

FÖREMÅL PÅ FLYKT

Mirja Arnshav & Anneli Karlsson



NORDIC ACADEMIC PRESS

FÖREMÅL PÅ FLYKT

BOTTNISKA VIKEN

FINLAND

LADOGA

Leningrad

Åbo

Helsingfors

Åland

FINSKA VIKEN

Hangö

Nargö

Tallinn

SVERIGE

Odensholm

Ormsö

Hapsal

Stockholm

Dagö

Gotska Sandön

Pärnu

Ösel

Runö

SOVJETUNIONEN

Gotland

Jürkalne

Riga

Liepāja

ÖSTERSJÖN

Rikskommissariat Ostland

TYSKA RIKET

Gränser 1942

Östfronten i mitten av september 1944

0 100 200 km

FÖREMÅL PÅ FLYKT

Mirja Arnshav
& Anneli Karlsson



NORDIC ACADEMIC PRESS

SJÖHISTORISKA

Boken är framtagen av Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM), inom projektet Flyktens materialitet. Projektet har finansierats med medel från Riksantikvarieämbetets FoU-anslag och av SMTM. Boken har formgetts och tryckts med stöd från Sjöhistoriska museets vänförening, Sjöhistoriskas Vänner.

Nordic Academic Press, Lund
www.nordicacademicpress.se

Kopiering eller annat mångfaldigande av
denna inlaga kräver förlagets särskilda tillstånd.
© Nordic Academic Press, Sjöhistoriska museet/SMTM & författarna 2022

Text: Mirja Arnshav, Sjöhistoriska museet/SMTM
Foto (om inget annat anges i bildförteckningen):
Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet/SMTM
Research: Elin Heppling och Mirja Arnshav, Sjöhistoriska museet/SMTM
Projektledning: Anna Arnberg, Sjöhistoriska museet/SMTM

MIX
Papper från ansvarsfulla källor
FSC® C002795

Grafisk form: Lönegård & Co
Omslag: Lönegård & Co
Kartor: Lönegård & Co
Tryck: Livonia Print, Riga
Boken ingår i Sjöhistoriska museets rapportserie som nr 50
ISSN 1400-2582
ISBN 978-91-89361-16-4
ISBN 978-91-89361-16-4 (epdf)

Upphovsrätt, där inget annat anges i bokens
bildförteckning, enligt Creative Commons licens CC BY.

FoU-anslag
RIKSANTIKVARIEÄMBETET

Projektet är finansierat av Riksantikvarieämbetets anslag
för forskning och utveckling (FoU). För forskningsresultat
och eventuella ståndpunkter svarar projektet.



INNEHÅLL

Den stora flykten	7
Ofredstid	15
Uppbrott och avsked	37
Lätt och tungt bagage	57
En av tusen båtar	75
Över havet	91
I hamn	117
Epilog	147
Föremålsförteckning	150
Bildförteckning	155
Litteratur	158


PASSAGERARELÄGENHETER
SÄSONG 1935
STOCKHOLM
TALLINN
PÄRNU REDERI A.B. - PÄRNU
Till Estlan
med s/s Es
PÄRNU REDERI AB - PÄRNU
Sommaren 1936
Ångf. »ES
MODERN VIKING
FAR ÖSTERUT...
1937
Till ESTLA
med ångar
ESTONIA, KALE
PÄRNU RED
Till ESTLAND
med ångarna
ESTONIA · KALEVIPOEG · VASA
PÄRNU REDERI A. B. PÄRNU
stland

DEN STORA FLYKTEN

ÖSTERSJÖN ÄR ETT litet hav, som under gynnsamma omständigheter är förhållandevis enkelt att korsa. Sedan gammalt har det därför funnits täta kontakter mellan dagens Sverige och Baltikum. Släktband, historia, arbete och handel har knutit samman människorna på båda sidor om havet, som när det är isfritt ligger som en öppen väg mellan kusterna. Där avståndet är som kortast, som mellan Gotlands östkust och Ösel, har det fallit sig naturligt att vända sig till varandra för handelsutbyte och inköp. De svenskspråkiga enklaverna på Estlands kust har också haft ett kontinuerligt utbyte med Stockholm med omnejd. Under 1930-talet uppstod även en blomstrande turism när Estland, ”Sveriges första Mallorca”, blev ett populärt semestermål för badsugna svenskar. Kommunikationerna var goda med dagliga flygförbindelser och flera båtlinjer mellan Stockholm och Tallinn respektive Pärnu.

Med andra världskrigets utbrott och de efterföljande ockupationerna av de baltiska staterna bröts för en lång tid framåt de fria, vardagliga förbindelserna över Östersjön. I stället uppstod en ny typ av sjöfart mellan den baltiska och svenska kusten – trafik med båtflyktingar, som kulminerade under hösten 1944 för att sedan snabbt betvingas och i det närmaste upphöra. Bakgrunden till denna händelseutveckling var tre hårdföra ockupationer: en sovjetisk, en tysk och sedan återigen en sovjetisk, som skulle vara ända fram till 1991.

Vid krigsutbrottet förklarade sig Estland, Lettland och Litauen omgående neutrala. Ändå dröjde det inte länge förrän sovjetiska trupper samlades vid gränserna, med krav på annektering av territorium för militärbaser. Försommaren 1940 hade regeringarna bytts ut och de tidigare självständiga baltiska staterna utropats till Sovjetrepubliker.

När Tyskland året därpå bröt sin icke-aggressionspakt med Sovjetunionen och anföll sin forna allierade blev Baltikum återigen ett stridsområde. Sovjetunionen tvingades bort med gemensamma tysk-baltiska ansträngningar. Men kampen ledde inte till återupprättelse av de baltiska staterna. I stället etablerades vad som kom att kallas Reichskommissariat Ostland. Under de följande åren fick befolkningen i regionen lyda under tyskt styre, vilket bland annat innebar massiva utrensningar av judar och omfattande tvångsinkallelser till krigstjänst vid fronten. Hösten 1944 pressades slutligen tyskarna tillbaka av Röda armén. Så inleddes en andra sovjetisk ockupation, som inte tolererade någon som helst opposition och som betraktade alla som motsatt sig maktskiftet som landsförrädare.

Under både det sovjetiska och det tyska styret var det strängt förbjudet att avvika till Sverige eller Finland. De flyende som ertappades på land eller till sjöss besköts, och hårda reprimander hotade att drabba anhöriga till de som avvikit. Av samma anledning var sjöfarten noga reglerad och övervakad. Även de småbåtar som användes i det kustnära fisket, vilket var nödvändigt för den ansträngda folkförsörjningen, var satta under noggrann kontroll. Det förekom att magneterna till motorn samlades in efter varje fisketur och bränsleransonerna hölls medvetet låga för att försvåra flyktförsök. I vissa områden tilläts endast äldre män att fara på fiske, eftersom de inte ansågs lika benägna att avvika. Illegala båtar som påträffades destruerades omgående – de besköts, sågades itu eller höggs sönder så att de omöjligt skulle gå att reparera. Bristen på tillgängliga båtar var det största hindret för människor som ville fly västerut.

Trots ockupanternas ansträngningar att hejda flykten västerut anlände

till Sverige 1943–1944 omkring tusen båtar med människor från Baltikum. Det var män, kvinnor och barn, totalt omkring 35 000 personer, som ställda inför de tyska och sovjetiska förtryckarregimerna sett sig tvungna att lämna sina hem, och som till skillnad från merparten av sina landsmän lyckats hitta ett sätt att ta sig över havet till neutralt område. Den överväldigande majoriteten kom från Estland, medan omkring 5 000 var letter och några hundra var litauiska medborgare.

