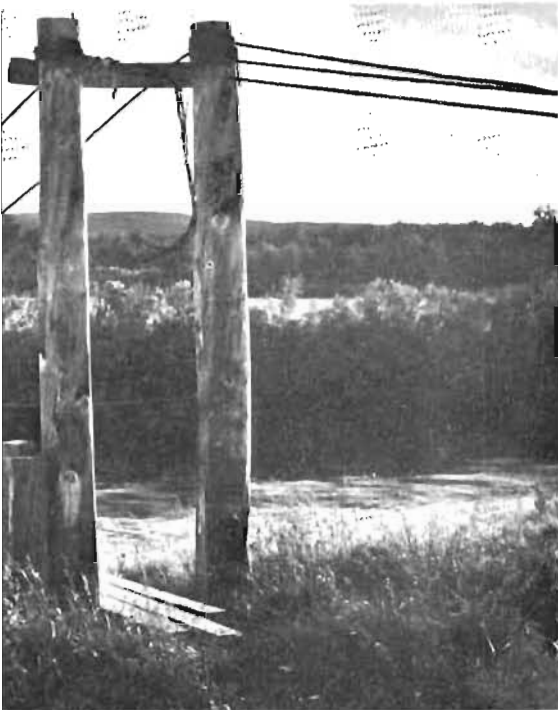


Unik och farofylld transport räddade J 9:or till Sverige

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG



- 1) Båt till Island, montering av flygplanen där, och flygning hem;
- 2) Båt till Genua i Italien och järnvägs-transport därifrån genom det krigförande Tyskland till Sverige;
- 3) Båt till Petsamo i nordligaste Finland, montering av flygplanen där, och hemflygning, samt
- 4) Båt till Petsamo, landsvägs-transport genom Finland söderut till svensk järnvägsstation, närmast Haparanda, och tågtransport därifrån.

ISHAVSVÄGEN URUSEL

Flygförvaltningen bestämde sig, efter visst övervägande, för det sist nämnda alternativet.

Förvaltningen hade dock då högst nedslående rapporter om den sk Ishavsvägens urusla beskaffenhet. Där fanns sedan finska "Vinterkriget" (slut 13 mars 1940) många genom krigshandlingar m m skadade vägavsnitt, sprängda broar och andra framkomsthinder.

Sverige hade heller inte hunnit förhandla med finnarna om tillstånd för transteringen m m. Med visst bistånd från den dåvarande Svenska Finlandshjälpen, bildad under Vinterkriget, kunde en närmare rekognoscering sättas i gång.

ÄVENTYR FRÅN BÖRJAN

Thunell gav sig nu i väg till Haparanda. Han biträdades av löjtnanten i flygvapnets reserv Gunnar Cornelius (med ett halvårs erfarenhet från tjänst i Persien, på sommaren 1940 tyvärr omkommen vid en seglingsolycka). De två svenskarna startade en första, av äventyr och hårt arbete präglad bilfärd norrut. Målet var finska Petsamo och dess uthamn Liinahamari (se kartan, sid 14).

Under hand erfor man att vägen för en vecka sedan varit totalt oframkomlig pga smältande, djup snö. Det skulle också finnas talrika landminor kvar i terrängen. Allt dricksvatten påstods vidare infekterat och odrickbart. Ingen nämnvärd hjälp stod heller att få... Hamnen, Liinahamari, sades vara totalt raserad.

Dess bättre visade det sig inte vara fullt så illa beställt. Men en del hinder fanns, det skulle man nog samt erfara.

FAROFYLLED 52-MILAFÄRD

Rekognoscerings- eller om man så vill förtruppen skaffade sig nu två personbilar och

en medelstor lastbil på två och ett halvt ton. En fullständig uppsättning bilbärgningsredskap, tält, sovsäckar, färskt vatten, mat och diverse sk ödemarksutrustning togs med.

För att nå Rovaniemi i finska Lappland, den gängse första etappen när man skall till Petsamo, färdades man från finska Tornio (Torneå) i regel bäst på sydostsidan av Kemi älv. En sprängd bro och en sänkt färja uteslöt dock den vägen för Thunell. Det blev att ta en nordligare väg, över finska Ylitornio, vid Torne älv. En bro och en del stag till telefonstolpar måste då rättas till.

