

1945

och
beredskapen

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

FLYGVAPEN-NYTT HAR I NR 5/1968 OCH 1/1969 LOVAT LÄSEKRETSEN NÅGRA SKISSER FRÅN EN DEL SÄRSKILT UPPMÄRKSAMMADE OCH MINNESVÄRDA HÄNDELSER UNDER DEN FÖRSTÄRKTA BEREDSKAPSTIDEN. I DAG FÅR VI LÄSA OM DEN MÄRKLIGA RÄDDNINGSTJÄNST TILL NORGES HJÄLP, SOM EN FIESELER STORCHGRUPP FRÅN ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJ, KALLAD "FJÄLLSTORKARNA", FRÅN SIN BAS VID KIRUNA I SLUTET AV 1944 OCH BÖRJAN PÅ 1945 FRAMGÅNGSRIKT BEDRIVER I MÄNNISKOKÄRLEKENS TJÄNST. VI FÅR OCKSÅ GLIMTAR FRÅN DEN DRAMATISKA RÄDDNING AV MINSKADADE NORRMÄN M FL, SOM GRUPPEN I SAMVERKAN MED ANNAT FLYG BEDRIVER I LIVRÄDDANDE SYFTE. DETTA SKER EFTER EN EXPLOSION I ETT TYSKT MINFÄLT VID KARASJOK TÄTT INPÅ NORSK-FNSKA GRÄNSEN, CA 340 KM NORDOST OM KIRUNA.

"Fjällstorkarna" fenomenala flyktingräddare

DEN 19 SEPTEMBER inträder en märklig förändring i storkriget. Finlands till Moskva sända förhandlare undertecknar då ett vapenstilleståndsavtal med motparten Sovjetunionen, i praktiken liktydigt med en kommande fred. Finlands med obekvämligt mod, oerhörda kraftansträngningar och stora offer vunna framgångar, genom dess folk och krigsmakt, har i sluttronden 1944 följts av hårda motgångar, medförande nya offer i liv, materiel och andra värden.

Fyra nya hårda krigsår har nått ett slut, ovisst för hur länge. Som ett av villkoren för stilleståndsavtalet kräver emellertid den ryska sidan till en början, att Finland med egen vapenmakt fördrivar sin dittillsvarande förbundspartner Tysklands stridskrafter från sina luft-, mark- och vattenområden.

Kort efter undertecknandet av detta och andra hårda ryska villkor, startar också Finland med flygvapen, armé och marin operationerna mot tyskarna. Tyngdpunkt och huvudinriktning härvid är förlagda till norra Österbotten och finska Lappland. Därifrån rullar den förda offensiven i huvudsak nordvästut mot Nordnorges Altafjord, Karasjok, Tromsö och Bardufoss samt vidare sydsydvästut.





● Med de maktiga lappländska fjällen som bakgrund ser vi här en S 14 B Fieseler Storch ur räddningsgruppen "Fjällstorkarna" från F3 på Malmen.

BARBARISK ODELÄGGELSE

Sveriges nordöstra gräns med Torne och Muonio älvdalar ligger lätt inpå stridsområdet. I september—oktober viker tyskarna under hård strid och barbarisk odeläggelse av bebyggelsen m m för det finska trycket. Deras styrkor har dessutom framträngande starka ryska krafter i sin norra flank. De senare rycker från Kandalaksja segrande fram över Murmansk och Petsamo mot Kirkenes i Norge, samt fortsätter därifrån åt sydväst.

