrum im Bau und gut gekleidete Menschen in ihren Straßen. Die junge "long-hair" Generation, die man in den Straßen von Amsterdam bis San Francisco zum Überdruß sehen kann, scheinen hier in Norwegen ganz zu fehlen. Bodö fand in den Nachkriegsjahren Anschluß an das norwegische Straßen- und Eisenbahnnetz.

Nördlich von Bodö hat unser Schiff noch einmal von den küstennahen Gewässern Kurs in Richtung offene See genommen. Aus dem Dunst des Horizonts taucht allmählich eine von Neuschnee bedeckte Gebirgskulisse aus dem Wasser. Es sind die bizzeren Felseninseln der Lofoten. Der Dichter Björnson, der den Norwegern ihre Landeshymne geschenkt hat, muß an diese Inseln gedacht haben, wenn er sie mit den Worten beginnt: "Ja, wir lieben dieses Land, wie es emporsteigt aus der Flut- zerfurcht und verwittert

Der Name Lofoten ist gleichbedeutend mit Fischfang und Fischverarbeitung. Der Stockfisch, der auf Holzgerüsten getrocknete Dorsch oder Kabeljau, war schon im Mittelalter der wichtigste Exportartikel Norwegens und ihr Fernhandel ein Monopol der Hanse. Er ist heute vom Weltmarkt verdrängt, bleibt aber eine beliebte norwegische Spezialität. Und die Holzgerüste mit den Fischen gehören heute noch zum Landschaftsbild dieser Inseln. Auf ihrer Südfahrt empfiehlt die Midnatsol für Passagiere, die einen Blick hinter diese Felsenwände tun wollen, eine Autobusreise von Harstad nach Sortland. Wie auf ähnlichen Landausflügen steigen die Teilnehmer in einem Ort, in unserem Falle in Harstad aus und gehen nach Beendigung des Ausflugs, bei uns in Sortland, wieder an Bord. Moderne Brücken, die diese Inseln zu einer Kette zusammenfäden, ermöglichen die Inseltouren, "Island Hopping", wie es die Amerikaner nennen. Landeinwärts ist das Lofotenbild freundlicher. Hier kommt wieder Farbe in die Landschaft: Das Grün der Wiesen, das Rot und Weiß der auf den Wiesen versprengten Gehöfte. Schulen und Kirchen liegen ebenfalls verstreut im Gelände. Selten sieht man geschlossene Siedlungen. Leider konnten wir aus Zeitmangel die aus dem Jahre 1250 stammende Festungskirche von Trondenes, die von einer fünf Meter dicken Steinmauer umgeben ist, nicht besuchen. Auf den Lofoten fand man auch Spuren menschlicher Siedlungen, die 4000 Jahre in der Geschichte zurückgehen. Die Reise ging über die lange Sortlandbrücke zurück nach Sortland, wo die Hurtigruten auf uns wartete.

In dem Hafen **Finnsnes** kam Leben an Bord. Eine Schulklasse, die mit ihren Lehrkräften einen Ausflug nach Tromsø machte, gesellte sich zu uns. Der Hauch von Jugend wirkte erfrischend auf den Rest der Passagiere.

Tromsø ist alles, was eine Hauptstadt von 50.000 Bewohnern sein soll: Handels- und Geschäftszentrum, Universitätsstadt, kultureller Mittelpunkt des Bezirks. Stolz sind die Tromsøer auch auf Mack's, die nördlichste Bierbrauerei der Welt, das erste Bier auf dem Nordpol. Der Reiseführer schweigt darüber, ob es Amundsen oder ein anderer Polarforscher war, der das Bier zum Nordpol brachte. Es war jedoch Amundsen, der auf der Suche nach dem italienischen Polarforscher Nobile von Tromsø aufbrach und verschollen blieb. Die Stadt hat ihm ein würdiges Denkmal geschenkt. Die Inselstadt Tromsø liegt, geschützt hinter einem Insel- und Schärenkranz und ist durch die Sundbrücke mit dem Festland verbunden. Der Tromsösund ist einer der belebtesten Wasserwege Nordnorwegens. Hier wimmelt es nur von Frachtschiffen, Fischerbooten und Schleppern. Für die großen Vergnügungsdampfer ist unter der Brücke nicht genug Spielraum. Sie müssen sich unter der 1200 m langen Sandnesbrücke auf der andern Seite der Inselstadt entlangwinden. Gusta und ich machten eine Stadtrundfahrt im Autobus. Zwei Sehenswürdigkeiten sind ein Muß in Tromsø: Das Stadtmuseum und die arktische Kathedrale. Das Museum, ein Teil der Universität, bietet dem Besucher neben prächtigen Sammlungen aus der Wikingerzeit einen einmaligen Einblick in die Kultur und Gebräuche der Samis, wie die Lappen hier genannt werden. Diese wunderbaren Naturmenschen schwanken heute zwischen ihrer alten Lebensweise und der Zivilisation des 20. Jahrhunderts. Ihre Kultur, ihre Sprache sind in Gefahr, ausgelöscht zu werden.

