

Rapport från föredraget *När Finlands sak var vår*

T 3 kamratförenings ordförande Kjell Åström hälsade, på grund av pågående fönsterbyte på museet, åhörarna välkomna till föreläsningen i en för dagen tillfällig ”föreläsningssal” på andra våningen i ett rum som på apotekstiden var apotekarfamiljens matsal. Han berättade att reparationerna av husets 83 fönster planeras vara avslutad till midsommar, att föreläsning var ett samarrangemang mellan T 3- och I 21 Kamratföreningar, Sollefteå museum och ABF.



Av Eric Björklunds föredrag framgick att Sveriges stöd till Finland omfattade mera än frivilliga soldater och vapen. Foto från Sollefteå Bild-databas.

Dagens föreläsning var Eric Björklunds tredje i Sollefteå. Han har tidigare föreläst både på T 3- och Sollefteå museum. Eric är född i Bötsle utanför Härnösand och har arbetat som journalist och fotograf på både Västernorrlands Allehanda och Nya Norrland i Sollefteå. Han har varit chefredaktör för Svensk Åkeritidning och skrivit böcker om Sverige och Finland under andra världskriget. Han är redaktör för Finlandsfrivilligas tidning och har gett ut fyra diktböcker på mål.

Eric's föredrag handlade inte om den Svenska frivilligkåren, Hangöbataljonen, Svenska frivilligflottiljen eller Svirkompaniet utan var en imponerande redovisning av Sveriges övriga bidrag till det av krig som så hårt drabbade Finland.

Petsamotrafiken

Eric inledde föreläsningen med att berätta om Petsamotrafiken. Efter det att Tyskland den 9 april 1940 ockuperat Norge var den lilla hamnen Linhammar vid Petsamo Finlands och Sveriges enda import- och exportväg västerut. Sverige hade köpt flygplan i USA, Seversky P-35 (J9) vilka Sverige var i skriande behov av. Detta fick flygförvaltningen att ta initiativ till Petsamotrafiken.

Den svenska åkerinäringen tog på sig uppdraget att svara för transporter mellan Sverige och Petsamo, en sträcka på 65 mil enkel resa.

Mellan Rovaniemi och Petsamo fanns det då bara en smal grusväg med broar som ibland bara var provisoriskt lagade efter Vinterkriget. Det gick också finska transporter mellan Rovaniemi och Petsamo vilket ökade trycket på vägen. Dikeskörningar var ofta förekommande. Den svenska Petsamotrafiken omfattade förutom

transport av flygplan även import av förnödenheter och export av pappersmassa. Trafiken upphörde i juni 1941. En svensk förare omkom under Petsamotrafiken.



Eric Björklund, en suverän föredragshållare, en journalist och folkbildare som kunnigt och begripligt berättar om dramatiska, men i dag ofta bortglömd, insatser under den tid "När Finlands sak var vår". Foto Peter Larsson.

Svenska Arbetskåren

LO:s ordförande August Lindberg tog efter ett besök i Finland initiativ till bildandet av Svenska arbetskåren som under en tid var med och byggde en bit av Salpalinjen, en gigantisk befästningslinje vid Finlands östra gräns. Bygget började efter vinterkriget och befästningslinjen går från Finska viken i söder till Ivalo i norr och är 120 mil lång. Den är den längsta sammanhängande befästningslinjen i världen och Finlands största byggprojekt. Bygget avbröts på hösten 1944. Den svenska regeringen bidrog med 25 miljoner kronor till bygget, i dagens pengar en halv miljard, då det ansågs att Salpalinjen även utgjorde ett skydd för Sverige. 1000 civila svenska arbetare deltog i Arbetskåren som avslutade sina arbeten i Finland på senhösten 1940.