De första flyktingarna dök upp redan under de första ockupationsåren, men de allra flesta anlände under september månad 1944. Att flykten eskalerade under dessa höstveckor berodde på de sovjetiska framryckningarna och fruktan för ett nytt kommunistiskt styre, där alla som inte agerat lojalt mot Sovjetmakten under de tyska ockupationsåren riskerade att betraktas som landsförrädare. I det kaos som uppstod i samband med striderna och det tyska tillbakadragandet släppte också den tyska kontrollen något, vilket ökade möjligheterna att ta sig förbi bevakningen.

De som flydde över havet var i många fall kustbor med erfarenhet av båtar och sjöresor. Andra kom från städer och inlandet och sökte sig till kusten i hopp om att där finna ett sätt att ta sig vidare. Medlemmar i den estlandssvenska minoriteten kunde om de hade tur komma med på något av de evakueringsfartyg som efter förhandlingar mellan svenska och tyska representanter genomförde nästan tjugo legala turer till Sverige innan tyskarna drog sig tillbaka och överflyttningen måste upphöra.

Från Sverige och Finland organiserades samtidigt en hämtningstrafik av mer eller mindre ljusskygg karaktär, uppburen av baltiska motståndsrörelser i samarbete med svenska myndigheter och svensk underrättelsetjänst. Regelrätta smuggelresor i utbyte mot betalning förekom, men också hämtningar som genomfördes på eget bevåg av människor som själva genomfört en lyckad flykt och som tog risken att återvända för att försöka rädda familjemedlemmar och grannar. Hämtningsverksamheten pågick in i det längsta, fram till det att Sovjetunionen tagit kontroll över samtliga baltiska kuststräckor.

Flyktvägarna västerut växte fram både med hänsyn till det politiska landskapet och den naturliga topografin. Man sökte kortast möjliga distans över öppet hav, men måste också ta hänsyn till bevakningslinjer och militär närvaro, eventuella transitländers politiska relationer och chanserna att undvika upptäckt. Den estniska kusten, med dess många öar och vikar, erbjöd generellt fler möjligheter att gömma undan en båt och avvika osedd än vad som var fallet vid den öppna lettiska kusten.

Den säkraste vägen för de som lade ut från Estlands norra kust var att korsa Finska viken eller ta sikte på Hangö vid Finlands sydspets och sedan fortsätta över Skärgårdshavet till Åland och vidare mot Roslagskusten. Inte sällan fick de flyende hjälp av finska och åländska öbor att komma vidare. De båtlag som upptäcktes av den finska sjöbevakningen eller rapporterades till myndigheterna kunde hejdas och hållas kvar i landet, uppmanas att ansluta sig till den finska armén eller, om de var av estlandssvenskt ursprung, skickas vidare till Sverige med ordinarie passagerartrafik. Efter den finsk-sovjetiska separatfreden riskerade de ester som befann sig i Finland utlämning och fick bråttom att försöka ta sig över till Sverige. För att underlätta överflyttningen arrangerade ett förbund av estniska flyktingar i Helsingfors särskilda evakueringstransporter över Bottenhavet.

De flyende som utgick från trakterna kring Dagö och Ösel på Estlands västra kust hade en längre etapp över öppet hav att tillryggalägga. De satte antingen kurs mot Stockholms skärgård – och fick angöra en av världens erkänt mest klippiga och svårnavigerade skärgårdar – eller mot norra Gotland. Av dem som valde det sistnämnda drev många längre norrut än avsett och hamnade på Fårös yttersta spets eller till och med på Gotska Sandön. Andra missade även dessa utposter och fick i stället fortsätta hela vägen till det svenska fastlandet. Inte sällan var sjönöden stor när dessa båtar väl närmade sig land. Under hösten 1944 började därför bägge farvattnen patrulleras av svenska militärfartyg med uppgift att assistera de vinddrivna flyktbåtarna och hjälpa dem in till en säker hamn.



Två nyanlända kvinnor i ett mottagningsläger i Gimo visar stolt upp den radio de lyckats få med sig i flykten från Estland.

Till den gotländska ostkusten kom även letter från Rigabukten, Kuriska sjön och de lettiska hamnstäderna. Att många letter anlände just till Gotland hade att göra med det geografiska läget. Avståndet mellan de bägge kusterna var inte större än att man från det gotländska Östergarnslandet kunde se ljusskenen mot natthimlen i öster och höra fönstren skaka av detonationerna när staden Liepāja bombades. Mot krigets absoluta slutskede och i samband med den tyska kapitulationen under våren 1945 fick

Gotland ta emot en sista flyktingström från den så kallade Kurlandsfickan, som in i det sista hölls av tyskarna och där en stor mängd flyktingar från den baltiska regionen samlats.

Sammantaget ankom nästan en tredjedel av alla baltiska flyktingar som sökte sig till Sverige till Gotland. För dem kunde det bli nödvändigt att resa vidare över havet och tvingas inse att inte heller svenska vatten var opåverkade av kriget. Försörjningssvårigheter och brist på förläggningar gjorde det nödvändigt att sprida ut de nyanlända över hela Sverige, men att göra så var politiskt känsligt, då det från sovjetiskt håll ansågs försvåra ett återförande. Överflyttningen till det svenska fastlandet skedde först med ordinarie passagerarbåtar, men efter varningar om att sovjetiska ubåtar börjat röra sig väster om Gotland och flera hotfulla incidenter drabbat passagerartrafiken, övergick transporterna i militär regi. Avfärderna skedde nattetid, och i största hemlighet. Utan förvarning väcktes de ovetande passagerarna och fick eskorterade av militärer skynda mot de väntande hjälpkryssarna i hamnen – en obehaglig upplevelse som underströk situationens allvar. Sänkningen av Gotlandsbolagets *Hansa* senhösten 1944 bekräftade att farvattnen verkligen var osäkra.

Få av de nyanlända kände sig trygga i Sverige under åren som följde på krigsslutet. De svenska myndigheternas beslut att överlämna deras båtar till Sovjetunionen och att tillåta besök av sovjetiska agenter i flyktinglägren skapade en utbredd oro. Efter att var och en fick ta emot en officiell skrivelse där det framhölls att det var Sveriges önskan att de skulle återvända stegrades oron ytterligare, och övergick i ren bestörtning när det blev känt att omkring hundrafemtio letter, ester och litauer som stridit i tysk uniform skulle utlämnas, trots högljudda protester och hungerstrejker.

Med tiden började det också stå klart att Atlantdeklarationens utfästelser om att de stater som ockuperats skulle återupprättas inte var inom sikte för de baltiska nationernas del. De som hade trott att exilen var tillfällig, och att de snart skulle kunna återvända till ett fritt Estland eller Lettland,

insåg att de missbedömt situationen. Att ge upp sitt medborgarskap var samtidigt ett svårt steg, och en stor del av gruppen förblev statslösa för lång tid framåt.

Som en reaktion på situationen förberedde sig många för en fortsatt flykt, bort från Sverige och längre bort från Sovjetunionen. Andelsföreningar bildades för inköp av fartyg som vid behov skulle kunna fungera som flyktredskap. Vid kajer runt om i landet låg snart fartyg rustade och segelklara, ifall det politiska läget skulle försämras. Mer än femtio fartyg och en del småbåtar lade ut från Sverige under åren efter krigsslutet, och så befann sig tusentals människor åter på flykt ute till havs, med ett världshav framför sig att korsa. Klart är att långt fler än de som verkligen kastade loss umgicks med tankar på att ge sig iväg, men hejdades av brist på medel eller för att någon familjemedlem motsatte sig en fortsatt flykt. När avfärden dröjde hade barn hunnit rota sig, äldre orkade inte vidare och människor som traumatiserats av flykten vägrade att återigen sätta sin fot i en båt och riskera livet ute till havs.