Vom Museum fahren wir über die Sundbrücke, von wo wir zum erstenmal der Kathedrale ansichtig werden. Plötzlich steht sie vor unseren Augen gleich einem gigantischen Segelschiff mit vollen weißen Segeln gegen den klaren blauen Himmel. Innen ist sie eine Symphonie von Licht und Farbe, hervorgezaubert durch eine Myriade von bunten Kirchenfenstern. Auch für die Orgel über dem Altar hat der Architekt das Schiffsmotiv gewählt. Verläßt der Besucher die Kathedrale, entfaltet sich vor ihm das ganze Panorma dieser arktischen Metropole mit dem kühnen Bogen der Sundbrücke.

In den Gewässern um Tromsö fand der Stolz der deutschen Kriegsmarine, das Schlachtschiff "Tirpitz" sein Wellengrab. Das Schiff, das nach einer Begegnung mit feindlichen Flotteneinheiten bereits angeschlagen war, lag in dem unübersichtlichen Gewirr von Inseln und Sunden im Versteck. Britische Flieger fanden es, dank der norwegischen Spionage, und versenkten es am 22.11.1944.

Wir verließen das freundliche Tromsö bei herrlichem Wetter und vier Stunden später legten wir bei verhangenem Himmel in einem Platz mit Namen **Skjervøy** an. Aus der Behaglichkeit unserer Aussichtsdielen schauten wir auf diesen einsamsten aller Küstenorte, den die Wucht der umliegenden Berge zu erdrücken schien. Wie ist es möglich, daß Menschen hier leben können? Das Land da oben ist rauh, zäh und einsam, aber wie das Land, so sind auch die Leute. Dieser arktische Landstrich mit seinen langen Wintern und rauhen Stürmen prägt höchst eigenwillige Charaktere, Individualisten, harte und starrsinnige Menschen, denn was anderes als Starrsinn kann die Bewohner dieser Landesteile dazu bewegen, sich an ein armseliges Stück Land zu klammern und ein halbes Jahr Kälte und Dunkelheit zu ertragen, nur um des Lohnes willen, daß die Sonne einige Monate lang bei Tag und Nacht am Himmel schwebt. Das Meer an dieser wilden Küste gibt nur dem Starken und Furchtlosen von seinem reichen Segen.

Der Raum in der Finnmarken entspricht in seinem geographischen Charakter den alpinen Verhältnissen zwischen 2000 und 3000 Meter Höhe. Die Schiffsreise in die arktische Region kann mit einer Bergtour verglichen werden, die den Bergsteiger von einem üppigen Talboden in eine kalte, kahle Hochgebirgslandschaft führt. Das Norwegen um Bergen zeigt Wiesen und Wälder, die sich über 1000 m Seehöhe hinaus erstrecken. Um Hammerfest verschwinden Baumgrenze und Vegetation und nur Berggipfel bleiben. Und was es an spärlichem Wuchs noch gibt, verdankt die Gegend dem Golfstrom. Ohne seinen wärmenden Einfluß könnte die Stadt Tromsö eine Reservation für Eisbären sein, wenn man sie auf den gleichen Breitengrad, sagen wir, in Kanada versetzte. Die Stadt Churchill in Nord-Manitoba, ein Touristenziel zum Fotografieren von Eisbären, liegt auf der gleichen Höhe wie die Gartenstadt Stavanger.

Am Tage Vier kamen wir nach Hammerfest. Als man die bevorstehende Ankunft ankündigte, kam Bewegung unter die Passagiere am Aussichtsdeck. Jeder wollte der erste an Land sein. Aber es war wirklich keine Eile am Platz, denn die Stadt von 5000 Seelen kann man kaum als Stadt ansprechen trotz des Renommees, die nördlichste Stadt Europas zu sein. In fünf Minuten ist man in der "Innenstadt", die sich mit den wenigen Geschäftsstraßen eng an

den Salinberg lehnt. Der Berg steht drohend über der Stadt, und seine Lawinen haben im Winter schon Häuser und Menschen verschüttet. Touristen, die nach Sehenswürdigkeiten aus sind, gehen ins Rathaus zum ROYAL POLAR BEAR CLUB, einer Art arktisches Zentrum. Der Klub ist nicht zu übersehen, weil vor seinem Eingang ein riesiger, ausgestopfter Eisbär postiert ist. Er ist die beliebteste Fotogelegenheit für Hammerfest-Touristen. Nach einer kurzen Fotositzung beim Eisbären wanderten Gusta und ich 15 Minuten zum andern Stadtende. Hier steht auf einer Anhöhe mit Blick zum Meer das einzig sehenswerte Gebäude der Stadt, die 35 Jahre alte Michaelskirche. Diese moderne Architektur ist in Form eines Lappenzelts gebaut. Man betritt die Kirche unter einem aus 10,000 Steinen bestehenden Mosaik des hl. Michaels. Die Vorderseite im Innern ist ein einziges bemaltes buntes Kirchenfenster, das den Raum mit mystischem Licht überflutet. Gegenüber der Kirche, unbeachtet von den meisten Touristen, steht inmitten eines Kirchhofs die kleine Kapelle, die als einziges Gebäude den deutschen Feuerbrand von 1944 überstanden hat. Eine arktische Brise war unser ständiger Begleiter in Hammerfest.

In der winzigen Hafensiedlung Havöysund wälzt sich nach Ankunft des Schiffes der Strom der Passagiere zu einem Haus gegenüber vom Kai in der einzigen Straße des Ortes, wo angeblich handgefertigte Strickwaren zu günstigen Preisen zu kaufen sind. Wir finden jedoch, daß norwegische Stricksachen bei Macy's in Kalifornien billiger zu haben sind.