I Rovaniemi kompletterades utrustningen. Den finske lapplandskännaren rektor Koskemies knöts nu till expeditionen. En "bagatellsträcka" på 520 km (motsvarar ungefär Halmstad—Stockholm) återstod till Petsamos isfria uthamn Liinahamari.

"KANNIBALISM" PÅ BILAR

Här vore åtskilligt att berätta om denna 52-milafärd på delvis goda, dessemellan urusla vägar. Det får räcka med följande.

Målet, Petsamo, nåddes efter ca två och ett halvt dygns så gott som oavbruten färd — och oavbrutet arbete — med endast en personbil. Den hade reparerats med delar från de två andra fordonen. En form av "kannibalism", vilken ju även kan äga rum i flygsammanhang!

Trots allt hade ingen dikesvisit gjorts. Bilarnas bottenplåtar och andra lågt belägna delar slets bokstavligen bort mot den ofta urusla "vägbanan".

Man noterade vidare, att flera broar med sk hängverk på sidorna var för smala för den tänkta transporten. Många andra broar var sprängda och ersatta med sk ryssbroar (på isen utlagt stockvirke). De sista 200 km av färdvägen gick genom fd krigsområde, som visade upp ett mycket ärrigt ansikte. Spåren från Vinterkriget strider och ödeläggelsen var påtagbara...

LIINAHAMARI LÖSNINGEN

Petsamos uthamn Liinahamari visade sig ha två användbara kajplatser, men saknade kranar. Den inre hamnen (Trifona) var totalt raserad. Förtruppen konstaterade vidare, att ett flygfält beläget ca 20 km sydost Petsamo, vid Yläuostari, (Övre Klostret) var i ganska gott skick.

Vägen dit var dock så oframkomlig, att långvarigt och hårt arbete krävts för att

få den användbar. Alla möjligheter att där ordna en monteringsplats för J 9:orna saknades.

Olle Thunell rapporterade därför hem, per telefon, att man måste välja alternativ nr 4 för att få hem flygplanen; hemtransporten måste ske per landsväg Petsamo—Haparanda.

SVENSK—FINSK SAMVERKAN

"Vägläget" visade sig slutligen vara följande; Hängverket på sex broar måste tas



● Jaktplanlastad bilkolonn på landsvägen från nordfinska Petsamo söderut. Destination Haparanda Järnvägsstation invid Torne älv.

bort och ersättas med pålning och stenkitor. Ca 500 man yrkeskunnig personal behövdes omedelbart för att sätta vägen i något så när trafikabelt skick.

Den svenska civila trafikkommissionen hade fortfarande inte hunnit börja förhandla med de finska myndigheterna om rätten att ordna svensk genomfart. Därtill kom de tusen och en detaljer som måste klaras före avfärden. Materielavdelningen på flygförvaltningen i Stockholm hade alla skäl att finna läget brydsamt!

Men allt gick smidigare än någon kunnat ana. På en halvtimme klarades de stora problemen! Det skedde genom ett telefonsamtal från Nils Söderberg till finske generalen Talvela.

"NU GENAST"

Den nyssnämnde — en av finska Vinterkrigetets mest legendariska fältherrar — fattade snabbt allvaret i läget. Han lovade att sätta igång broarbetena och vägförbättringarna "nu genast". Fördenskull beordrade han 800 man finsk militär trupp till Ishavsvägen, för att snabbt klara arbetena.

De värsta hindren undanröjdes snabbt, vägen gjordes framkomlig för de svenske! Thunell och Cornelius fick order av Söderberg att sätta igång transporterna snarast.

► Och herrarna i trafikkommissionen såg snopna ut, men gav sin välsignelse...

BILFRÅGAN LÖST!

Olle Thunell stod nu som främst transportansvarig inför en rad knepliga problem. Hur skulle man på några futtiga två-tre dygn få ihop den stora lastbilsparc som behövdes? Tunga lastbilar med stora flak och boggie. Hur få upp dem till Haparanda på samma korta tid, när alla drivmedel beslagtogs av Kronan? Andra problem att förutgå.