Med facit i hand vet vi att inte fler människor tvingades tillbaka efter baltutlämningen. Men Sovjetunionen höll kvar sitt grepp om de tidigare självständiga baltiska staterna i många decennier. Det dröjde innan det blev möjligt att återbesöka de städer och byar som lämnats, och varje oövervägt kontaktförsök eller oförsiktig formulering riskerade att dra olycka över de som var kvar i ockupationsmaktens våld. Merparten av de som flydde med båt över Östersjön kom därför att leva resten av sitt liv i Sverige – eller i länder som Kanada, USA och Australien. Inte alla hade möjlighet att återvända till Baltikum under sin livstid. Estland, Lettland och Litauen blev ett minne och en dröm, och tingen från flykten en påminnelse om den egna räddningen, men också om hur oändligt mycket som behövts lämnas kvar.



Tallinn i mars 1944

OFREDSTID

TILLVARON I DET ockuperade Baltikum förändrades snabbt, såväl i städerna som på landsbygden och vid kusterna. Bakom de stängda gränserna tog en ny tillvaro form, där människors frihet kringskars, och där ockupationsmaktens närvaro genomsyrade vardagen. På särskilt militärstrategiska platser avhystes lokalbefolkningen med kort varsel. För att motverka flyktförsök och upprätthålla den militära kontrollen spärrades kustzonen av. Det krävdes särskilda tillstånd för arbete och resande och det var inte längre möjligt att röra sig fritt, varken till lands eller till sjöss.

Det totalitära styret gjorde samtidigt att föremål och intressen som tidigare varit helt oförargliga plötsligt kunde bli politiskt känsliga, kanske till och med farliga. I samband med det sovjetiska maktövertagandet förbjöds allt med tydliga nationella symboler och sådant som på något sätt anspelade på de baltiska staternas frihet. Att använda nationsflaggor eller klä sig i estniska eller lettiska militära uniformer var inte tillåtet, och det var förbjudet för privatpersoner att ha vapen. Skrifter och föremål kopplade till religionsutövning sågs inte med blida ögon, körsång förbjöds och i skolorna byttes läromedel som berättade om estnisk och lettisk kulturhistoria ut. Även historieböcker var farliga att inneha, eftersom historien måste tolkas ur ett sovjetiskt perspektiv. Den som inte tog avstånd från saker som dessa kunde straffas hårt.



Den lilla hunden Tommi tillhörde en pojke som under perioder bodde på sina morföräldrars gård på landet, eftersom föräldrahemmet i Tallinn låg i ett område som utsattes för upprepade bombräder. Hunden har fått sitt namn efter en riktig hund, som fanns på gården. När pojken lämnade Estland tillsammans med sina föräldrar fanns tyghunden nedpackad i hans väska. Den riktiga hunden Tommi återsågs aldrig.

Att familjer splittrades hörde också till den nya tillvaron. Ett brutalt startskott var de massarresteringar och deportationer som Sovjetmakten inledde under försommaren 1941, då tiotusentals personer skickades till straffläger eller till förvisningsplatser i Sibirien och andra avlägsna delar av Sovjetunionen. Tvångsinkallelserna till Röda armén glesade ytterligare ut familjer och bygder. För att undvika att sändas iväg tog många sin tillflykt till skogarna, där de sedan höll sig gömda, understödda av familjemedlemmar som i hemlighet försåg dem med mat och förnödenheter. I skogarna fanns också de så kallade skogsbröderna, som bjöd väpnat motstånd mot



Hemadresserna kunde bli många och kortvariga för de som växte upp under ockupationsåren. Under den första sovjetiska ockupationen hamnade en liten estnisk pojke med randiga kortbyxor på en flyktingförläggning i Düsseldorf, där han fotograferades med delar av familjen omkring sig. Under den tyska ockupationen kunde han återvända till bostaden i Tallinn, men sändes snart till sin mormors torp några mil utanför staden, då upprepade luftanfall gjorde hemmet osäkert. Precis innan sovjetiska styrkor nådde fram till byn hämtades han av sina föräldrar och fick följa med västerut, till Sverige.



De upprepade tvångsinkallelserna, först till den sovjetiska och därefter till den tyska armén, gjorde att familjemedlemmar eller tidigare grannar kunde hamna på olika sidor i kriget och tvingas strida mot varandra. Desertörer som lyckades ta sig tillbaka till sina hembygder fick hålla sig gömda tills ett flyktillfälle uppenbarade sig. Armévapen som tagits med på flykten kastades överbord vid ankomsten till svenskt vatten eller beslagtogs av svenska myndigheter.

den sovjetiska ockupationen. Vistelsen i skogen kunde pågå i många månader, fram till det att ett maktskifte ägde rum eller en möjlighet att fly uppenbarade sig.

Under det efterföljande tyska styret levde de flesta förbud som introducerats under de sovjetiska lagarna vidare. Samtidigt medförde den nya propagandastrategin vissa lättnader. För att vinna acceptans för exploateringen av de ockuperade ländernas resurser och få till stånd ett gemensamt motstånd mot Sovjet var det viktigt för tyskarna att framstå som befriare. Inhemska högtider och nationalsymboler tolererades därför i högre utsträckning, och den estniska och lettiska flaggan accepterades som etniska symboler, om än inte som nationsflaggor. Motarbetandet av den kristna religionen avtog, men innehav av judiska eller kommunistiska symboler



Med den ökade kontrollen växte en ny byråkrati fram. Tillstånd krävdes för resor och transporter samt även industriarbete inom det ockuperade området. Dokument som tydligt bevisade tillstånd blev snart en förutsättning för att lämna hemmet. Båtar kontrollerades noga och endast den som hade ett personligt fisketillstånd för en viss båt med ett foto av innehavaren fick vistas på havet, men då endast på vatten som inte var djupare än tre meter.



”En morgon satt det en grannkvinna vid mammas säng och var helt förtvivlad. Då visste jag inte vad det var, men frågade mamma sen. Under natten hade de hämtat kvinnans familj som var judisk, men lämnat henne kvar.”

ANITA NILSSON, 7 ÅR 1944

blev i stället direkt livsfarligt. En del av de som evakuerats eller hållit sig gömda under den sovjetiska tiden kunde återvända till sina hem. Samtidigt släpptes alla antisemitiska krafter lösa. Regelrätta utrotningskampanjer genomfördes, och snart hade stora delar av den judiska befolkningsgruppen förintats.

Precis som under det tidigare styret var plötsliga och smärtsamma separationer något som fortsatte att drabba de breda befolkningslagren. Tvångsinkallelserna och obligatorisk arbetstjänst gjorde att både män och kvinnor tvingades iväg till främmande ort. Även barn kunde tillfälligt behöva lämna sina hem. Eftersom Tallinn från 1941 och framåt utsattes för upprepade bombräder, valde många av stadens barnfamiljer att sätta sina små i säkerhet på landsbygden, där också livsmedelstillgången var bättre. Så fick stadsbarnen tillbringa långa perioder av sin uppväxt hos äldre släktingar på landet, med kriget mullrande på avstånd.

När den tyska fronten föll på höstkanten 1944 blev de evakuerade barnens tillflyktsorter i ett slag osäkra och riskerade att förvandlas till fällor. Den snabba framryckningen gjorde det bråttom att få hem barnen igen, innan de sovjetiska styrkorna hunnit ta kontroll över omgivningarna och skära av förbindelserna. Familjemedlemmar som hamnat på olika sidor om stridslinjen löpte risk att bli åtskilda under många år framåt och kanske hamna i flyktingläger i helt olika länder. För många barn innebar den nya situationen en efterlängtad återförening med föräldrarna, men ett definitivt avsked från mor- eller farföräldrar.





De snabba politiska skiftena skapade stor ekonomisk oreda, då valutor snabbt byttes ut och förlorade i värde. Vid uppbrottet från Estland 1944 kunde en och samma plånbok innehålla sedlar i såväl den estniska valutan kroon som tyska riksmark, liksom både tyska och sovjetiska frimärken.