Läget medför bla omfattande svenska beredskapsförstärkningar i Tornedalen samt stora svenska hjälptågdrar på vår sida för att omhänderta mängder av in i svenska Norrbotten flyktande finsk civilbefolkning, deras boskap, hästar och torftiga tillhörigheter. Under senare delen av november 1944 rapporterar truppförband i svenska neutralitetsvakten i nordväst samt norska legationen (så hette det då) i Stockholm:

- att talrika flyktingar från Nordnorge, män, kvinnor och barn, drivna från gård och grund av tyskarna och deras härjningar, Hertalet av dem helt utblottade och många svårt sjuka — börjat att i större eller mindre grupper överskrida gränsen till Sverige, huvudsakligen i trakten av de stora sjöarna Sitasjaure, Ruotjajaure och Vastenjaure nordost om Sulitelmafjällen,
- att förutom norrmän även flyktingar av annan nationalitet iakttagits, vilka bedömdes ha undkommit från tyska fångläger och tvångsarbeten,
- att flyktingströmmen visat stigande tendens, trots tyskarnas försök att ingripa hindrande,
- att flyktingarnas närmaste mål tycktes vara svenska fjällstugor och lappstugor väster och nordväst om Suorva m m, samt

- att inom det aktuella området i gränstrakterna snar hjälp med flygtransporter av sjuka och förfrusna, tillförsel av livsmedel och medicin m m samt läkarvård var trängande nödvändighet.

HÖGKVARTERSORDER

Efter överväganden i försvarsstaben, i samråd med chefen för flygvapnet general Bengt Nordenskiöld och med representanter för Norge, Svenska Röda Korset m fl beslutar vår ÖB general Helge Jung där- efter, att den begärda hjälpen skall lämnas i samarbete mellan flygvapnet och militärbefälhavaren för arméns VI militärområde (värt näst nordligast), generalmajor Nils Rosenblad. Den 23 november utger ÖB en högkvartersorder, som bestämmer:

- att för spaning efter och hjälp åt norska flyktingar en flyggrupp med fyra plan typ S 14 B (Fieseler Fi 156 Storch) jämte besättningar och behövlig markorganisation ur flygvapnet skall underställas nyssnämnde militärbefälhavare ur armén, samt
- att gruppens basering skall bestämmas i samråd med chefen för Övre Norrlands flygbasområde (översten C G von Porat),

... OCH FLYGVAPENORDER

Den 24 november följer en flygvapenorder med innehåll:

- att för ändamålet vid Östgöta flygflottiljs (F3) depå (på Malmen) skall organiseras ett tillfälligt extra beredskapsförband, kallat Kirunadetachmentet F3 eller Sgrp F3 Kiruna (en senare tillkommen benämning "Fjällstorkarna" uppstår efter hopklippning av film från förbandet),
- att flyggruppen tv skall använda ett krigsflygfält syd Kiruna,
- att den eventuellt skall bli uppdelad på två skilda detachment, och
- att drivmedel, förläggning och förplägnad för gruppen skall ombesörjas av förutnämnd flygbasområdeschef.

MED EXPRESSFART

Organisations- och utrustningsarbeten m m samt ombasering från Östergyllen till nordliga Lappland klaras därpå med expressfart. Från början av december 1944 till mitten på maj 1945 utför gruppen utmärkt förtjänstfullt och resultatrikt sin farofylla, gagnande tjänst, där många norska och andra människoliv räddas till liv och hälsa.

Gruppens chefer härunder blir till 21 april flygspanaren, löjtnanten i Upplands regementes reserv Bertil Karlsén, tjänstgörande vid flygvapnet, samt efter nämnda dag flygspanaren, löjtnanten i Svea Livgardes reserv, senare kaptenen i flygvapnets reserv Harald Hellman.

Kiruna-gruppens verksamhet bedrivs i snö och stark kyla, ofta 30—40 grader under noll, fjällstormar och tidvis halvljus eller mörker. Ända till mitten på januari syns nämligen solen på denna nordliga breddgrad inte över horisonten.

KRIGSDRAMATIK

Mot slutet av gruppens Lapplandstid — i början på maj 1945 — tas förbandet också i anspråk för upprepade transportflygningar av kirurgiska instrument od till Karasjok i Östfennmarka, Nordnorge (ca 340 km nordost Kiruna, nära norska gränsen till finska Lappland), samt för transport därifrån av svårt skadade norrmän. En allvarlig explosion har just inträffat där i ett av tyskarna anordnat minfält, med bla 22 dödade och 9 svårt skadade som följd. Mer härom i vår artikels fortsättning.