Für die meisten Nordlandfahrer bildet das Nordkap die größte Attraktion. Diese 300 m hohe Felsenausbuchtung am Nordende der Insel Magarøy kann man heute bequem von der kleinen Hafensiedlung **Honningsvag** in modernen Autobussen erreichen, während die Touristen früher von einer Bucht am Fuße des Kaps den steilen Pfad zum Plateau mühsam hinaufwandern mußten. Die 30 km lange Autobusfahrt geht über eine leere arktische Tundra. Hier schlagen im Sommer Lappenfamilien aus dem 180 km entfernten Karasjok mit den Rentierherden ihr Sommercamp auf. Im Juni jeden Jahres werden die Tiere auf Landungsbooten der norwegischen Marine über den schmalen Sund auf die Insel übergesetzt, denn die Kälber sind noch zu schwach, um den Weg übers Wasser zu den Sommerweiden zu machen. Aber im Herbst, wenn die Samis ihren Treck zurück zum Festland machen, schwimmen alle Tiere über den Sund. Sind wir in der Finnmark auch Rentieren und Samis in ihren traditionellen Kostümen begegnet? Ja, als Museumsstücken in Tromsø. Nicht alle Norweger sind glücklich darüber, was die Fremdenverkehrsinitiatoren den Touristen auf das Nordkap hingesetzt haben: Die unterirdische Nordkaphalle mit Super-Video-Raum, Restaurant, Souvenirladen und die sogenannte Panoramahöhle. Natürlich fehlt auch ein Postamt nicht, wo man Postkarten überallhin verschicken kann. Im kleinen Museum in Honningsvag haben wir ein trauriges Memento an das Kriegsjahr 1944 gesehen: Die von den Deutschen niedergebrannte Hafensiedlung auf einem Foto, das fast eine Wand ausfüllte. Die kleine unversehrt gebliebene Kirche stand inmitten der Wüstenei.

Touristen aller Länder kommen im Sommer zum Nordkap, um den Zauber der Mitternachtssonne zu erleben. Als wir die Küste Norwegens erreicht hatten, war der nordische Sommer noch nicht

angebrochen. Wir vermißten ihn um drei Wochen. Weise handelt, wer die Reise im Sommer macht. Mir war ja dieses Naturschauspiel der hellen Sommernächte und der dunklen Wintertage nichts Neues. Vier Jahre fluchten wir darauf und sehnten uns nach dem gewohnten Wechsel von Tag und Nacht. Aber gerne hätte ich mit Gusta dieses seltsame, zauberische Licht um Mitternacht, noch einmal erlebt. Vom Nordkap bis Lindenes im Süden feiern die Norweger jedes Jahr die Ankunft des Lichtes mit Musik, Tanz und Freudenfeuern. Sie genießen die hellen 24-Stunden-Sommertage bis zum Übermaß und speichern sozusagen ihre Batterien für den langen dunklen Winter.

Entlang der norwegischen Eismeerküste wird die Landschaft immer öder und trostloser. Nirgends eine Siedlung oder ein Weg an der flachen, felsigen Küste; nirgends ein Baum. Man sagt, hier oben seien Gott bei der Schöpfung die Bäume ausgegangen. Der Küstenexpress dockte im Hafen von Vadsö nur lange genug, um die Fracht aus- und einzuladen. Die Stadt ist der Verwaltungssitz der Provinz Finnmark. Für einen norwegischen Beamten gilt es als schlimmste Maßregelung nach Vadsö versetzt zu werden. Der Radio- und Fernsehsender ist das augenscheinlichste Bauwerk der Stadt. Im Krieg war diese Radiostation der Deutsche Soldatensender für den ganzen Armeebereich. Was uns an Unterhaltung an der Front geboten wurde, bekamen wir über diesen Sender. Zum Überdruß hörten wir jeden Abend das Lied von der "Lili Marlen".

Mich brachte einmal der Zufall nach Vadsö. Der Kompanieführer hat mich ausersehen, einen delinquenten Kompaniekoch in das dortige Militärgefängnis einzuliefern. Der Mann hatte wegen einer kleinen Lebensmittelschieberei ein paar Wochen abbekommen. Wir waren in Kirkenes gerade unterwegs zum Hafen, um die letzte Fähre zu erreichen, als mich der Mann fragte: "Herr Unteroffizier, wie wär's, wenn wir die Fähre verpaßten"? Warum nicht, sagte ich mir. Für den armen Teufel bedeutet es einen Tag zum Atemschöpfen und für mich vielleicht die Gelegenheit, mit jemand in Kontakt zu kommen, der keine Gebirgsjägeruniform trägt. Schon die Tatsache, sich in einem Platz mit richtigen Häusern, Straßen und Geschäften zu bewegen, war einen Extratag in Kirkenes wert. Das "Hotel", wo durchziehende Soldaten Unterkunft und Verpflegung finden, ist das Soldatenheim. In Norwegen waren da häufig finnische Mädchen, Lottas genannt, als Hilfen beschäftigt. Für Unterhaltung sorgte ein Soldatenkino. Alles in allem, Grund genug, um uns ins Nachtleben von Kirkenes zu stürzen.