I den rådande turbulensen behövde även lösegendom säkras, för att inte skingras eller förstöras. På gårdar som måste överges eller upplåtas åt soldater grävde människor ner sina dyrbara, nyttiga och kära tillhörigheter i underjordiska gömmor, i förhoppning om att jorden skulle bevara dem tills de kunde återvända och tillvaron återgå till det normala. Vid det här laget fanns i de flesta familjer en hel del föremål som ockupationsmakten stämplat som misshagliga, men som bevarats i smyg. Det kunde vara symboler för motstånd, frihet och nationellt självbestämmande. När en ny sovjetisk ockupation stod för dörren, blev det i ett slag riskabelt att inneha sådant som kunde vittna om ”landsförräderi” i form av antisovjetiska sympatier eller samröre med den tyska ockupationsmakten. De potentiellt farliga föremålens skara växte, och så även behovet att fly.





Jūrkalnes strandbank



Den estniska bogserbåten *Loksa* som gick i Tallinns hamn var ett av många fartyg som övertogs av tyskarna och fick börja föra tysk flagg. Även inventarier som navigationsutrustning och fartygsporslin byttes ut. Den estniska befälhavaren, som senare avvek med båten till Sverige, fick finna sig i att dricka kaffe ur koppar märkta med svastikan och ta ut kurser med navigationsinstrument försedda med den tyska örnen.



Skapandet av Estniska sovjetiska socialistrepubliken innebar att skolan gjordes om för att fostra barnen i kommunistisk anda. Elever som visat prov på ”framgång och föredömligt beteende” fick diplom som pryddes av de nya förebilderna Lenin och Stalin. För barnens och ungdomens samhällsuppfostran och karaktärsutveckling infördes även kommunistiska organisationer som Sovjetunionens unga pionjärer. Samtidigt förbjöds många befintliga ungdomsföreningar, som scouterna och den estniska patriotiska ungdomsorganisationen Noored Kotkad (Unga örnar), vars motto var ”För fosterlandets ära – alltid redo”. Organisationens dräkt och märken blev föremål man gjorde bäst i att lägga undan.





Symboler som kunde så tvivel om lojaliteten mot Sovjetunionen var potentiellt livsfarliga att inneha under det kommunistiska styret. Ändå sparades många medaljer och utmärkelser associerade med tjänstgöring i den lettiska eller estniska armén. Örnkorset instiftades 1928 för att fira 10-årsminnet av Estlands självständighet. Medaljen delades ut som ett erkännande för militära tjänster och nationellt försvar av Estland.

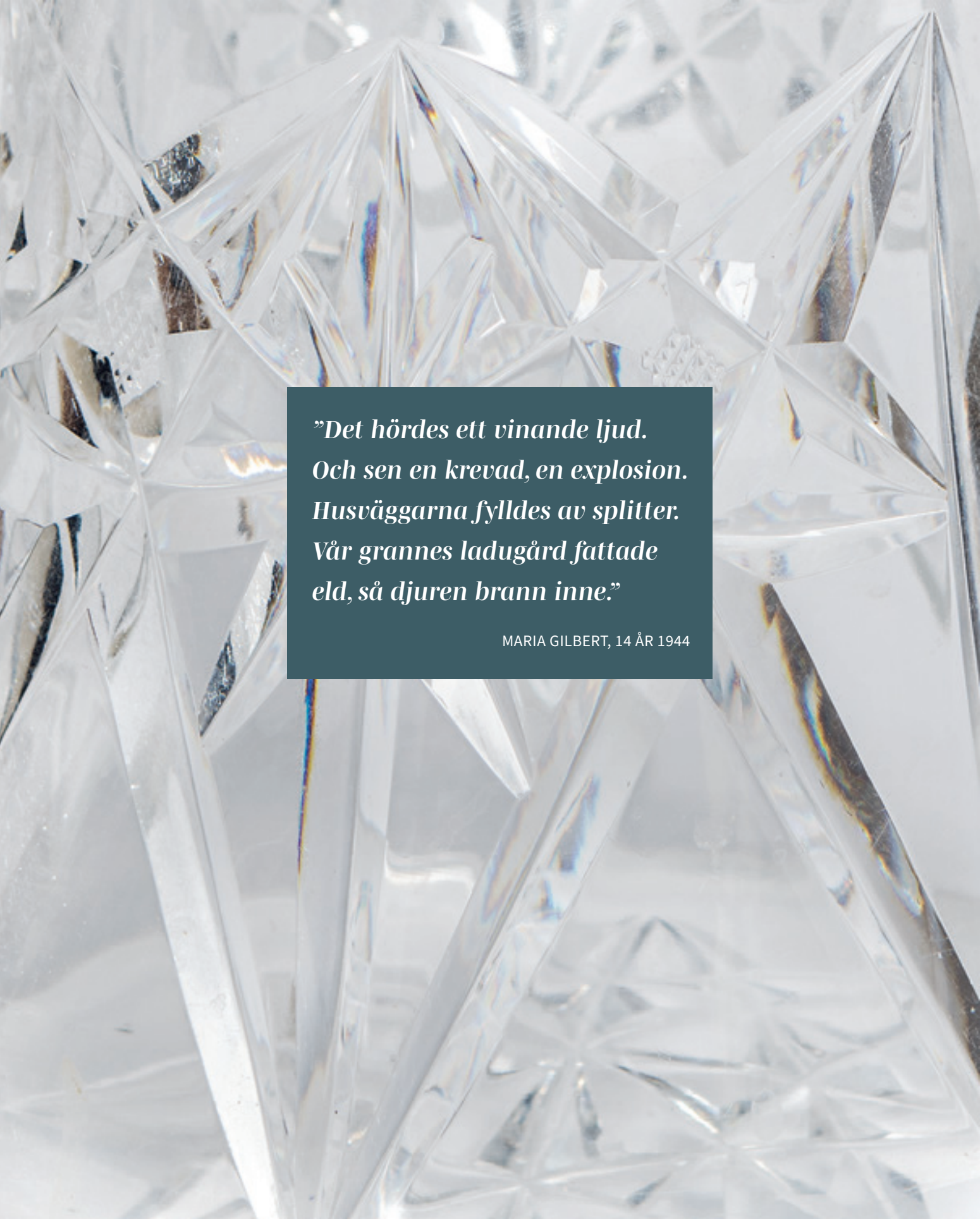


När de baltiska staterna införlivades i Sovjetunionen förbjöds religiösa skrifter. Biblar på estniska var sedan en bristvara under hela sovjettiden, eftersom inga nya upplagor fick tryckas. Först 1997, några år efter att stland blivit fritt igen, kunde en ny estnisk bibelutgåva ges ut.



Medlemskap i den politiskt obundna hjälporganisationen Eesti Rahva Ühisabi (Estniska Folkets Samhjälp), som grundades 1941, uppmuntrades under det tyska styret. Verksamheten gick bland annat ut på att stötta människor som farit illa under den första sovjetiska ockupationen och att bistå sårade estniska soldater som tjänstgjort i tyska armén. Vid början av 1944 fick medlemmarna en kalender med uppmaningen ”Bekämpa förstörelsen!”. Att senare samma år ertappas med en sådan kalender kunde resultera i deportation, då organisationen från sovjetiskt håll ansågs vara alltför tyskvänlig.