Den 8 december 1944 kan gruppchefen löjtnant Karlsén hos fo 66 (Kiruna fo) stab, föbef överstelöjtnanten Engelbrekt Flodström ur arméns infanteri, (senare överste m m) — inhämta närmare orientering och direktiv för verksamheten.

Från den 13 december 1944 till slutet av april 1945 pågår sedan flyggruppens räddningsflygningar. Tom den 20 februari är numerären oförändrat fyra S 14 B-plan (Fieseler Fi 156 Storch), med kort start- och landningssträcka och utomordentligt god sikt.



● En S 14 B Fieseler Storch på Luossajärvis is inte långt från järnvägsstationen Kiruna C. I bakgrunden Luossavaara, med det karaktäristiska dagbrottet.

MAT OCH VED MED W 34!

Tidvis förstärks gruppen. Bl a med ett annat plan av samma typ, tillfälligt detacherat från det norrländska spaningsförbandet Sgrp VI/F3 (Kalix och Luleå-Kallax), och tidvis med ett för personal-, ved- och provianttransporter m m till och från fjällstugorna, från AB Svensk Flygtjänst i Stockholm förhyrt civilt transportflygplan typ Junkers W 34.

Från den 20 februari 1945, då flyktingströmmen börjat minska något, reduceras gruppens numerär till två plan typ S 14 B.

För flygtjänstens och räddningarnas säkra bedrivande ordnas bl a tre reservlandningsplatser. De förläggs till Puollsa (20 km åt NW), Kurravaara (20 km åt NNO) och Fjällåsen (30 km åt S). Signalförbindelser och väderlekstjänst ordnas i samverkan med en till Kiruna då förlagd jaktdivision med J 9-plan (3/F8). Den 22 april 1944 sker — p g a smösmältning och begynnande tjallossning på gruppens bas (krigsflygfält) — ombasering till sjön Luossajärvis is, nära Kiruna järnvägsstation.

DIREKTIV OCH FLYGVÄGAR

FO-befälhavaren i Kiruna gör genom sin stab upp de första direktiven för verksamheten, enligt från gränsvakning och annan markspaning m m inkomna rapporter. Som resultat av Fjällstorkgruppens flygspaning, markspaning och utsagor av flyktingar m m framkommer bl a:

- att flyktingströmmen — på skidor eller till fots, mödosamt släpande sig fram genom den djupa snön — i huvudsak följer tre olika marschriktningar.
- att huvuddelen går från Hellemobotn i Norge (ca 75 km SW Narvik) över Läipajaure i Sverige till Vaisaluokta (ca 50 km WNW Suorva),
- att en mindre del går från Skjombotn i Norge (ca 30 km S Narvik) längs Sitasjauredalen i Sverige till Sitasjaurestugan (ca 45 km NW Suorva), samt därifrån vidare till Ritsemjokk och Vaisaluokta (se ovan), och
- att en annan mindre del går från Sörfjordskaret (ca 120 km SW Narvik) österut till sjön Vastenjaure, samt därifrån vidare till Akkastugan (ca 90 km S Narvik) m fl svenska fjällstugor o d.

FLYKTINGSTRÅK FÖLJS

Kirunagruppens flygvägar för flyktingspaning och räddningstjänst ansluter sig i stort till de ovan nämnda flyktingstråken. En av gruppchefen uppgjord karta visar bl a, att Luleluspén (N Porjus), Sjöfallsstugan, Suorva turiststation, Sitasjaurestugan, Akkastugan, Vaisaluokta, Läipa lappläger och Saltaluokta är ofta använda brytpunkter och färdmål vid flygningarna.

I flera fall under högvintern inrapporterar grupper av flyende norrmän, vilkas spår förlorar sig i snön. En norrman återfinns vid flygspaningen död — de övriga kan aldrig påträffas.

