

# Tungt uppdrag på svag is

Text Eric Björklund Foto Arkiv, ur boken "Kvarkentrafiken" Grafik Gunilla Ahlholm

Under 1930-talet upprättade finska generalstaben försvarsplaner om Finland skulle dras in i krig. Arméns uppgift var att bromsa angriparnas framryckning tills man fick militär hjälp utifrån – eller via förmedling av en tredje stat kunde få en acceptabel fred.

Det var den teoretiska förutsättningen fram till vinterkrigets utbrott den 30 november 1939. Nu skulle teorin möta praktiken.

Den sovjetiska övermakten var förkrossande, särskilt i fråga om artilleri och pansar. Finlands armé bestod i det första skedet av 200 000 man, 32 stridsvagnar och 119 flygplan. Sovjets armé anföll med 460 000 man, 1 500 stridsvagnar och 1 000 flygplan.

I början av december behandlades kriget i Nationernas förbund. Generalförsamlingen antog en resolution som ”riktar en enträgen vädjan till förbundets medlemmar om att ge Finland sådant materiellt och humanitärt bistånd, som var och en är i stånd till ...”

Vädjan hörsammades av en mängd nationer, till och med innan resolutionen antogs. Den normala vägen för leverans av krigsmateriel från eller via Sverige till Finland, var vägen och järnvägen över Haparanda och Torneå.

Transporterna på järnväg var dock besvärliga. Allt gods måste omlastas, eftersom spårvidden var olika i de båda länderna.





Alltså sökte man alternativa transportvägar. Det är inte helt klart vem eller vilka som kläckte idén att frakta krigsmateriel till Finland över Kvarkens havsis, mellan Holmsund och Vasa. Men svenska och finska myndigheter förhandlade om en isväg i januari 1940 – drygt en månad efter krigsutbrottet.

Sedan Sverige godkände projektet beviljade finska regeringen i slutet av januari fyra miljoner mark till isvägen Vasa-Grönvik-Björkö-Umeå.

En kommitté, med uppgift att övervaka och leda trafiken, tillsattes. Finska Vägverket fick i uppdrag att öppna isvägen, som klassades som en militär väg.

*Distriktsingenjör Torsten Nordström, Vasa, tillsammans med svenske transportledaren Ernst Gardfors på isen utanför Holmögadd.*

Den 1 februari ansågs isen tillräckligt stark för att Vägverkets Torsten Nordström med manskap för första gången körde från Vasa till Holmsund. Där inleddes överläggningar med svenska myndigheter och med lastbilsåkarna. Svenskarna skulle ploga en sträcka på 25 kilometer, från Holmsund till Holmögadd. Finländarna skulle sköta resten av sträckan till Vasa. Transportsträckan blev 120 kilometer.

En mängd sågverk sågade staketribbor, som spikades ihop till snöskärmar, som satt upp längs vägen för att hålla vägen snöfri. Teoretiskt var utsättningen av snöskärmar oklanderlig, men efter första snöstormen visade det sig att snöskärmar stack upp ett par decimeter ur snömassorna. Passagerarna, som med stor möda öppnats genom packisen, blev överfyllda med hårt packad drivsnö. Det gjorde det omöjligt att anlägga ny väg där.



I regel utfördes den 12 mil långa transporten nattetid. Men vid svåra is- och väderförhållanden blev kolonnerna försenade och anlände till Vasa respektive Holmsund i fullt dagsljus. Trots det blev kolonnerna aldrig angripna av ryskt flyg.



Engelska kanoner i avvaktan på transport.



Hundratals bilar kom över Kvarken till Vasa för att delta i evakueringen av Hangö och Karelen efter vinterkriget.



Snö mängderna kring snöskärmarna gjorde också att isen tyngdes ner och sprack – och vattenmassor trängde upp och in i snövallarna. På dessa ställen gick det inte längre att röja väg. Ny väg måste öppnas ett hundratal meter från den förra.

Efter dessa erfarenheter ansågs den nya vägbyggnadsprincipen klar; inga snöskärmar och inga försök till forcering av packis. Viktigast av allt var att vägen kryssade mellan hindren.

Den 13 februari höll hela äventyret med isvägen på att få ett snabbt slut. Den här dagen höll en av svenska Vägstyrelsens bilar på att ploga den nyligen utprickade vägen. Fyra personer satt i hytten på den gamla Scania:n. Vid ratten satt 36-åriga föraren Anshelm Högdahl.

När plogbilen nådde fram till en kurva på isvägen, ville föraren räta ut kurvan och körde plogbilen mot snökanten. Strax därefter brast isen under bilen. Allt gick så snabbt att ingen hann få upp hyttedörren innan bilen sjönk. De blev sittande i hytten medan bilen sjönk till botten.

Tre av de fyra lyckades till sist få upp hyttedörren och nådde isvakens kant och kunde rädda sig. Dagen efter olyckan återfanns kroppen av föraren.

