Karlskoga evakueringshjälp

till

Hangö

1 april 1940

Kolonnen bestående av 7 bilar och 14 man startade den 15 mars kl. 20.30 från torget i Karlskoga. Första rast gjordes i Västerås, där vi sov fyra timmar. Från Västerås gick ruuten över Uppsala—Gävle och kustlandsvägen till Umeå, dit kolonnen anlände kl. 22 den 16 mars.

På grund av bristfällig organisation å svenska sidan kunde kolonnen ej lämna Umeå förrän kl. 13 på söndagen, varvid kurs ställdes på Holmsund för att över den beryktade Kvarken nå Vasa. Färden över Kvarken till Björkö i Finska skärgården och därifrån till Vasa tog 5 timmar. Kvarkkörningen började med relativt god is tills vi nått Holmö Gadd, där besvärligheterna började. Vägen över isen bestod av ett plogat "dike", som ej tillät vare sig möte eller omkörningar. Iskörningen ställde stora fordringar på vagnar och förare. Att samtliga Karlskogabilar klarade överfarten får enbart tillskrivas att de voro bemannade med hårda män, som hade mångårig vana bakom ratten.

På den slingrande vägen kommo då och då ställen där bilarna plöjde i "stöp" jämns efter naven. Mest svårforcerade voro emellertid de vattengravar om vilka man i förväg inte visste vare sig djup eller bottenisens beskaffenhet. Här gällde endast att "växla ner" och trampa gasen i botten samt hoppas att man kom lyckligt över. Karlskoga ledarbil, som var en vagn av Volvos låga typ,

satt fast två gånger, den sista gången synnerligen svårt, men räddades av två finska bärgningsbilar. Sedan släpptes inga fler bilar fram över den passagen utan ny väg plogades runt det farliga stället. De finska myndigheterna hade organiserat en utmärkt isservis med bevakning vid alla farliga passager och patrullerande radiobil, som dirigerade bärgningsvagnar till de platser där en bil kört fast.

Överfarten anträddes från svenska sidan i kollonner om 10 vagnar med ½ timmes mellanrum mellan kolonnerna och 200 m. avstånd mellan vagnarna. Vägen, som dagligen lades om med hänsyn till isförhållanden, kantades av mer eller mindre sjunkna, sönderbrutna eller av isen nedskruvade bilar, lasterna hade man på få undantag kunnat rädda, utom i de fall då bilarna gått igenom och försvunnit på en gång. Säkra uppgifter på förlorade människoliv föreligger ej.

När vi nådde finska fastlandet fingo vi första kontakten med de finska lottorna, som mötte oss med välbehövligt rykande varmt kaffe. Efter övernattning i en militärförläggning i Vasa och översyn av vagnarna anträddes färden nästa dag med Åbo som mål. I Vasa utökades kolonnen med ytterligare 12 rikssvenska bilar och kom i fortsättningen att bestå av 19 vagnar. Efter några timmars sömn i Åbo ställdes kursen mot Hangö, där vi anmälde oss hos stadens kommendant och blevo anvisade förläggning och arbetsområde. Redan två timmar efter ankomsten voro bilarna i arbete.

<u>Evakueringsdagarna i Hangö.</u>

Som förläggning i Hangö erhöll kolonnen en utrymd tvåvåningsvilla, där var och en med medförda filtar eller sovsäckar på golvet ordnade sitt nattläger med vintermössa, ryggsäck eller dylikt som huvudkudde. Enär borttransporten av civilbefolkningen redan påbörjat, hade givetvis alla restauranger upphört med sin verksamhet. Utspisningen av evakueringshjälpen och den till Hangö dirigerade arbetshjälpen ägde rum genom Lotta-Svärd-rörelsen. Denna utspisning var ordnad på tre av stadens större lokaler, kasinot, seglarpaviljongen och kexfabriken. Mat tillhandahölls här utan avbrott från kl. 6 på morgonen till 22 på kvällen. Det arbete som lottorna här utförde var något enastående och beundransvärt med hänsyn till de primitiva och svåra förhållanden som rådde. I t.ex. kasinot fanns på grund av bombnedslag inte en hel fönsterruta. För evakueringen var, med stadens kommendant som chef, en evakueringsbyrå organiserad. Då det torde vara första gången i historien som en dylik totalevakuering på så abnormt kort tidsfrist skulle genomföras, var jag särskilt intresserad av evakueringens planläggning.