Frågorna klarades emellertid upp — via telefonkataloger, lastbilsägareförbundet, ombudsmannen direktör "Ceve" Byström, och telegram till ägarna av lastbilarna. Ett tillskott till bilparken gavs genom att köpa vissa bilar från den efter Vinterkriget under avveckling varande Svenska Finlands-hjälpen.

Det fyrtiotal svenska lastbilsägare, som nåddes av telegrammen, hade säkert skäl undra vad som stod på. De beordrades nämligen att inom 24 timmar inställa sig med sina bilar vid Haparanda järnvägsstation. En reservförare per bil, mat för två veckor, tält, flaskor för dricksvatten och pass skulle de också ha med sig...

Ju 52 FÖR FLYGTRANSPORT

Men inte nog med bilarna. Vår flygförvaltning måste också hyra en tremotorig Junkers Ju 52:a från "ABA" (AB Aerotransport) för att flygtransportera Thunell och Cornelius med all specialutrustning m m norrut.

För att "klara biffen" hade Thunell bl a skaffat specialmidda sk förkolvningsbultar med stora brickor (för hopkolvning av timmer; nödvändigt vid lastningen), lyftstroppar, kättingar, block, grova vajrar, timmermansverktyg m m.

Och så, efter två och ett halvt dygns så gott som oavbrutet arbete startade den nägot tungt lastade Ju 52:an sin färd till höga Norden.

Vid Kemi flygfält, där mellanlandning skedde, avlämnades Thunell. Han fortsatte därifrån per bil till Haparanda, för att därifrån organisera och leda bilkolonnerna och föra dem mot till Petsamo. Gunnar Cornelius beordrades fortsätta med Junkers-flygplanet till Petsamo. Dit beräknade han hinna i god tid för att ta emot Thordénredariets ångare S/S "Mathilda Thordén", som sas vara på ingående med de tio första till Petsamo destinerade J 9:orna.

HEKTISK NATT

Olle Thunell fick nu en hektisk natt i Haparanda. De flesta bilförarna hade bara bilen och sig själva att ställa upp med. Bara en förare hade pass, gällande för Finlandsresan. Skulle nu allt bli försenat?

Men Thunell gav sig inte. Efter ihärdigt parlamentarande fick han ägaren till en liten fotoateljé att öppna kl 8 på kvällen! Snabbporträttering av alla passlösa. Klockan två på natten var det sista fotot klart. De klistrades på vanligt blockpapper, ägaren till konterfejjet fick skriva sitt namn och Thunell bestyrkte äktheten.

Det lyckades honom även att få de finska myndigheterna att godkänna dessa unika "pass", för resa till Petsamo och åter. Även Thunell hade för uppdraget fått ett högst provisoriskt resedokument utskrivet av Flygförvaltningen. Det fick han många gånger god nytta av...

SPECERIAFFÄRER LÄNSADES

Haparandas speceriaffärer "länsades" samma natt på det mesta i matväg — inte utan knot från ägarnas sida. Bilkolonnens män måste dock ha mat för sin 50-milafärd! Ingen visste hur det såg ut på andra sidan Torne älv. Att husmödrarna i Haparanda blev milt sagt besvikna morgonen därpå, när mycket i matväg fattades, kunde inte hjälpas!

Med bilarna på tre kolonner, en "kolonnledare" för varje kolonn och fullständiga styrkebesked (vilket finnarne fordrade), satte den Thunellska bilkavalkaden slutligen igång.

MASKERAD INVASION

Allt gick, trots motigheterna, bra ända till dess kolonn nr 3 skulle passera tullen vid Tornio (Torneå). Där blev det stopp. Någon myndighetsperson på finsk sida ansåg att det hela fått för stora proportioner. Det ryktades om maskerad invasion (!) eller andra onda avsikter från svensk sida... Och stopptecknet var absolut, obönhörligt.