Am 6. Tag, dem 14. Mai, hat die Midnatsöl ihre Endstation erreicht, die Stadt Kirkenes an der Mündung des Pasvikflusses in den Fjord. Das letzte Mal sah ich die Stadt im Herbst 1944 von der Ferne im Feuerschein der Brände. Das aus der Asche wiedererstandene Kirkenes mit seinen modernen Hafenanlagen macht ohne Zweifel einen freundlicheren Eindruck als das Kirkenes vor 48 Jahren, das eher einer Goldgräberstadt im Wildwest glich. Die Landser haben ihr einen Namen gegeben, den man nicht niederschreiben kann. Das Schiff gab uns gerade genug Zeit, um die Autobusfahrt zur russischen Grenze in Storskog zu machen. Wir fuhren an Straßenschildern vorbei, deren Namen ich Dutzende Male gelesen habe: Björnevåtn, Elvenes, Boris Gleb, etc. In diesem Raum südlich von Kirkenes bis Svanvik war meine Division zehn Monate in Ruhestellung, nachdem sie im kalten Winter 1941/42 an der vordersten Linie der Lizafront in heftigen Abwehrkämpfen gestanden war.

Durch die getönten Fenster des Autobusses sah ich dieselbe eintönige Landschaft mit Birkengestrüpp entlang den Pasvikfluß. In den Mulden lag noch Schnee. Wir überquerten den Fluß auf der Brücke zwischen Elvenes und Boris Gleb. Flußaufwärts konnte man mit freiem Auge die Türme der Klostersiedlung Boris Gleb ausmachen - ein Symbol der russischen Mission in Lappland. Vor einem unbemannten Grenzhaus bringt der Fahrer den Bus zum Halten. Auf hohen Fahnenmasten wehten die norwegische Flagge und die russische Trikolore. Alles was einst den Eisernen Vorhang zum gefürchteten Grenzübergang gemacht hat, war beseitigt: Der Stacheldraht, der Grenzbaum aus Stahl und Zement, die Wachtürme. Nur ein Bautrupp mit modernen Baumaschinen arbeitete an der Straße. Die norwegischen und russischen Zöllner waren wegen des Straßenbaus offensichtlich woanders postiert. Mit oder ohne Russen - wir machten unsere Bilder und Filme, bevor wir den Rückweg nach Kirkenes antraten.

Diese norwegisch - russische Grenze von heute war die norwegisch-finnische Grenze, bevor die Russen 1945 den finnischen Bezirk Petsamo für sich beanspruchten. Hier öffnete sich dem Gebirgskorps Norwegen am 22. Juni 1941 um 2 Uhr 30 früh der Schlagbaum für den Marsch durch das verbündete Finnland in Richtung Murmansk. Die 6. Gebirgsdivision war noch in Griechenland und wurde erst Ende Juli nach Norden in Marsch gesetzt, nachdem der deutsche Vormarsch in dem unwegsamen Tundra-gelände sich festgefahren hatte.

Derselbe Grenzübergang und die Straße dorthin, die ich dieses Mal mit den Augen des Touristen gesehen habe, waren vor 48 Jahren der Schauplatz der schwersten Kämpfe, denen unsere Truppen am Eismeer ausgesetzt waren. Die gesamte deutsche Nordfront kam damals ins Rollen, als der Abfall Finnlands die Lapplandarmee zwang, Finnland zu räumen. Im Wehrmachtsbericht vom 27. Oktober 1944 hieß es: "Im Hohen Norden vereitelten deutsche Truppen in dreiwöchigen ununterbrochenen Kämpfen alle Versuche der Bolschewiken, die an der Eismeerfront stehenden deutschen Kräfte in umfassenden Angriffen zu vernichten". Besonders auf der Hauptstraße von Kirkenes nach Boris Gleb schien der Kampf nicht abzubrechen und die Pasvikbrücke zog sie wie ein Magnet an.

Es gab Situationen, in denen alles durcheinanderzugehen schien. In Parkkina, noch auf finnischem Boden, war mein Funktrupp drei Tage und drei Nächte unaufhörlich im Einsatz. Funksprüche jagten pausenlos zwischen Division und Regiment. Am letzten kritischen Tag trat ein Feldwebel mit einer Kiste Panzerfäuste in meine Funkstube, die in einem finnischen Haus aufgebaut war. "Die russischen Panzer kommen. Hier sind die Panzerfäuste", sagte er und war wieder weg. Was hätten wir Funker damit anfangen können, wo wir mit deren Handhabung nicht vertraut waren? Kaum hatten wir uns vom Panzerschreck erholt, bemerkte ich auf unserem Dach ein Feuer züngeln. Ein voreiliger Pionier mußte offenbar seinen Befehl mißverstanden haben, und begann Häuser, die noch nicht geräumt waren, in Brand zu stecken. Es gelang uns zum Glück, das Feuer zu löschen. Bald darauf bekam mein Funktrupp Befehl zum Abbauen und Abmarsch. Ich mußte hinter das Lenkrad meines kleinen Merzedes und konnte die Augen kaum offenhalten. Der Kompanieführer, der mich in meinem Zustand sah, traute meiner Fahrkunst nicht mehr recht, zumal ich schon vorher eine kleine Havarie hatte. Knapp vor Parkkina kam in der Nacht mein Wagen auf einer eisigen Stelle ins Schleudern, ohne jedoch Schaden anzurichten. Mein Chef ging auf Nummer Sicher und gab mir einen Kraftfahrer zur Seite.