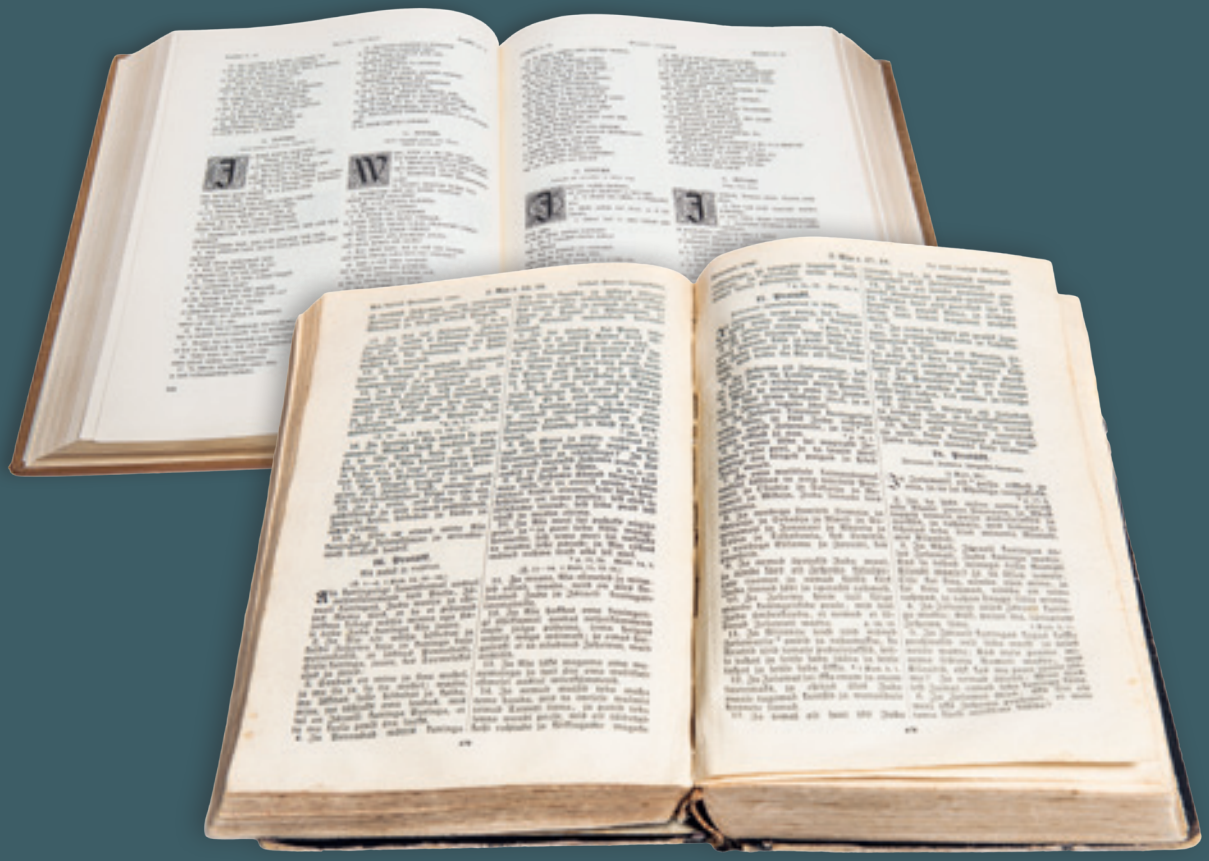




”Det hördes ett vinande ljud.
Och sen en krevad, en explosion.
Husväggarna fylldes av splitter.
Vår grannes ladugård fattade
eld, så djuren brann inne.”

MARIA GILBERT, 14 ÅR 1944


EESTI
20 AASTAT ISESEISVUST



Ett vanligt familjebibliotek kunde innehålla en hel del böcker som under ett sovjetiskt styre kunde bli ödesdigra för ägaren. Ur en Tallinnbaserad familjs boksamling räddades bland annat ”Estland – 20 år av självständighet” med bilder från frihetstiden, det estniska nationaleposet ”Kalevipoeg”, en familjebibel, ett sånghäfte från grundskolan med traditionella estniska sånger och folkvisor, Estlands historia i tre band samt en bok med titeln ”De estniska plågoåren” om den första sovjetiska ockupationen.



Nargö, Finska viken





Kurland 1944

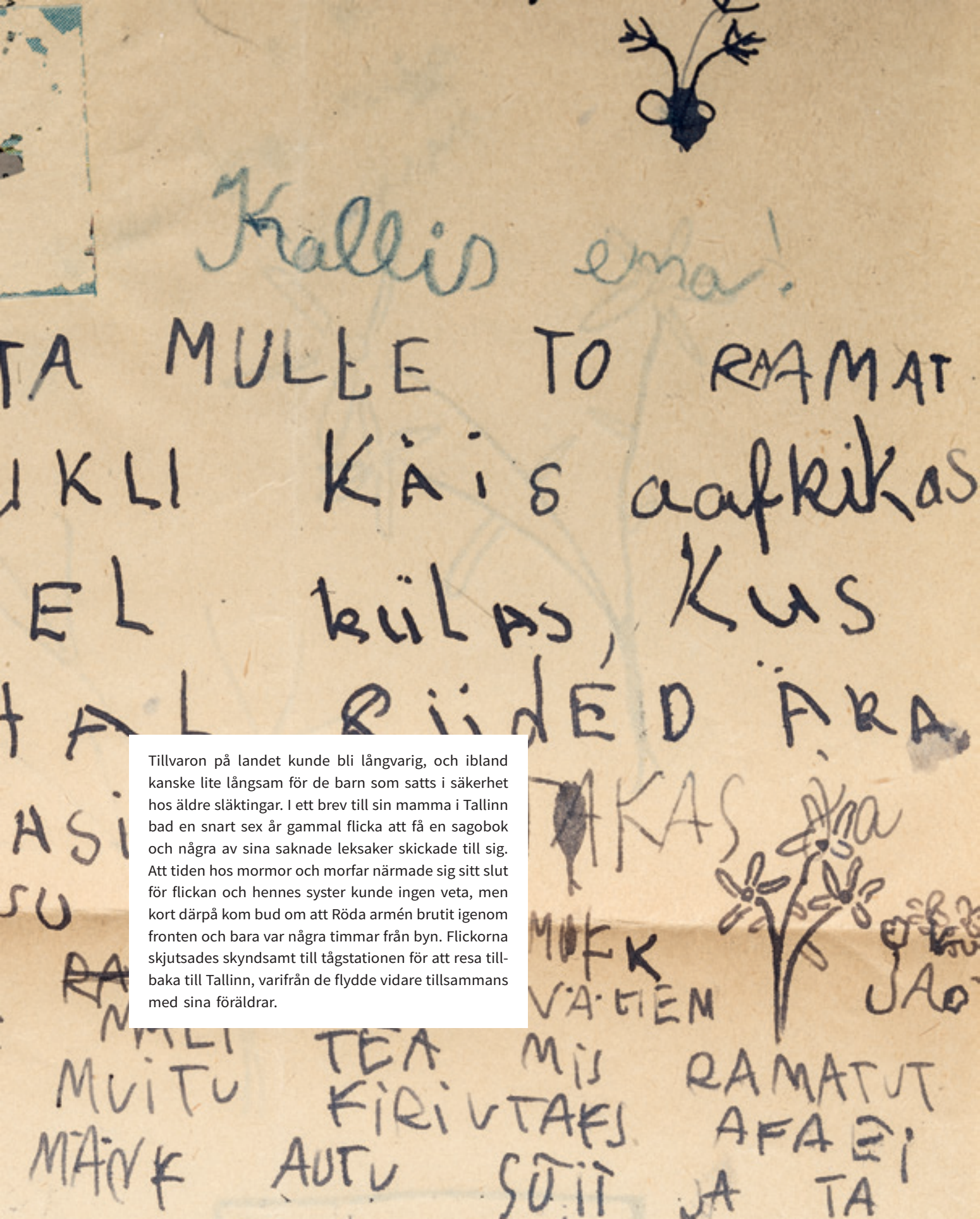


UPPBROTT OCH AVSKED

MÖJLIGHETEN ATT FLY kunde komma helt plötsligt. När tillfället väl uppenbarade sig fanns det sällan mycket tid till förberedelser. En uppdykande hämtningsbåt, ett erbjudande om plats i en flyktbåt på väg att lämna eller en förestående inkallelseorder kunde innebära ett snabbt uppbrott, och ett hastigt adjö.