Thunell eftertelefonerades. Han klargjorde läget för tullmännen och anhöll hövligt men bestämt om tillstånd för bilkolonn nr 3 att fortsätta norrut, efter de två andra som redan passerat. Fortfarande blankt nej — och nu kom också finska polisen till platsen...

Thunell ställde ultimatum: om han inte inom tio röda minuter fått tillstånd för bilarna att fortsätta tänkte han ta ett blixtsamtal till generalen Talvela i Helsingfors... Efter tio minuter blir det annat ljud i skällan: "int' kan man väcka generalen klockan fyra på morgonen, int'..."

Och bilkolonn nr 3 fick fortsätta.

MOT PETSAMO!

Nu gick färden programenligt. Efter ca två dygns körning var de svenska lastbilarna framme vid målet, Petsamo. Den finska militära reparationsstyrkans goda arbeten och den annalkande värvärmen hade bättre rat den förut så ursula vägen.

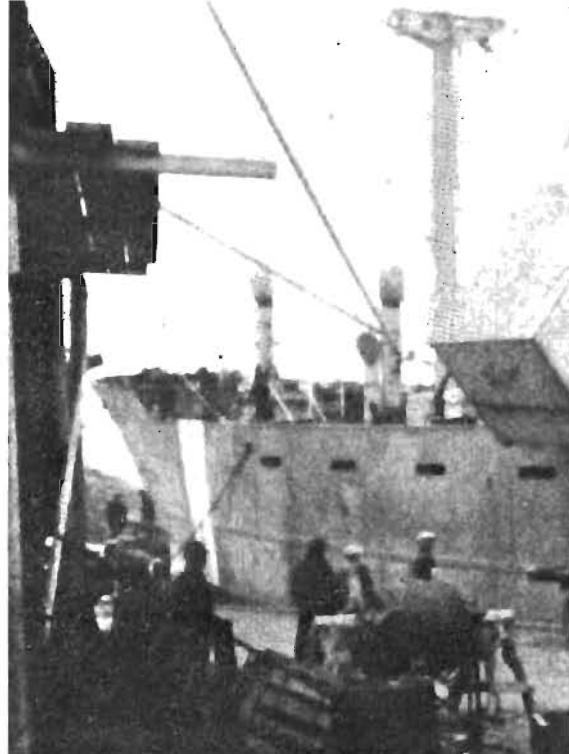
Ju längre norrut man kom desto bättre förstod våra i stor hast hopräfsade civila lastbilsförare att uppskatla värdet av den omsorgsfulla provianteringen, den rükliga bärgningsutrustningen och andra transportförberedelser. Det var också många tack-samma tankar som hystes, när man vid färden genom de krigshärjade bygderna i norr kunde glädjas åt att vårt land sluppit bli krigsskådeplats!

Brända byar och samhällen, ryska fältbefästningar i linje efter linje, täta taggtrådshinder, raserade fd ryska läger, ödebygder, martallar och dvärgbjörkar — allt bidrog till att svetsa ihop den svenska bilpersonalen till en fin och fast transportenhet.

Den 29 maj 1940, när den första J 9-lastade Thordén-båten S/S "Mathilda Thordén" kom in till kaj med sina tio plan ombord, fanns Thunell, hans medhjälpare och bilar på plats, klara att ta emot och vidarebefordra den dyrbara lasten hem till Sverige.

URLASTNINGEN PRÖVOSAM

Hamnen Liinahamari med dess brister på kajutrymmen och otillräckliga lossnings-



● Nedan tv: En av Thunells J 9-lastade bilar passerar en reparerad, lågt liggande bro. Obs de från flygplanlådans sidor utskjutande delarna, där vingens med flygkroppen sammanbyggda mittsektion befinner sig.

hjälpmedel tvingade dock till uppbåd av tälamod, och tidvis lång väntan.

Arbetet i hamnen, igångsatt före den första båtens ankomst, bl a med förbättringsarbeten i land — pågick dag och natt. Man lyckades efter hand åstadkomma en kajplats för en båt, med möjlighet att med fartygets egna lastbommar lossa ur två luckor, förutsatt att luckorna inte låg för långt från varandra.

Småningom ordnades också en andra kajplats, med möjlighet att där lossa ur en lucka, även här med fartygets egna lastbommar.