En direkt effekt av olyckan var att den vägingenjör som hade ansvar för väghållningen på svenska delen av isvägen, omedelbart avsade sig varje form av befattning med vintervägen. Han trodde inte för ett ögonblick på att transportererna skulle kunna genomföras. Och beslutade att Vägförvaltningens plogbilar inte under några omständigheter fick användas på Kvarkens is.



*Furiren Folke Stenbom ledde räddningsaktionen av 64 insnöade lastbilar på Kvarkens is.*

Efter diverse diskussioner övergick ansvaret till Umeå flottningsförening och till värnpliktige 242 69/1930, Ernst Gardfors. Han blev den som kom att spela huvudrollen för såväl väghållningen på svenska sidan som för ledningen av transportererna.

Gardfors ersättning för jobbet under Kvarkentrafiken uppgick till tio öre per dag. Men efter vinterkrigets slut beslutade marskalk Gustaf Mannerheim att tilldela honom Frihetskorset av fjärde klass.

Den 19 februari sa väderprognosen att det skulle gå att genomföra den första större lastbilstransporten till Vasa. Vid 14-tiden inledde stuveriarbetare lastning av 20 lastbilar. Godset bestod av engelsk ammunition, gasmasker, pansarvärnskanoner, bomull, destruktionsfett samt gåvor. Sammantaget lastades denna eftermiddag 60 ton på lastbilarna.

Denna första kolonn genomförde transporten utan några som helst problem och den nådde Vasa efter cirka fem timmar.

Men redan dagen efter blev det tvärstopp i transportererna. En snöstorm med vindar på mellan 16–18 meter per sekund omöjliggjorde transporten.

Vintervägen hade fullständigt blåst igen. Dessutom slog det upp en flera sjömil stor råk mellan Fjäderägg och Helsingkallan.

Den 21 februari tog man igen vad som förlorats dagen innan. Då startade en kolonn på 68 bilar från Holmsund med 100 ton ammunition och pansarvärnskanoner.



*Ombudsman N S Ericsson, var tidigt inne på en isväg mellan Holmsund och Vasa.*

När trafiken hade pågått några dagar skrev militärområdesbefälhavaren i Boden ett brev till den svenske överbefälhavaren: ”Att för kontroll och bevakning vid Holmsund har Länsstyrelsen därstädes förlagt en avdelning statspolis”.

Bakom uttrycket ”en avdelning statspolis för kontroll och bevakning” dolde sig i verkligheten den i synnerhet ensamme och obeväpnade extra polisen Folke Johansson. Det var hela bevakningsstyrkan.

Natten mellan den 12 och 13 mars var en katastrof mycket nära. Mitt ute på östra Kvarken stod 64 lastbilar ohjälpligt fast i snömassorna, i rykande snöstorm. De befann sig cirka 13 kilometer från Holmögadd.

Kylan, vinden och snön stack som vassa nålar i förarnas ansikten om de lämnade hytten. Den här natten fanns ute på Holmögadd en mindre styrka med uppgift att bevaka vintervägen. Chefen för styrkan var löjtnant Johan Key, Umeå. Hans ställföreträdare var furiren Folke Stenbom.

Stenbom hade på känn att något allvarligt höll på att inträffa eftersom det inte, som beräknat, hade passerat några lastbilar från Finland.

Stenbom fick order att med hjälp av två man bege sig ut på isen för att söka efter de försvunna lastbilarna.

## Sex lastbilar gick genom isen

**Sammanlagt** lossades 1 441 ton varor i Vasa.

**1 121** ton transporterades från Finland, i huvudsak cellulosa och papper.

**Under** tiden för Kvarkestrafiken genomfördes 779 lastbilstransporter.

**Även** ett mindre antal finska fordon och förare deltog i Kvarkestrafiken. Av de finska förarna utgjordes största delen av 16 reservister som transporterade nästan 100 000 liter bensin från Umeå till Vasa.

**Sex** lastbilar gick genom isen. En dödsolycka – föraren av en svensk plogbil.



I regel utfördes den 12 mil långa transporten nattetid. Men vid svåra is- och väderförhållanden blev kolonnerna försenade och anlände till Vasa respektive Holmsund i fullt dagsljus. Trots det blev kolonnerna aldrig angripna av ryskt flyg.

Vid fem- eller sextiden på morgonen fick patrullen syn på konturen av den första lastbilen. När de tittade in i hytten såg de att den var tom. Patrullen skidade vidare längs den nu nästan översnöade kolonnen, som var spridd på en sträcka av en kilometer.

När patrullen passerat flera bilar kom man fram till en i vars hytt de återfann fem förare som försökte hålla värmen genom att sitta tätt tillsammans. Någon värme från motorn fick de inte, eftersom drivmedlet hade tagit slut.



Stämningen bland förarna blev mycket upprörd när de fick klart för sig att den unge furiren tänkte inleda fotmarsch med dem till Holmögd. Några blev rent av hysteriska vid tanken på att i rykande snöstorm och i lågskor och vegamössa gå de 13 kilometrarna till Holmögd.

Ganska snart in på fotvandringen visade de första förarna tecken på utmattning. En lade sig ner i snön och vägrade att ta ett steg till. När varken hot eller böner längre hjälpte tog Folke Stenbom sin skidstav och piskade föraren upp ur snön. Han slog så hårt att staven bröts av.