Zum Weitermarsch mußte sich unser Mercedes und der Funkwagen mit dem Gerät und dem Rest der Funkmannschaft in die endlos scheinende Fahrzeugkolonne einfädeln, die sich im Schneckentempo auf der Reichsstraße 50 in Richtung Kirkenes bewegte. Das eintönige Kolonnenfahren wiegte uns bald in den Schlaf. Als wir nach Stunden unsere Augen öffneten, sahen wir in der Ferne Kirkenes in einem Flammenmeer, das den Nachthimmel zum Tag machte. Es brannte nicht nur die Stadt sondern auch die riesigen Armeeverorgungslager, die nicht mehr rechtzeitig geräumt werden konnten. Angeblich ließ man eine Baracke mit 200,000 für Weihnachten bestimmt gewesenen Aquavitflaschen intakt für die nachstoßenden Russen. Von Kirkenes verlief die Rückführung der deutschen Truppen planmäßig und ohne Reibungen, denn die Russen mußten in Kirkenes halten. Die Alliierten bestanden darauf, daß Norwegen im britischen Einflußbereich bleibt, eine Tatsache, die wir damals nicht wußten. Daß es der Lapplandarmee gelang, dem russischen Würgegriff zu entkommen und die Truppen in einem langen Wintermarsch von 800 km auf einer einzigen Straße in den sicheren Bereitstellungsraum am Lyngenfjord zu führen, war das Verdienst der Armeeführung unter Generaloberst L. Rendulic, eines Österreicher. Ihm verdanken wir, daß Parkkina und Kirkenes kein Stalingrad wurden. Ein Gesicht des Krieges, das wir alle haßten, war die von Hitler befohlene Evakuierung und Zerstörung der Finnmark. Oft wurden wir auf unserer Schiffsreise in Vorträgen ,Reiseliteratur, etc. an diese sinnlose Zerstörung erinnert. Aber es muß auch gesagt werden, daß die Evakuierung der Bevölkerung auf geordnete und humane Weise von der deutschen Armee durchgeführt wurde.

Hier ist eine kleine Episode, die sich in der norwegischen Etappe bei **Svanvik** zugetragen hat. Im Sommer wurde vom Kompanieführer ein Spähtrupp unter der Führung von Wachtmeister Block aufgestellt, der den Auftrag hatte, die Wälder und Höhen südlich von Kolosjoki (der heutigen Stadt Nickel) nach angeblich gesichteten feindlichen Fallschirmspringern zu durchkämmen. Es ist schon vorgekommen, daß von England auf diesem Weg Agenten abgesetzt worden sind, die für die norwegische Untergrundbewegung gearbeitet haben. Das Unternehmen, in dem außer mir noch zwei Mann teilnahmen, war auf mehrere Tage anberaunt. Am ersten Tag zogen wir unsere vorgeschriebenen Runden. Der Weg war lang, führte bergauf und bergab. Nirgends eine menschliche Spur im weiten Wald. Wenn sich was regte, war es ein wildes Rentier im Gebüsch. Beim Finsterwerden, bevor wir ans Biwak dachten, gelangten wir an einen kleinen Waldbach, der, wie unsere Geländekarte zeigte, talwärts in einen winzigen See mündet. Und am See war eine Hütte eingezeichnet. Wir folgten dem Wasserlauf und standen bald in einer Waldlichtung vor einer netten Blockhütte am Seeufer. Drinnen fanden wir Schlafstellen, einen Herd, Kochutensilien, Gewürz, etc. Es dauerte nicht lange, und ein Holzfeuer krachte im Herd. Unsere Marschverpflegung, die berühmten Rindfleischkonserven, haben mit all den Zutaten noch nie so gut geschmeckt. Diese Waldidyll war zu schön, um es bald aufzugeben. Am folgenden Morgen waren wir uns alle klar darüber, daß das Spähtruppunternehmen hier zu Ende war und wir den Rest der Zeit in der Hütte absitzen würden. Einer vom Trupp hatte sogar Spielkarten in seinem Marschgepäck, als ob er eine Vorahnung von all dem gehabt hätte. Ein anderer, ein Landwirt aus Kärnten, dem das Jagen oder Wildern im Blut war, verfiel auf die Idee, auf die Pirsch zu gehen. Es dauerte nicht lange, da hörten wir einen Schuß. Ein Rentierkalb blieb auf der Strecke. Zu Mittag und an den folgenden

Tagen gab es gekochtes Rentierfleisch. Leider konnten wir niemandem sagen, wie gut es geschmeckt hat, denn es mußte sich jeder mit Handschlag zum Mundhalten verpflichten. Was der Wachtmeister zurück bei der Kompanie dem Chef gemeldet hat, weiß ich nicht. Auf alle Fälle muß es eine Lüge gewesen sein, denn sonst wären wir im Militärgefängnis von Vadsö gelandet. Die Begebenheit ist kein Jägerlatein. Sie ist durch vier Fotos in meiner Bildersammlung dokumentiert.