Andra gånger hade flykten föregåtts av lång väntan och kanske flera misslyckade försök att komma iväg. Ville det sig illa kunde nybyggen och undangömda båtar i skogar och vassruggar upptäckas och förstöras, medan de som var till sjöss kunde tvingas tillbaka av bevakningsfartyg, oväder eller strejkande motorer.

Det hände att människor i sista stund drabbades av tvivel och valde att avstå båtfärden. En del vågade inte ta steget, eller beslöt att ge upp sin plats till förmån för någon annan. Somliga ville dröja lite för att invänta en respektive eller anhörig som sänts iväg till fronten eller till Sibirien och som de



Tillvaron på landet kunde bli långvarig, och ibland kanske lite långsam för de barn som satts i säkerhet hos äldre släktingar. I ett brev till sin mamma i Tallinn bad en snart sex år gammal flicka att få en sagobok och några av sina saknade leksaker skickade till sig. Att tiden hos mormor och morfar närmade sig sitt slut för flickan och hennes syster kunde ingen veta, men kort därpå kom bud om att Röda armén brutit igenom fronten och bara var några timmar från byn. Flickorna skjutsades skyndsamt till tågstationen för att resa tillbaka till Tallinn, varifrån de flydde vidare tillsammans med sina föräldrar.



hoppades kunde vara på väg tillbaka. Andra menade att de var för gamla för att bryta upp och att det spelade mindre roll hur det gick för dem. Att välja att stanna hemma för att ta hand om djur och gård framstod då som ett rimligt beslut, i synnerhet som hoppet levde om att de som befann sig i landsflykt skulle kunna återvända inom en snar framtid, så snart kriget var över.

För att undvika angiveri och påtryckningar hölls flyktplanerna som regel hemliga för alla utom ett fåtal invigda. När någon skulle avvika fanns det inte utrymme för avskedsscener, då allt måste skötas ytterst diskret. Bara ibland fanns tillfälle att utväxla avskedsgåvor, eller skicka med något som kunde vara användbart under färden.

Att i hast avgöra vilka saker som skulle tas med, och hur man skulle prioritera bland en familjs tillhörigheter, var inte lätt. Medan någon såg till att rädda sin frimärkssamling valde en annan att bära med sig en nalle eller kanske en uppsättning fiskenät. Brådskan tillsammans med det obekanta i situationen gjorde det svårt att fatta genomtänkta beslut. I efterhand kunde urvalet framstå som märkligt, men samtidigt kasta ett klart återsken över de förutsättningar som rådde vid avfärden, när flykten gick från avsikt till verklighet.



”Bönderna, som hade gårdar nära kusten, öppnade sina lador och stugor. Vi sov på golvet i flera veckor i väntan på att få plats på en båt. Någon lagade gemensam soppa i stora kärl, någon bakade bröd.”

VIJA FREIMANIS, 10 ÅR 1944



Väder, vind och politiska påbud kunde ibland ge skjuts åt flyktplaner, ibland omkullkasta dem. I februari 1944 blev de boende på Nargö informerade om att samtliga hushåll på ön skulle evakueras två dagar senare. Att försöka nå Finland och Sverige framstod i det läget som ett mer lockande alternativ än att hitta en ny bostadsort på tyskkontrollerat område. Fiskebåtar förbereddes, men pålandsvinden gjorde det svårt att lägga ut från de långgrunda stränderna. En familj som märkte att den egna båten var för tungt lastad fick snabbt inse att de måste lämna det mesta av bagaget. Efter en språngmarsch utmed stranden, med en fjorton kilo tung symaskin under armen och med evakueringsordern i fickan, kunde de i stället ta plats i en grannes båt, som just var i färd att lägga ut.

En del saker kom med på flykten av en tillfällighet. Så var fallet med ett par husnycklar, som medfördes av en sextonårig flicka från Pärnu. Hon och hennes familj hade fått erbjudande om plats i en båt som skulle avgå samma kväll. Efter att ha gett krukväxterna en sista skvätt vatten, tömt en burk jordgubbssylt för att beröva framtida inkräktare njutningen och konstaterat att de nytvättade kläderna som fladdrade på tvättstrecket ute på gården helt sonika fick lämnas kvar låste den unga kvinnan dörren till lägenheten och skyndade iväg mot hamnen. Utan att tänka på det lät hon nycklarna till hemmet glida ner i fickan, där hon förvånat fiskade upp dem efter ankomsten till Sverige.





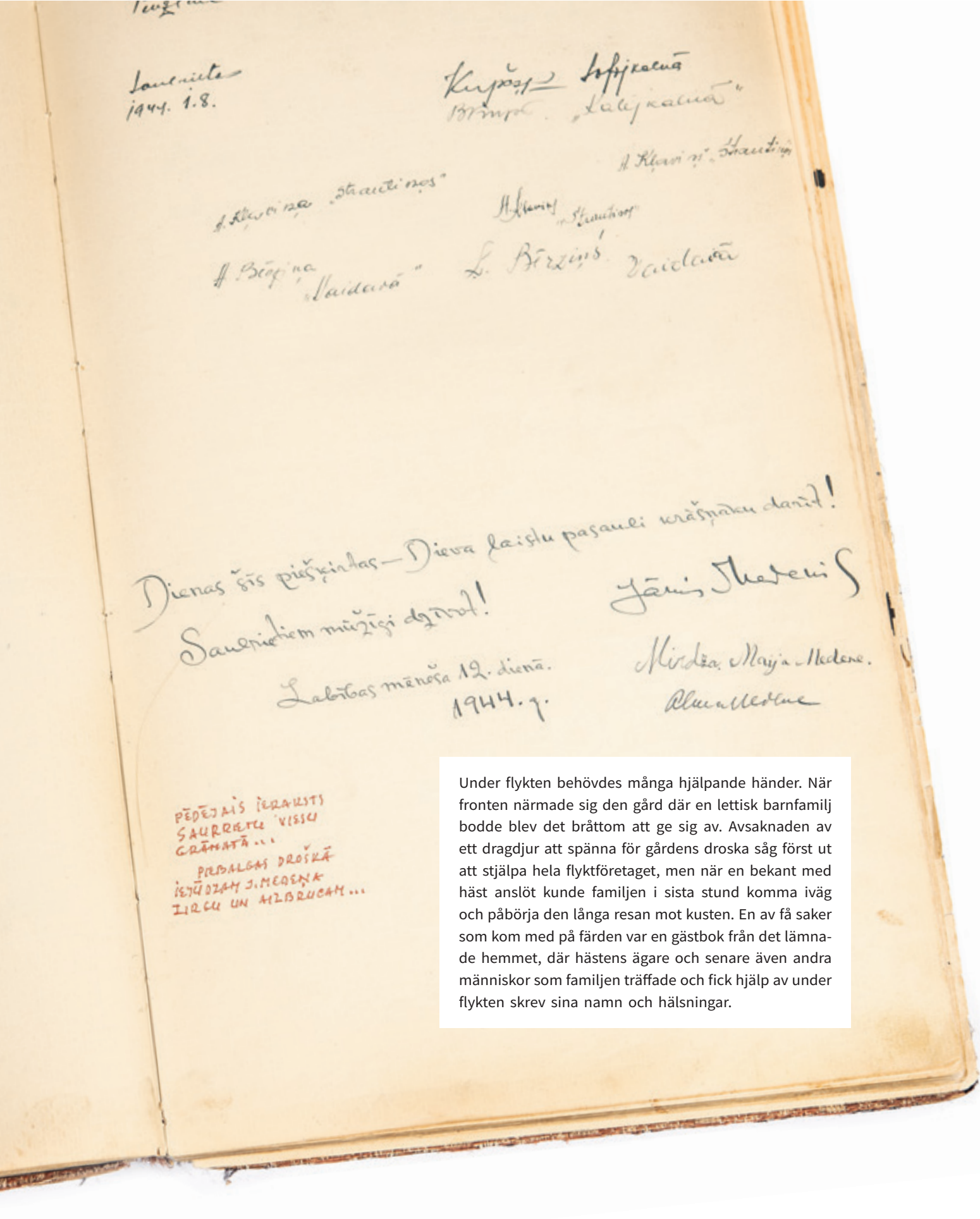
Ett kort tidsfönster för flykten gjorde det nödvändigt att prioritera båt och utrustning framför personliga tillhörigheter. En söndag i juni 1943 mottog Ormsö order om att öns fiskebåtar från och med nästa dag skulle samlas ihop och sättas under bevakning, vilket i princip skulle omintetgöra framtida möjligheter att lämna ön. Bland Ormsöborna fanns flera unga män som förstått att de inom kort skulle kallas in till den tyska armén, och som till varje pris ville slippa undan kriget. Med gemensamma ansträngningar lyckades de byta till sig en kompass och lägga beslag på en roddbåt, som sjösattes samma natt. Kompassen kom väl till användning när ungdomarna rodde den lilla båten över öppet hav, utan något land i sikte.