Staden var indelad i distrikt, som evakuerades av bilkolonner, vars

storlek bestämdes av antalet fastigheter i distriktet. Karlskogakolonnen tilldelades ~~ex~~ sjätte distriktet, som i stort sett utgjordes av villabebyggelse. Bilarna dirigerades till de olika fastigheterna, vilka utrymdes på all lös egendom. I de fall de inneboende i en fastighet på grund av kriget redan evakuerats och den korta tidsfristen ej medgav ägarens tillkallande, fingo ytterdörrarna brytas upp och fastigheterna tömmas på sitt innehåll. Såsom mottagningscentral för evakueringsgodset från Hangö tjänstgjorde den 38 km. därifrån belägna staden Ekenäs samt i viss utsträckning de något längre bort belägna orterna Karis och Lojo. Då Hangö evakueringsområde omfattade 11.000 invånare, är förklarligt att stora svårigheter gjorde sig gällande att kunna mottaga denna enorma mängd lösegendom. Därför måste större fabriksgårdar och allmänna platser tillgripas som avlastningsplatser. Förutom evakueringen per bil utnyttjades järnvägen till bristningsgränsen, och beräknades 200 järnvägsvagnar per dag avgå från Hangö. Antalet evakueringsbilar uppgick till c:a 700. Vägen Hangö-Ekenäs är en smal kurvig väg med dålig sikt, där varje möte ställde förarens körskicklighet på hårda prov. Under evakueringsdagarna rörde sig på vägen i vardera riktningen två aldrig sinande bilkolonner. Att dikeskörningarna blevo legio är förklarligt, då vägen ingalunda höll måtten för den våldsamma fortkörning som i sin tur var påkallad av den knappt tillmätta tiden för transporternas verkställande. De finska myndigheterna hade emellertid ordnat en förträfflig bärgningsservis. I Ekenäs, Hangö och krigshamnen Lappvik voro på vardera platserna stationerade dels en personbil med fem automobilmekaniker, dels bärgningsbil. Reparationsbilarna avpatrullerade ständigt vägen Hangö-Ekenäs så att en dikeskörning var oftast avhjälpt inom loppet av 10 minuter. De finska chaufförerna kör hårdare än våra svenska och ta stora risker, ja, man kan nästan säga, att de tar vilka risker som helst. Enligt finnarnas egen utsago är detta en följd av krigets jäkt och hets. Tack vare Karlskoga-chaufförernas skicklighet klarade sig våra bilar igenom expeditionen med endast smärre skador.

Finska folket och den svenska hjälpen.

Den svenska evakueringshjälpen följdes med stor uppmärksamhet av den finska pressen. I Hangödistriktet, där befolkningen till nära 100 procent talade svenska, blevo vi mycket hjärtligt mottagna och man visade tydligt hur man uppskattade denna hjälpaktion från Sveriges sida.

Vad som förvånade oss mycket var det beundransvärda lugnet från befolkningens sida, då dessa med endast ett par dagars frist måste lämna hus och hem och gå en oviss framtid till mötes. Flyttningen försiggick under sansad stämning och alla tycktes förstå att det som skedde var ett ofrånkomligt tvång. Vi hörde inte ett ord av klagan, knot eller kritik, var och en fogade sig i

detta tvungna öde medveten om att åter ge ett offer för fosterlandet. Hur bittert det än kändes att lämna hemmet, märktes överallt den trosvissa förhoppningen, att det ej skulle dröja länge innan man fick återvända. Vi sågo under dessa dagar många hundra av de bortflyttande men inte ett enda av tårar förgrämt ansikte bland dem. För oss svenskar var det som om vi hjälpt till med borttransporterandet av egna landsmän. "Hade vi hjälpt Finland tidigare hade detta aldrig behövt hända, men när det inte gick så vill vi nu vara med om att rädda vad som räddas kan", sade en av våra chaufförer. Att de finska myndigheterna lade märke till att var man gjorde sitt yttersta utan tanke på sömn eller måltidsraster, fick jag flerfaldiga bevis på. Svenska legationen i Helsingfors meddelade mig att rapport ingått från de finska myndigheterna om det beundransvärda arbete vår kolonn utfört i Hangö.

Hangös betydelse för Finland.

Vi kan först som sist konstatera att en ersättare för Hangö såsom vinterhamn blir oerhört svår att finna, och även med beklagande konstatera att detta sannolikt kommer att drabba finska exportindustrin kännbart. Vintersjöfarten på Hangö har alltid varit mycket stor, krävande vidsträckta kajanläggningar och omfattande lagringsmöjligheter. Vintertrafiken över Hangö har under de senaste åren till 75 procent gått direkt till transoceana länder. En eventuell ersättningshamn måste vara kapabel att på en månad kunna omsätta minst 300.000 ton gods.