Wie kommt man heute als Tourist am besten nach Murmansk ? Wesentlich einfacher als vor 50 Jahren. Von Kirkenes werden Pauschalreisen "Zwei Tage Murmansk" organisiert : Eine auf dem Seeweg in einem Schnellboot, die andere auf dem Landweg im Autobus nach Nickel und von dort im Nachtschnellzug nach Murmansk. Diese Strecke führt über die Tundralandschaft, die seinerzeit die Eismeerfront bildete. Das heutige russische Nickel ist das frühere finnische Kolosjoki mit den großen Nickelwerken. Das für die Kriegswirtschaft unentbehrliche Metall war einer der Gründe, warum deutsche Soldaten in Finnland waren. Im folgenden bringe ich ein paar kritische Bemerkungen eines englischen Journalisten, der die Überlandreise gemacht hat: Die Stadt Nickel und die umliegenden Wälder sind eine einzige ökologische Katastrophe. Das Hotel "Arctica" in Murmansk, das die Russen als erstklassig einstufen, läßt viel zu wünschen übrig. Die Aufzüge funktionieren nicht. Das Wort Service ist nicht im russischen Vokabular. Die sanitären Verhältnisse im Zug und auf den Bahnhöfen lassen sich nicht beschreiben. Und diese Touren kommen nicht billig.

Der Abschied von der Stadt Kirkenes ist mir dieses Mal nicht schwer gefallen. Im Krieg war sie für uns die arktische Metropole. Das Expressschiff hält auf seiner Route zurück nach Bergen mit wenigen Ausnahmen in denselben Hafenstädten. Die Stadt Vardö ist eine davon. Sie ist die östlichste Stadt Norwegens. Um 1300 wurde auf der Insel die erste Kirche zur Missionierung der Lappen errichtet. Aus derselben Zeit stammt die Festung "Vardöhus", die zum Schutz der Bevölkerung gegen die vordringenden Russen gebaut wurde. Von diesem mittelalterlichen Bollwerk ist kaum noch etwas erhalten. Die Festung ist jedoch sehenswert genug, um die Passagiere der Midnatsol dorthin zu führen. Unter verhangenem Himmel machte sich eine Gruppe von ungefähr 30 Interessenten auf den ein-Kilometer langen Weg. Auf einem dürftigen, windgepeitschten Küstensaum stehen vereinzelt einfache, aber saubere Häuser. In den Fenstern hinter hübschen Gardinen blühen Begonien. Ringsherum nichts Grünes, nichts Freundliches. Nur kleine in Anoraks verummte Kinder erhellen die Szene. Sie spielen unter der Aufsicht einer jungen Frau.....offenbar im nördlichsten Kindergarten Europas. Im Festungshofe vor dem Haus des Kommandanten steht neben Kanonen der einzige Baum Vardös, ein Vogelbeerbaum. An jedem 20. Jänner, wenn nach zwei Monaten Dunkelheit die ganze Sonnenscheibe zum erstenmal aus dem Wasserspiegel steigt, wird aus den Kanonen ein Schuß zu ihrer Begrüßung abgefeuert und die Kinder haben schulfrei.

Zum zweitenmal passieren wir das gewaltige, von Fjorden zerrissene Gebirgsmassiv der Lyngenalpen in ihrer winterlichen Pracht. Das längste Fjordtal auf unserer Reise, der 70 km lange landeinwärts greifende Lyngenfjord, öffnet sich allmählich dem Atlantik und gibt den Blick frei auf eine hochalpine Landschaft. In diesem malerischen Fjordtal endete der lange Heerzug, der im Herbst 1944 in Petsamo begonnen hatte. Hier kam für uns auch das Ende des Krieges.

Während andere Einheiten wie die 2. Gebirgsdivision in Richtung Heimat in Marsch gesetzt wurden, bezog unsere Division die sogenannte Lynggenstellung in einem Gebiet, wo Norwegen, Schweden und Finnland sich mit ihren nördlichsten Zipfeln treffen. Dort sicherten wir den Raum gegen schwache finnische Kräfte und eventuelle britische Angriffe von See. Unsere Funkkompanie war in dem idyllischen Ort Kvesmenes stationiert. Das Dorf, das am Ende des Fjords und am Beginn des malerischen Signaltales gelegen ist, muß in Friedenszeit eine Sommerfrische gewesen sein. Das mächtige Ottertind, das Matterhorn Norwegens, beherrscht den Eingang des Tales. Wir hatten Gelegenheit zu Ausflügen und Bergtouren, wenn es der Dienst erlaubte. Gegen Anfang des Winters wurde mein Funktrupp mit noch anderen nach Heligskogen an der finnischen Grenze verlegt. Hier hatten wir den Winter aller Winter im Nordland. Der Grenzort ist auf einem Hochplateau, das der Gegend auf der Gerlosplatte nicht unähnlich sieht. Der Dienst war leicht, und Schilaufen war ein Teil davon. Für die Jäger gab es nicht viel zu "sichern" und für uns nicht viel zu funken, weil uns die Finnen in Ruhe ließen. Ein Soldatenheim sorgte für etwas Abwechslung. Mit Ende des Winters mußten wir wieder zurück nach Kvesmenes.