Till sist kunde marschen med alla förarna fortsätta.

När gruppen till sist samlats i en barack på Holmögd kom meddelandet via radion att Finland och Sovjetunionen hade slutit fred.

Dock, manskapet var räddat och sedan inleddes bärgningen av fordonen ute på isen. Resultatet av den insatsen blev att samtliga fordon räddades utom ett som blev kvar ute på havsisen.



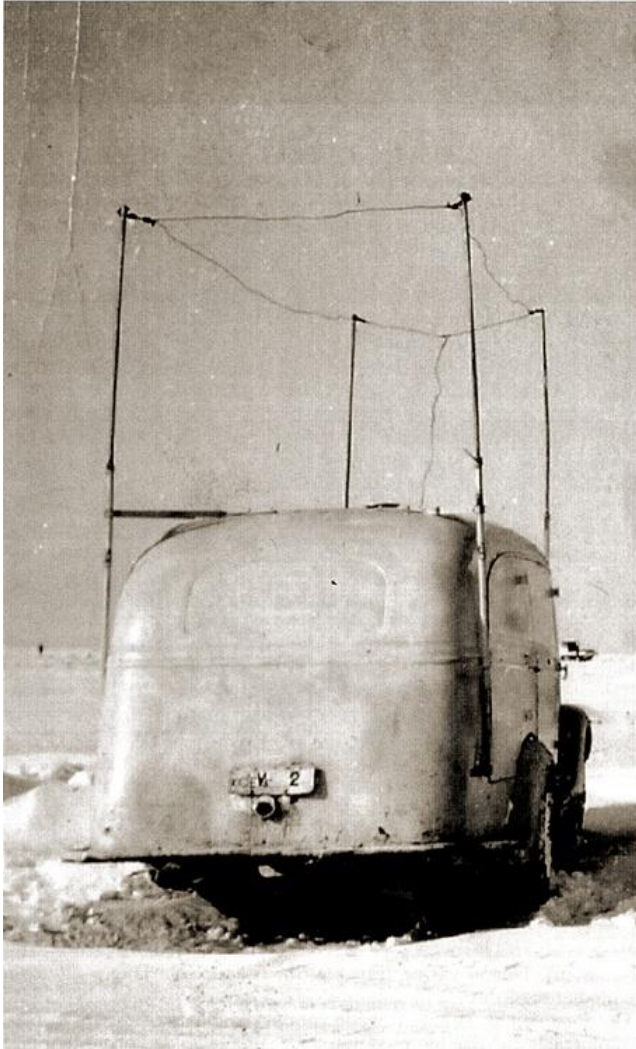
Sedan den ordinarie väghållaren backat ur den äventyrliga väghållningen löstes problemet genom att två gamla Scaniabilar lånades från Umeå Flottningsförening.

60 år efter händelsen mottog Folke Stenbom utmärkelsen Finlands vita ros.

Det får nästan betraktas som ett mirakel att det inte inträffade fler än en dödsolycka under tiden Kvarkentrafiken pågick. Under en av körningarna från Vasa stannade plötsligt det främsta fordonet. Mot givna order körde den bakomvarande lastbilen upp strax bakom den inbromsade bilen. Föraren som steg ur hytten uppmanades genast att backa bort sitt fordon för att minska belastningen. Men när han steg upp på fotstödet till hytten brast isen. I liknande situationer brukade bilen antingen sjunka med flaket eller kylaren först. Den här gången sjönk bilen rakt ner.

Ett par förare rusade fram till den paralyserade föraren som krampaktigt höll sig kvar i sin bil. Några grabbade tag i hans fotsida vargskinnspäls och kunde i sista stund sätta honom i säkerhet.

Det förekommer en mängd olika uppgifter om storleken av transportererna på isvägen, bland annat nämns att 800 lastbilar deltog i trafiken. I verkligheten handlar det nog troligen snarare om 800 lastbillass.



Finska radiobilen, med finsk militär, spelade en viktig roll i Kvarcentrafikens sambandstjänst.

Vilken betydelse hade då Kvarcentrafiken för Finland? I mars 2000 sa ordföranden för Vasa krigsveterandistrikt, Holger Strandberg, när han avtäckte ett minnesmärke över trafiken så här: "Eftervärlden ska här stanna i begrundan inför stordåd, fullt jämförbara med soldaternas insatser vid fronten. Kan det verkligen vara sant att sådana väldiga mängder krigsmateriel och annat kunde föras över Kvarkens isar i köld och snöstormar? Sådana frågor ska kommande generationer ställa här inför detta minnesmärke. Och då vandraren blir övertygad om att det verkligen hänt, ska han med blottat huvud uttala sitt tack; tack för att ni hjälpte oss så att vi i dag får leva i ett fritt fosterland, i ett självständigt Finland."

---

**Text Eric Björklund**

**Foto Arkiv, ur boken "Kvarcentrafiken"**

**Grafik Gunilla Ahlholm**