Förutom flygspaning och flygtransport med Storch-plan omfattar Kirunagruppens från Malnen i Östergötland hjälperksamhet bl a:

- att inspektera fjällstugor o d på svenska sidan — Sitasjaure, Läipajaure, Vaisaluokta, Akka och Jaurekas — m fl — ifråga om förbindelser, beläggning med flyktingar, tillgång på mat och dryck, sjuklighet, hygien m m,

- att flyga fram läkare, annan sjukvårdspersonal, medicinsk och kirurgisk utrustning till fjällstugorna, för där föreliggande, omedelbara behov.
- att efter den 1 mars 1945 — då det från AB Svensk Flygtjänst förhyrda Junkers-planet indragits — med de små Storch-planen helt svara för provianttillförseln till fjällstugorna,
- att hämta utmattade och skadade flyktingar, som inte själva förmått ta sig fram till stugorna, från sjöarnas isar, fjällterrängen och stigarna, allt med de små Storkarna,
- att föra ihop de någorlunda kuranta av flyktingarna till grupper vid stugorna, varifrån de sedan under ledning av militär personal ur försvarsområdet får embarkera det förut nämnda civila Junkers W 34-planet, och därpå flygs vidare med detta till Suorva och Porjus, för vidare transport på annat sätt därifrån,
- att med Kirunagruppens egna, militära S 14 B-plan hämta flyktingar med kritiska skador e d, och flyga över dessa vårdbehövande till Kiruna, för snabb kirurgisk eller annan läkarbehandling där.

104 FLYGRÄDDADES

Totalt flygtransporter S 14 B-planen 120 personer av norsk leler annan nationalitet. Härav är 104 flyktingar, huvudsakligen norrmän. De övriga 16 är bl a särskadade från svenska gränsvaktförband ur armén, vissa stabsofficerare från militärområden och andra i behov av snabbtransport till eljest svårtillgängliga platser nära norska gränsen m m. De flygtransporterade flyktingarna fördelar sig med 67 i december 1944, 32 i januari—mars 1945 och 5 i april samma år.

I Karasjok i nordöstliga Nordnorge, lätt in på Norges gräns till finska Lappmarken, 340 km nordost Kiruna, har tyskarna under ockupationstiden anordnat ett stort minfält, liksom på så många andra ställen i Norge.

OPERATION KARASJOK

Den 1 maj 1945 har norska soldater tillhörande i Sverige sedan 1943 utbildad polis-trupp (egentligen ingenting annat än vanlig stridande armétrupp) satts igång att röja bort minorna. Under arbetet härmed inträffar en våldsamt explosion i minfältet. Inte mindre än 22 av de norska soldaterna dödas omedelbart och 9 blir svårt skadade, en del med livshotande skador.

Ingen möjlighet till medicinsk eller kirurgisk hjälp finns på den avlägset och svårtillgängligt belägna olycksplatsen. Dessutom saknar den landningsmöjligheter för vanliga flygplan. Endast på en smal remsa is lätt intill älvstranden kan små plan av typ Storch-typ ta sig ned.

Den 1—2 maj nås Sveriges ÖB av från Karasjok sända rapporter och framställningar om hjälp. En sådan rapport "snappas" vid Norrbottens flygbaskår (F21) depå i Luleå—Kallax, där den förut nämnde flygöversten von Porat är depåchef.

SNABB FLYGAKTION

På eget initiativ igångsätter denne nu forcerade förberedelser för snabb flyghjälp till Karasjok. Han inser från början att endast plan typ S 14 (Fieseler Storch) kan tänkas landa där, och att man i övrigt måste kasta ned materiel m m från större flygplan, som får cirkla över platsen, och att landsätta läkare, sjukvårdare m fl per fall-skärm.