Gåvor spelar en viktig roll vid uppbrott och separationer, eftersom de skapar minnen och knyter människor samman. En lettisk sjökapten lämnade ett fickur i avskedsgåva åt sin son när denne tillsammans med sin gravida hustru skulle fly till Sverige. I det nya landet blev klockan ett kärt minne av pappan, som på andra sidan havet väntade förgäves på sonens återkomst. Den som först kunde återvända var barnbarnet, som fötts i Sverige. Vid det laget hade de som blivit kvar på gården sedan länge gått ur tiden, men en granne hade fortsatt vänta på att någon av de som lämnat en dag skulle återvända, så att han kunde överlämna de ägarbevis till gården som han tagit på sig att bevara.

Åsynen av kusten som försvann i fjärran kunde etsa sig fast i minnet hos de som flydde sjövägen. Trots stundens allvar och det vemodiga i situationen bjöd den nya utblickspunkten på skönhetsupplevelser, som att se sin sovande hemö i månljus eller uppleva havets intensivt smaragdgröna nyans utanför en långgrund sandstrand. Tallinns tinnar och torn var det sista en familj såg av sin hemstad, innan silhuetten sakta tonade bort mot horisonten.





Under flykten behövdes många hjälpande händer. När fronten närmade sig den gård där en lettisk barnfamilj bodde blev det bråttom att ge sig av. Avsaknaden av ett dragdjur att spänna för gårdens droska såg först ut att stjälpa hela flyktföretaget, men när en bekant med häst anslöt kunde familjen i sista stund komma iväg och påbörja den långa resan mot kusten. En av få saker som kom med på färden var en gästbok från det lämnade hemmet, där hästens ägare och senare även andra människor som familjen träffade och fick hjälp av under flykten skrev sina namn och hälsningar.



Rigabukten







Långt ifrån alla som stod i begrepp att bli båtflyktingar hade tidigare erfarenhet av sjöfärder. Rädsla för havet var vanligt. I oktober 1944, strax innan Riga föll, tog en mamma farväl av sin familj då hon beslutat att stanna på land i stället för att följa med när de skulle försöka ta sig över havet. Familjen reste till kusten, där de efter en tid fick en fiskare att köra ut dem till en båt, som efter en svår överfart kom i hamn i Sverige. Med på färden fanns den puderdosa mamman gett i avskedsgåva åt sin dotter och även en hoprullad och så småningom något vattenskadad målning av den lettiska kusten och de vågor som verkat så skrämmande för mamman.



Under ockupationsåren var skogen inte bara ett gömställe för människor, utan också för de båtar som ställdes i ordning för flykt. Nitade skrov som börjat läcka spikades ihop och tätades, och ruttna delar byttes ut eller förstärktes. Ibland fick båtarna också en enkel överbyggnad som skulle fungera som skydd under färden. Att låta båtarna svälla så att de blev täta innan de styrdes ut på djupt vatten eller att provköra en nyinstallerad motor var inte ett alternativ för den som måste sjösätta sin båt i hemlighet. I en sådan båt, som rustats upp i hemlighet, lämnade tre syskon sitt hem, med brodern vid rodret och två tvillingsystrar gömda i en liten ruff som inretts särskilt för flykten. Fiskeredskap var placerade väl synliga på durken, för att få färden att se ut som ett vanligt fiskafänge.



”Pappa hade glömt att ge nyckeln till resväskan till mamma och försökte därför genskjuta oss i nästa hamn, men när han väl kom dit hade vi redan lagt ut. Då kastade han nyckeln, men den rasade i sjön. Det var sista gången jag såg min pappa, men det fattade jag inte då.”

KIRSTI SJÖSTRÖM, 4 ÅR 1944



Präster och högre företrädare för kyrkan hörde till de hårdast förföljda under den första sovjetiska ockupationen, och blev bland de första offren för försvinnanden. Inför nästa sovjetiska ockupation, med upplösning av församlingarna och nationalisering av kyrkornas egendomar, såg svenska församlingar i Riga, Tallinn och de estlandssvenska områdena till att rädda delar av sina arkiv och inventarier. Ljuskronor, silverkalkar, madonnaskulpturer och altardukar fördes i hemlighet ombord på flyktbåtar och deponerades så småningom på Historiska museet i Stockholm, för att bevaras till den dag då församlingarna kunde återuppstå och kyrkoinventarierna återföras. Från Runö kyrka räddades bland annat ett votivskepp föreställande en enkel allmogebåt av just det slag som många estlandssvenskar använde för sin försörjning och senare flydde i. Votivskepp är vanliga i hela det nordiska kulturområdet och har av tradition skänkts av sjömän som tack för att de skonats från skeppsbrott och andra katastrofer till sjöss.









Med flykten upplöstes tillfälligt tingens och tillvarons vanliga ordningar. Föremål som under normala omständigheter sällan fanns på samma plats befann sig plötsligt sida vid sida, i ett helt nytt sammanhang. Det kunde vara en tavla som hängt i vardagsrummet, hygienartiklar från badrummet, det enda barnets första par skor som lagts undan och sparats av nostalgiska skäl, servisdelar från matrummet och leksaker. Alltihop sammanfört i väskor, stuvat på båtar och tillfälligt förvandlat till sjögods.







Av alla de som styrde kosan mot Sverige var omkring 5 000 barn. Med dessa följde ett okänt antal medresenärer i form av dockor, nallar och mjukdjur, som kramades hårt under överfarten och skänkte tröst och trygghet åt sina unga ägare.



LÄTT OCH TUNGT BAGAGE

VÄSKOR AV ALLA de slag – liksom korgar, knyten, säckar och kistor – var viktiga hjälpmedel för att få med sig tillhörigheter under flykten. De skyddade innehållet och gjorde det möjligt att ta med betydligt fler föremål än vad som rymdes i fickor och händer. Samtidigt satte de tydliga gränser för vad och hur mycket som kunde medföras. Så gott som alla tunga och skrymmande föremål måste av praktiska skäl lämnas kvar. Fördelarna med att resa lätt stod som ofta i flyktsammanhang i direkt konflikt med behovet av att ha med sig ägodelar och utrustning.

Att få med sig sitt bagage hela vägen till Sverige var ett mödosamt projekt. Färden mot kusten kunde pågå i veckor och inbegripa etapper med häst och vagn, bil eller tåg. Vissa sträckor fick tillryggaläggas till fots, och det kunde också bli nödvändigt att vada eller använda båt för kortare överfarter. Så gott som alltid innebar resan moment där det var nödvändigt att själv kunna bära sitt pick och pack.