Praktisch war der Krieg für uns am Lyngenfjord zu Ende. Wir wurden auf dem Dach Europas zu Zuschauern des letzten Aktes der Kriegstragödie. Eine Ungewißheit blieb: Steht uns eine englische oder russische Kriegsgefangenheit bevor? Doch bald nach dem Waffenstillstand wurde uns zur Gewißheit, daß Norwegen im britischen Einflußbereich bleibt. Das Britische Militärkommando in Tromsø erklärte alle Angehörigen der Deutschen Wehrmacht in Norwegen zu Internierten. In Wirklichkeit änderte sich kaum etwas für uns: Die Soldaten unterstanden der gleichen deutschen Militärdisziplin wie zuvor. Wir blieben in denselben Quartieren und wurden wie immer von der Kompaniefeldküche gepflegt. Wir waren in unserer Bewegungsfreiheit etwas mehr eingeschränkt, aber hatten trotzdem genug Auslauf. Die Engländer erlaubten sogar das Tragen von Kriegsauszeichnungen. Zum erstenmal begegnete ich englischen Soldaten, als ich ihnen in einem benachbarten Hafen meinen Funkwagen mit allem Gerät übergab. Nur einmal kam eine nächtliche Militärrazzia in unsere Quartiere, um sich zu vergewissern, daß keine Waffen und kein Gerät zurückgehalten wurden. Anfang Juni war für mich der Tag, an dem ich von meiner Nachrichtenkompanie endgültig ausscheiden sollte, und ich mehr oder weniger zum Privatmann wurde - Privatmann in Gebirgsjägeruniform. In der benachbarten Stadt Storsteines brauchte man für die zwischen englischen und deutschen Stellen anlaufenden Verhandlungen Englisch-Dolmetscher. Ich wurde einem deutschen Hauptmann, im Zivilberuf Rechtsanwalt in Graz, der als Verbindungsoffizier fungierte, zugeteilt. Wir Dolmetscher hatten ein Privatquartier und bekamen einen vom englischen Kommandanten ausgestellten Paß, der uns absolute Bewegungsfreiheit verbürgte. Mein Verhältnis zu meinem Vorgesetzten war eher freundschaftlich als dienstlich. Die wenigen offiziellen Funktionen erlaubten uns, im Dienstauto längere und kürzere Ausflüge zu machen. Eine Autofahrt nach Narvik ist mir in bester Erinnerung. Eines Abends meldete sich bei mir mein langjähriger Kompanieführer Uecker. Er wollte mit mir bei einer Flasche Wein, der letzten, wie er sagte, den Abend verplaudern. An dem Abend, wo ich meinem militärischen Vorgesetzten von 4½ Jahren auf du und du gegenüber saß, wurde mir bewußt, daß der "Zauber der Montur" für mich endgültig zu Ende war. So verliefen meine letzten Wochen in Norwegen in relativer Freiheit, bis ich eines Augusttages plötzlich hinter einem Stacheldrahtgehege landete.

Das war, wie ich von anderen wußte, ein Teil des Durchschleusprozesses, dem jeder Soldat unterworfen war, bevor er die Fahrkarte für die Heimfahrt ausgehändigt bekam. Die Britische Intelligenz, in Uniform und Zivil, durchleuchtete jeden, um zu sehen, ob nicht hinter der Maske eines Gebirgsjägers ein Kriegsverbrecher versteckt wäre. Während der Tage im Durchgangslager hörten wir die Nachricht von der Explosion der ersten Atombombe in Hiroschima. Die Heimreise von Storssteines nach Bremerhafen war von sonnigem Herbstwetter begünstigt. Der Truppentransporter steuerte denselben Kurs wie unser Küstenexpress. Wegen Minengefahr im Nordatlantik mußte er sehr nahe der Küste entlang fahren. Es ist überflüssig zu sagen, daß diese Fahrt meine schönste Seereise war.

Nach Ansicht vieler Nordlandfahrer ist der Besuch des Trollfjordes die Krönung ihrer Eindrücke in Norwegen. Die Midnatsol passierte den schmalen Raftsund zwischen den Felseninseln der Lofoten, an dessen südlichem Ende der nur zwei Kilometer lange Trollfjord abzweigt. Die meisten Passagiere waren schon an Deck, bevor über die Lautsprecher Griegs "Peer Gynt" Musik ertönte und damit die Einfahrt in den Fjord ankündigte. Die nur hundert Meter voneinander entfernten Granitkliffe auf beiden Seiten ließen dem Kapitän wenig Spielraum für Irrtum. Was diesem Fjord an Quantität fehlt, macht er durch seine einmalige Schönheit wett. Nirgends sind Meer und Gebirge so verschwistert, nirgends enfällt soviel ungezähmte Natur auf so kleinen Raum. Die Musik "In der Halle des Bergkönigs" aus "Peer Gynt" hätte für diesen Teil der norwegischen Landschaft nicht treffender gewählt werden können. Am Fjordabschluß wartete auf den Kapitän noch einmal ein schwieriges Manöver: Das Schiff muß seinen Bug um 180 Grad wenden. Die von den Wasserstürzen triefenden Felswände konnte man fast mit Händen greifen. Der Wettergott war uns an dem Tage wieder gnädig.