Från ÖB och flygvapenchefen går samtidigt order om hjälp till Östgöta flygflottiljs Storch-grupp vid Kiruna och till Norrbottens flygbaskår. Vid sistnämnda bas har som nämnts kårchefen redan börjat kontakta det i särskilt uppdrag (flygtransporter av norsk polis-trupp till Kirkenes) dit förlagda amerikanska transportflygförbandet, via den norske förbindelseofficeren kapten Rörholt.



- De från Karasjok i Nordnorge hämtade och vid en explosionsolycka skadade norska soldaterna överlörs på flygfältet strax söder Kiruna C till amerikanska Dakota-plan från Kallax i v b till svenska sjukhus.



• En av de räddade norska soldaterna lastas ur en svensk "Fjällstork" från F3 på Malmen. Som synes var Fieseler Storch inte i första hand tänkt som sjuktransportplan.

Den eljest så omtalade norsk-amerikanen, översten **Bernt Balchen** befinner sig — som det ofta hände — under jorden. Flygförbandets duktige chef USA-kaptenen **Hollyman** kan dock nås och ger order om klargörande av ett Dakota-plan (Douglas C-47, eller DC-3) för start snarast. Överste von **Porat** kontaktar vidare arméns läkare och garnisonssjukhus i **Boden**.

FLYGHJÄLPEN PÅ VÄG

Och redan den 1 maj — samma dag som olyckan inträffar — når det från **Kallax** utsända Dakota-planet fram till luften ovan **Karasjok**, efter flygning till en början längs **Torne älv**. Med ombord finns då också den svenske arméfältläkaren **T W Thorburn**, garnisonssjukhusets i **Boden** chef, beredd till fallskärmshopp. Vi citerar nu fältläkarens egen berättelse:

"Kl 18.00 lämnar planet **Kallax** med kurs närmast på **Torneå**. Ombord finns 10 man ur det amerikanska flyget, två norska officerare, en norsk radiotelegrafist, som skall hoppa, två stora kartonger förbandsgrejor (bindor m m) men mycket litet i instrumentväg. Dessutom tio balar hö för hästar och kor i **Karasjok**.

Framkomsten är beräknad till kl 20.00. Överste von **Porat**s sista ord till mig är: — Nu har Du två timmar på Dig att lära Dig hoppa fallskärm! Radiomannen som själv hoppat tretti gånger förut sätter genast igång med att lära mig hur man skall samla ihop extremiteterna (armar och ben) vid 'nedkomsten' m m.

HOPPA!

Halvvägs upp i **Finland**, utefter **Torne älv**, som vi följer, kommer planets navigatör (amerikan) över till mig. Han säger: — Vi har haft kontakt med **Karasjok**. De vill att doktorn skall hoppa, ty en väntad norsk mediciner (och kirurgie) kandidat har inte kommit dit.

Tyvärre får vi inte tag på olyckslägret där uppe i norra **Norge** genast, utan får cirkla omkring och leta ända till kl 21.00, då vi till sist hittar det. Vi kastar då först ned de två kartongerna förbandsmateriel på den smala iskanten. De hänger fint i sina fallskärmar. Nästa "kolli" blir radiomannen. Han har order att låta lägga ut fyra man i form av ett stort V, om man vill att jag skall hoppa, och i form av ett stort T, om jag inte skall hoppa.

Under nästa runda ser vi radiomannen springa på isen. Efter något ögonblick ligger fyra man på rygg nere på isen i form av ett stort V. Jag skall alltså hoppa. Flygarna spänner på mig fallskärmen med dess tränga sele och jag ställer mig vid dörroppningen akterut (där dörren tagits bort). Klart alltså för färden ned till marken.

HOPPA INTE!!!

Det gröna ljuset tänds. Just som jag väntar på rött ljus (hoppssignalen) kommer emellertid den amerikanske navigatören tillbaka och skriker: — Hoppa inte! Jag reparerar tillbaka: — Ser Du inte, att de ligger i V-form därnere? — Nej, säger han, det är en radio de vill ha!