UNIK BILD

Se ovan på den unika bilden, för första gången publicerad i nr 1/1970 av FLYGVA-PEN-NYTT, hur ett av de stora J 9-kollina med nöd och näppe, sakta och varligt och ytterst långsamt höjts ur lastrummet. Det sker med två lastbommars hjälp och högsta ångtryck på lyftmaskinerna. Med omsorg och precision sattes kollina ner direkt på den väntande bilen.

Läsaren bör även veta, att fartyg av tex "Mathilda Thordéns" storlek hade ett i innehållsrikt inre, och att den av vårt flygvapen så efterlängtrade lasten inte alltid stod överst och bäst tillgänglig bland frakten i de olika lastrummen...

Efter ett många gånger upprepat vältande på lastkajen eller i dess omedelbara närhet, och många svåra lossningar från nyinkommande fartyg, hade till sist alla bilarna successivt fått sin fulla last.

HEMFÄRDEN BÖRJAR

Man företog en minutiös kontrollmätning av bilarnas lastprofil. Bilmotorens trimmades. Däck, bromsar, styrinrättningar m m sågs över. Den med spänning motsedda hemfärden kunde börja, i flera, olika omgångar.

På en i sektioner indelad, avspärrad väg, där möte var otänkbart, under tidtabellskörning och med "säkerheten främst" som ledstjärna sändes den första kolonnen iväg. Noggranna instruktioner, förhållningsorder och obönhörlig disciplin gjorde den för civila chaufförer besvärliga resan ännu besvärligare. Många längtade hem...



- Ovan: Ett USA-byggt sjötransporterat jaktplan J 9 (Seversky-Republic EP-1) lossas i maj 1940 från finska S/S "Mathilda Thordén" i den Finland då tillhöriga hamnen Petsamo vid Norra Ishavet. Av de 120 i USA beställda J 9-planen fick vi bara hem 60.

Arbetet i Petsamo hade varit krävande och provianten knapp mot slutet — eftersom det dröjt flera veckor över tiden innan alla chartrade fartyg hunnit fram. Efter alla mätningar och den finska militärens många och förnämliga förbättringsarbeten borde dock färden kunna klaras!

RYSLIGA "RYSSBROAR"

Besvärligast hade de bilförare som fått flygkroppslådor som last. Tyngdpunkten låg högt och dessutom längst bak på bilen. Man kan tänka sig förarnas känslor när färden gick över lågt liggande "ryssbroar" och andra svåra passager.

Framvagnarna formligen lyfte, och hela bilen sa gott som satte sig "på hasorna". Med långa granslanor klarade man även sådana situationer! Det blev också spännande vid en del broar, där det fria utrymmet till hängverket, som bar upp hela bron, var ytterst knappt. Det rörde sig om centimetrar.

Knutarna på surrningsrepen, som höll den dyrbara lasten på plats, måste tom lossas i vissa fall för att bilarna skulle komma igenom! Åtskilligt mer finns att berätta, men vad som sagts må räcka.

LYCKLIGEN FRAMME

Hela transporten, dvs alla de startande bilkolonnerna, kom lyckligen fram till Haparanda järnvägsstation. Ombord fanns en ytterst dyrbar last, i allt 36 jaktflygplan typ J 9, två lätta bomb- (attack-) plan typ B 6, en del motorer och vissa reservdelar m m. Den väg kolonnerna färdades på finns tydligt inritad på vår karta, sid 14.

Sedan man sommaren 1940 skrivit det sista kapitlet i berättelsen om Petsamotransporterna (beträffande flygvapnet) kunde Olof Thunell, Gunnar Cornelius, Nils Söderberg och deras medhjälpare, bla ett 80-tal civila lastbilsförare, se tillbaka på ett skickligt genomfört arbete av unikt slag. Finske generalen Talvela och hans arbets-trupper, god tur med vädrets makter samt sann "sisu" hos alla medverkande hade på ett avgörande sätt bidragit till att det äventyrliga företaget lyckats.

In summa: ett gott bevis på att "man kan det man vill". ■