Am 17. Mai, dem norwegischen Nationalfeiertag, lief unsere Hurtigruten in den kleinen Hafen von Nesna ein. Schon der frühe Morgen hat uns Passagiere mit einer festlichen Stimmung empfangen. Bevor wir in den mit den Landesfarben geschmückten Speisesaal traten, bekam jeder ein Gesteck angeheftet und auf den Frühstückstischen lagen rot-weiß-blaue Servietten und Blumen. Trotz des Regenschauers hatte sich an den Kaimauern ein buntes lustiges Volk eingefunden. Den Augenblick, als das Schiff anlegte, brach plötzlich unter der Menge eine allgemeine Begeisterung aus. Fahnen wurden geschwenkt, patriotische Musik wurde intoniert. Im nächsten Hafen Sandnessjøen ein paar Stunden später dasselbe Schauspiel mit Musik und Gesang. Viele der Kinder und Erwachsenen trugen ihre schmucken Landestrachten. Frauen schoben Kinderwägen vor sich hin. Wir Passagiere wurden über die Lautsprecheranlage aufgefordert, der versammelten Menge und der Schiffsbesatzung zu einem Festplatz unweit dem Hafen zu folgen, wo ein Festakt im Gange war. Der Regen ging unbarmherzig nieder. Die Passagiere reihten sich in die Marschkolonne ein. Als ich vorne die Fahnen im Winde sah, sagte ich mir : "Du bist in dem Lande schon einmal hinter einer Fahne marschiert. Nie mehr wieder"! Außerdem wollten Gusta und ich nicht durchnäßt werden. Ein warmer Tee in der Schiffskantine erwärmte unsere fröstelnden Glieder.

Am 19. Mai in den frühen Nachmittagsstunden legte die Midnatsol im Hafen von Bergen an, wo sie vor elf Tagen zur Rundfahrt nach Kirkenes die Anker gelichtet hatte. Den Willkommensgruß bei der Ankunft gab uns

die Sonne, wie sie sich in den blanken Fensterscheiben auf den grünen Hügeln der Stadt widerspiegelte. Durchaus keine Selbstverständlichkeit für Bergen. Die Stadt ist eher wegen ihrer Regenhäufigkeit und Regenausdauer bekannt. Aber laut Statistik hat sie auch zwei sonnenreiche und niederschlagsarme Monate - Mai und Juni. Die Statistik hat Wort gehalten, und wir konnten drei schöne Tage unter strahlend blauem Himmel in der alten Handels - und Reichsstadt verbringen.

Bergen öffnet sich, von einem Gebirgsring umschlossen, auf einer Seite dem Atlantik. Scherzweise vergleichen es die Bewohner mit Rom, der Stadt mit Sieben Hügeln. An die bewaldeten Hänge schmiegen sich, tief übereinander gestapelt, bunte Häuser. Am Innenhafen ist vor einer Kulisse von mittelalterlichen Giebelhäusern und sich leicht bewegendem Schiffsmasten der berühmte Markt, wo die Tische der Fischhändler vom Segen der Erde umringt sind, von Blumen, Früchten und Gemüse. Die Stadt konnte vor 20 Jahren ihr 900 jähriges Bestehen feiern. Im Mittelalter war sie der Sitz der hanseatischen Kaufleute, wovon heute noch Kultur und Bauten Zeugnis geben. Ihr größter Stolz ist die aus dem 12. Jahrhundert stammende Marienkirche, eine glückliche Mischung von Romanischem Stil und Gothik. Wie durch ein Wunder blieb ihr berühmter holzgeschnitzter Marienaltar von den protestantischen Bilderstürmern verschont.

Unser erster Tag in Bergen hatte schon einen strahlenden Anfang. Wir wanderten nach dem Frühstück vom Hotel zum Hauptplatz, von wo uns ein Reisebus nach Trolldhaugen, dem Landsitz Edvard Griegs, bringen sollte. Der mit Flaggen geschmückte Platz begann sich gerade mit festlich gekleideten Menschen zu füllen : Uniformierten Jugendgruppen mit Trompetern und Trommlern, Männern und Frauen in Nationaltrachten, Musikkapellen in Uniformen. Der Grund für die feierlich - patriotische Stimmung war, wie wir von Umstehenden erfuhren, die Eröffnung der Bergener Musikfestwochen. Der König und die Königin würden in wenigen Minuten über diesen Platz ihren Weg zur Grieghalle zwecks Eröffnung der Festspiele nehmen. Die Leute seien alle gekommen, um ihren König zu begrüßen. Leider mußten Gusta und ich auf das königliche Schauspiel verzichten, weil der Autobus nach Trolldhaugen auf uns wartete, für dessen Rundfahrt wir bereits die Karten in der Tasche hatten.

Ein Besuch in **TROLDHAUGEN** an diesem Tag war sicher nicht fehl am Platze, denn schließlich ist Grieg der Mann, der den Festspielen den Namen gegeben hat und dessen Musik in seinem Mittelpunkt steht. Was Mozart für Salzburg bedeutet, ist Grieg für Bergen. Hören wir, was der Komponist seinem Freund und Verleger in Leipzig in einer brieflichen Einladung über Trolldhaugen zu sagen hat: ".....Wir sind jetzt in unserer kleinen Villa 'Trolldhaugen' eingezogen. Ich glaube, Sie werden den Ort himmlisch schön finden. Das Fremden-(oder besser)! das Freunde-Stübchen ist parat, (wundervolle Aussicht)! Also herzlich willkommen". (Buchstabengetreu nach Grieg).

Wir sind durch die alten Räume des Landhauses gegangen, das übrigens nicht so klein ist. Wir haben durch das große Fenster des Wohnzimmers die himmlisch schöne Aussicht auf die Fjordlandschaft bewundert. Wir sind den steilen Fußweg hinunter zum Fjordrand gewandert, wo der Meister mit seiner Frau Nina seine letzte Ruhe fand.

Die Tage in Bergen verliefen leider zu schnell. Der Flug nach London war von demselben Maiwetter begünstigt, das unsere letzten Urlaubstage in Westnorwegen zu einem unvergeßlichen Erlebnis gemacht hat.