När jag ganska snopen befrias från skärmselen faller en liten norsk löjtnant mig om halsen och säger: — Gud ske lov att doktorn inte hoppade, för Ni hade slagit ihjäl Er! Fältläkaren tillägger: — Jag var då 45 år och vägde över 100 kilo. Och jag vill inte förneka, att det var med en viss fröjd jag hjälpte till med att sparka ner de tunga höbalarna utan fallskärm...

De något yngre norska läkare, som hoppar ned till **Karasjok** följande dag den 2 maj, och deras sjuksköterska, som gjorde likadant, träffar jag aldrig." —

(Red anm: Det var kirurgiprofessorn **Semb** och doktor **Wergeland** samt **Syster Ella**, den senare blott 22 år).

ÅTER KALLAX

Det den 1 maj insatta Dakota-planet flyger, sedan lasten kastats tillbaka till **Kallax**. Den andra färden — den 2 maj — har nyss nämnts. Den 3—4 maj vilar en tät dimma över hela norra **Lappland** m m.

Men den 5—9 maj, sedan dimman lättat, kan Östgöta-flottiljens "Fjällstorkar" typ S 14 B (Fieseler Fi 156 Storch), förstärkta med ett par liknande plan från i **Kalix** baserade spaningsgruppen Sgrp VI/F3 efter landning på den nämnda, smala isranden vid älvstranden intill **Karasjok**, hämta de nio då opererade och förbundna, svårt sårade norska soldaterna och flyga dem till "Fjällstorkarnas" isbas vid svenska **Kiruna**.

De stora tvåmotoriga amerikanska Dakota-planen (också kallade 'Skytrain') hämtar norrmännen där och flyger dem till vårt garnisonssjukhus i **Boden**, för fortsatt läkarvård under fältläkare **Thorburns** överledning och därefter så småningom tillfrisknande.

DRAMATS EPILOG

Den 14 maj — sedan behovet av fortsatt flyktinghjälp m m vid norska gränsen upphör — anbefaller vår ÖB, general **Helge Jung**:

- att flygverksamheten vid Sgrp F3 **Kiruna** för spaning efter och hjälp till norska flyktingar skall avslutas,
- att gruppens två kvarvarande sambandsplan typ S 14 B skall återgå till Östgöta-flottiljens depå vid **Malmen** (nära **Linköping**).

Fjällstorkarnas äventyrliga tid mitt ibland och på hisnidan av gränsfjällen till **Norge** är därmed slut. Bland rönerna från hela deras sant humanitära och vanskliga räddningstjänst uppe i vår yttersta nordvästra landsdel kan nämnas:

- att lätta sambandsplan typ S 14 B (Fieseler Storch) visat sig utmärkt väl lämpade för de svåra uppdragen bland fjällen,
- att förbandet — Sgrp F3 **Kiruna** — på ett berömvärdt och bra sätt löst sin uppgift, trots de under långa tidsperioder rådande svåra förhållandena m m,
- att samarbetet med större transportplan — både det som förhyrts från **AB Svensk Flygtjänst** i **Stockholm** av Övre **Norrlands** militärområde och de från **USA:s Air Transport Command**s förband på **Kallax** i slutskedet medverkande — fungerat väl, samt
- att företagen i norska gränsens närhet och över denna fram till **Karasjok** bli möjliggjorts därav.
- att tysk motverkan i luften helt uteblev — på grund av att det tyska flyget dessförinnan blivit nedkämpat, både före den egentliga flyktingspaningen och fjällräddningen 1944—45, samt före "Operation **Karasjok**" i vårbrytningen maj 1945.

Man vet även, att den vackra insats, som svenskt flyg och dess medhjälpare gjort i dessa sammanhang, också blivit varmt uppskattad av våra norska bröder på hisnidan **Kölen**. ■

✱

I ett följande nr kommer **FLYGVAPEN-NYTT** att skildra det svenska flygvapnets del i amerikansk-svenska "Operation **Ball**" — flygtransporterna 1944—45 av i Sverige utbildade norska "polistrupper" m m, till **Nordnorge**. ■