Kvarkentrafiken

Under vinterkriget, 30 november 1939 - 13 mars 1940 öppnades en isväg mellan Holmsund och Vasa. Isvägen var 12 mil lång och på den transporterade Svenska och Finska lastbilar krigsmaterial till Finland och finsk export av pappersmassa på återvägen. Att isvägen öppnades berodde på att järnvägen över Torneå och Haparanda inte kunde ta alla transporter, att Östersjön till stor del var frusen och hotet från patrulle-rande Sovjetiska ubåtar.

I Holmsund fanns en depå där bland annat engelsk- och fransk krigsmaterial lagrades under bar himmel. Under en period bevakades depån av en enda man.

Transporterna över Kvarken genomfördes i mörker och kyla och vid ett tillfälle blev hela 64 lastbilar på väg till Finland fast i ett snöoväder ute på isen. Från Holmsund sändes då ut en furir med några man och en pulka med varm dryck för att undsätta förarna som alla räddades av det utsända teamet.

Tysktrafiken

Från januari till april 1942 transporterade svenska förare och lastbilar från AB Svenska Godscentraler (ASG) svensktillverkade träbaracker till de tyska förbanden i norra Finland. Åkarnas förtjänster var goda. Enligt avtal skulle bilarna lossas av tyskarna, ett arbete som de ofta lät illa medfarna Sovjetiska krigsfångar utföra. Trafiken var av lättförståliga skäl hemlig och efter kriget har man från svensk sida helst velat glömma denna insats för den tyska krigsmakten.



En bild som Eric visade under föredraget och som ger en god uppfattning om den svåra uppgift som ålåg Bataljon Sederholm: att på kort tid evakuera människor, bohag och boskap. Foto från Bilddatabas Sollefteå.

Bataljon Sederholm

Bataljon Sederholm är en av de minsta kända insatserna under det andra världskriget. En fältutrustad tillfälligt sammansatt, reguljär, svensk bataljon skickades i mars 1940 till Finland för att hjälpa till med att evakuera människor, bohag och boskap, i en operation som skulle komma att gå till historien som den största folkomflyttningen i Norden, i modern tid.

Vinterkrigetets fredsvillkor blev hårda för Finland. I fredsavtalet ingick att Finland på tio dagar skulle evakuera de områdena som Sovjetunionen erövrade.

Den 13 mars gjordes en finsk framställan till det svenska utrikesdepartementet om transporthjälp vid evakueringen av Karelen. De svenska myndigheterna agerade snabbt och uppdraget gick till major Mortimer Sederholm som redan en dag efter det att han fått uppgiften hade organiserat en insatsklar bataljon.

Bataljon Sederholm var ett imponerande förband om 1 200 soldater, 500 motorfordon och nästan 400 lastbilar. Från T 3 ingick i bataljonen två bilplutoner vars chefer var löjtnanterna Åke Hedberg och Åke Hildestrand.

Efter tilltransport påbörjades den 18 mars evakueringsarbetet som sedan kom att pågå i stort sett dygnet runt under den tid som bataljonen verkade i Finland.

Samma dag som tyskarna angrep Norge och Danmark beordrades Bataljon Sederholm att avbryta verksamheten i Finland och återgå till Sverige. Redan den 11 och 12 april var bataljonen tillbaka i Sverige.

Hemmafrontens brödraskap

Många finska soldater var jordbrukare. Med deras inkallelse stod många finska gårdar utan manlig arbetskraft. Här ryckte 2000 svenska frivilliga jordbrukare in och hjälpte till på finska jordbruk. En av dem var författaren Vilhelm Moberg.

Från Svenska bönder kom det till deras finska kollegers hjälp 100 miljoner kronor i dagens penningvärde och fem skeppslaster med jordbruksredskap



Trafik-Nostalgiska Förlaget har gett ut några av Eric Björklunds tidigare böcker i nytt givande. Det är Petsamotrafiken med en ny tillkommen del med bilder, Tysktrafiken och Kvarcentrafiken i ett band, och Bataljon Sederholm i ett nytt större format. Böckerna finns bland annat att köpas på Sollefteå Museum. Foto S-O Braff.

Tack Eric Björklund för en givande föreläsning.