Ryska bombflygets "militära mål" i Hangö.

I Hangö ser man redan i förstäderna spåren av de ryska bombflygarnas framfart mot s.k."militära mål" såsom arbetarvillor, den ståtliga folkskolan, sjukhuset, samlingslokaler m.fl. byggnader. Inne i den egentliga staden möter ögat förödelsens styggelse, särskilt områdena mellan järnvägen och Rådhuset. Jag tog i fastighetsregistret reda på namnet till ägarna till en del av de härjade fastigheterna och möttes av idel svenska namn, såsom A.V. Forsström, Liljefors, August Berglund m.fl. Hangös vackra Boulevard kantas av bombade byggnader, det är sådant som den ryska krigsledningen betecknat som "militära mål", när de läto spräng- och brandbomber regna ner från molnen. Sista kvällen i Hangö vandrade jag ut till hamnpirens yttersta ända, jag blickade ut mot tornet med "Hangös öga". Jag ser in över hamnen, där Finlands flagga vajar från isbrytarens gaffelnock, i bakgrunden skymtar det höga vattentornet och på berget därintill, kyrkan med dess resliga spira, och jag undrar när jag skall få tillfälle att nästa gång stå här och blicka ut över en fri nejd.

Hemfärden.

När Karlskogakontingenten som sista bilkolonn lämnade Hangö, kretsade redan ryska bombplan över våra huvuden. Efter ett kort uppehåll i Ekenäs för avlastning ställdes färden till Helsingfors, där vi besågo krigsbytesutställningen och blevo bjudna på middag av Helsingfors stads lottor.

Därifrån lades routen över Karlskogas adoptivstad Riihimäki. Där gjordes vi måltidsuppehåll och togos ett antal fotografier över bombade hus. Jag sökte kontakt med stadens myndigheter för att avlämna medförda gåvor. Riihimäki har c:a 10.000 innevånare. Av de större industrierna kan nämnas glasbruket, ammunitionsfabriken samt industrier för tvål och toilettartiklar. I Riihimäki voro 70 hus totalbombade och över 300 delbombade till obeboeligt skick.

6.

Från Riihimäki gick färden norrut mot Jyväskylä där kolonnen övernattade. I Jyväskylä sammanträffade vi med en av de frivilliga från Karlskoga, ingeniör Cronje Bäck. Nästa dag fortsattes färden på slingrande snöiga vintervägar mot Uleåborg. Här avverkade kolonnen en av de svåraste dagsetapperna då vi på 10 timmar ej medhunno mer än 20 mil, svårigheterna bestodo av att vid alla möten snöplogsvallarna måste genomskottas och bilarna i regel körde fast eller halkade i diket. I Kärsimäki andra övernattningen visade termometern ~~xxxxxxxx~~ 33 grader under noll, då vi kl. 6 på morgonen skulle starta. Att vi behövde 4 ½ timme för att få i gång bilarna var ganska naturligt. I Uleåborg gjorde vi Finland en sista väntjänst genom att taga full last massabalar med till Torneå. Från Torneå gick färden till Haparanda och vidare på kända vägar söderut, på vilka vi fingo känning av norrländsk snöstorm.

När kolonnen i lördags kl. 14.30 rullade in på Karlskoga torg avläste jag för sista gången vägmätaren, och då hade kolonnen tillryggalagt c:a 5000 km.

Till slut kan det vara av visst intresse att omtala hur man som rikssvensk kan göra sig förstådd i Finland, längs västkusten träffar man praktiskt taget överallt svensktalande befolkning, men under hemfärden, som gick genom rent finsktalande bygder klarade vi oss med följande ~~xxx~~ sex finska ord: ruoka, kahvia, vuode, heti och mitä maksaa, d.v.s. mat, kaffe, säng, genast och får jag betala. Som en kort sammanfattning av resan skulle jag vilja framhålla att vi trots lång anmarschväg medhunno fullgörandet av expeditionens uppgift, att vi fingo lära känna perfekt finsk organisation och att vi med egna ögon fingo se det totala krigets fruktansvärda verkningar i alla de städer och samhällen vi passerade. Av finska folket fingo vi det intrycket att detta aldrig frivilligt kommer att uppge sin självständighet, utan även i fortsättningen kommer att kämpa för västerlänsk kultur mot österns barbarism.