Väl vid kusten kunde väntan på en flyktbåt bli lång. Inte så sällan delades den med många andra i samma situation, hopträngda i lador eller på golvet hos någon lokalt boende. Förutom den uppenbara risken att bagage blev stulet eller försvann kunde det helt enkelt bli nödvändigt att överge det för att underlätta den fortsatta färden.



”Mamma och pappa hade gjort en stor låda, som man hade lite saker i. Och sen mammas symaskin, men med den gick det så dåligt att den föll i marken och gick sönder. Det var ju katastrof.”

TAIMI WIIBURG, 14 ÅR 1944

Bäst möjligheter att få med sig packning hade som regel de som reste i egen båt – men även de flesta privatägda båtar var små och hade starkt begränsad lastkapacitet. Den som reste som passagerare, i någon annans båt eller i ett evakueringsfartyg, fick acceptera att människor prioriterades framför saker. Inte sällan fanns bestämda villkor för hur många väskor var och en fick medföra. Brådska och kaotiska situationer kring avfärden uppstod allt som oftast, antingen för att man blivit upptäckt och besköts eller för att båten höll på att fyllas med alltför många människor som försökte tränga sig ombord. Bagage som var tänkt att tas med kunde i sista stund bli kvar på stränder och kajer.

Färden över havet och den behandling av bagaget som väntade i Sverige krävde också sin tribut av packningen. Under hårt väder spolades väskor och bylten ibland bort med vågorna, medan annat avsiktligt lämpades överbord för att lätta farligt tyngda båtar. Väskor tillverkade av känsliga material rämnade av vätan eller deformerades av den värmebehandling som i desinficeringssyfte genomfördes av allt bagage efter ankomsten. En brand i en av de större värmeanläggningarna hösten 1944 gjorde att en betydande mängd av de tillhörigheter som människor med stor möda medfört från Baltikum gick upp i lågor.



En prydnad i de estlandssvenska hemmen var de stora, stadiga brudkistorna, som färgsattes enligt gårdens och byns tradition och medfördes till det gemensamma hemmet vid giftermål. När en legal evakuering av äldre och sjuka estlandssvenskar till Sverige kom till stånd 1943 var det många av de kvinnliga resenärerna som packade i sina brudkistor. Eftersom färden till det väntande evakueringsfartyget krävde flera omlastningar – i och ur färjan till fastlandet, av och på tågvagnar till staden och sedan ombord på evakueringsfartyget – kunde det bli nödvändigt att förse de ursprungligen stationära kistorna med handtag i sidorna. Denna nya detalj blev ett talande tecken på hur den traditionella tillvaron i svenskbygderna i grunden störtats över ända. När kriget var över var den svenska minoriteten i Estland nästan helt borta.



Bagagelappar i traditionellt baltiskt läderhantverk prydde många väskor, trots att ägarna inte längre hade någon hemadress. Bortkommet bagage kunde sällan återbördas. I Sverige genererade det ägarlösa bagaget en hel del byråkrati. En estnisk familj som förberett flykten genom att lasta en stor trälår med tillhörigheter på en ångbåt, men som i slutändan blev tvungna att fly med bara handbagage i en annan båt, fick en glad överraskning när den tilltänkta flyktbåten en tid senare anlände till Sverige med all packning kvar ombord. I trälåren fanns bröllopspresenter och många andra saker som bar på minnen och familjehistoria, och som de befarade hade förlorats för gott.



Resväskan är, till skillnad från kofferten och kistan, utformad för en tid av ökat resande, där resenären själv förväntas bära sitt bagage och där det begränsade utrymmet förutsätter en mer tillfällig bortavaro. Samtidigt har resväskan blivit en av de starkaste symbolerna för 1900-talets stora folkförflyttningar, för uppbrott och hemlöshet. När de boende på Odensholm fick möjlighet att återvända till sin hemö, som de på grund av militära behov tvingats lämna under den första sovjetiska ockupationen, spikade en av de återvändande ihop en väska av faner, som han målade svart och fodrade med tidningar. Tanken var att väskan även skulle komma till pass vid en framtida flykt, vilket den också gjorde när familjen i februari 1944 lämnade ön. Fodret av svenska och estniska tidningar i väskans botten ekar av orosmolnen som hopades i världen vid tiden för dess tillkomst: där rapporteras om sänkningen av ett franskt slagskepp i Dakar i Västafrika, om hur USA rustar, hur judar förföljs i Bukarest, om bränslebrist men också om vad som visas på biografer i Estland.





På 1920- och 1930-talen blev Estland en stor producent av väskor och hattaskar tillverkade i det moderna materialet fanerplywood. Produkterna marknadsfördes som lätta och starka och hade snart en självskriven plats i många estniska hem. Särskilt populära blev de nätta och eleganta resväskorna, som jämfört med sina föregångare var av mindre modell, anpassade för utfärder och för en ny sorts resande i flygplan och bil. Under krigsåren kom många av dem att lämna Estland under betydligt bistrare omständigheter, när människor i stället fick packa för flykt.



När fronten närmade sig Riga hösten 1944 täpptes vägarna kring staden snabbt igen av människor i hästdragna vagnar som försökte ta sig mot Kurlandskusten, dit stridigheterna ännu inte hunnit. De som fastnade på vägarna innan de kunnat hämta vad de skulle tvingades välja mellan att överge sin plats i de ringlande köerna och kanske bli fast på Sovjetockuperad mark eller att fortsätta färden mer eller mindre tomhänta. En Rigabo som varit och hämtat sin familj ute på landet och cyklade bredvid deras vagn när trafiken tätnade på tillbakavägen, beslöt att göra en avstickare och hämta upp ännu en familjemedlem, alltmedan hans hustru och barn höll deras plats i ledet. Tack vare den portfölj han hade fastspänd på cykeln lyckades han även få med sig några få tillhörigheter från hemmet.



Ösel





Korgen och människan har följts åt under hela mänskligheten historia. Anledningen är att den som få andra föremål kombinerar vårt fundamentala behov av mobilitet och samlande. I det skogiga Estland med sina rika trähantverkstraditioner användes korgar i många vardagliga sammanhang, som till exempel vid bär- eller svampplockning, för förvaring av mat eller som tillfällig liggplats för bebisar. Under flykten medfördes också korgar av alla slag, men ofta med ett helt annat innehåll än det de hade flätats och utformats för.







På skepp och båtar har säcken alltid varit ett praktiskt emballage: enkel att stuva i trånga, sluttande lastutrymmen och lätt att bära för en sjöman som mönstrar av eller på. Sjömanssäcken var ett konsthantverk av tillskuren och hopsydd segelduk, ofta dekorerad med stolta fullriggare eller med ägarens namn i brodyr. De som gick till sjöss som flyktingar medförde i stället säckar av samma slag som de som normalt återfanns i lastrummen: till exempel en mjölsäck från en kvarn belägen långt bort i Estlands inland.



Hapsal 1944



”Vi flydde på natten, i mörkret. Båten var uppdragen på stranden och färdigpackad, men vi kunde inte få den i sjön. Då fick vi följa med morbrors båt, men det gick inte att få med packningen, den blev kvar på stranden. För det var bråttom.”

VELLO VILIBERG, 5 ÅR 1944





EN AV TUSEN BÅTAR

ATT LASTA EN båt är en konst. De ombordförda sakerna måste stuvas så att de inte kommer i rullning eller förstörs av brottsjöar och slagvatten, och vikten måste fördelas så att inte båtens sjöegenskaper försämras. Att organisera en flyktbåt, även en liten sådan, krävde en viss eftertanke. I de öppna båtarna placerades ofta barn under däck, om sådant fanns, eller i mitten av båten, med de vuxna som en skyddande mur närmast relingen.

Margit, som var åtta år gammal när hon lämnade Estland, minns väl hur båten hon och hennes familj flydde i var stuvad under färden. Eftersom de hade egen båt och reste för sig själva var det inte särskilt trångt. Själv satt hon inkrupen under det lilla fördäcket tillsammans med sin mamma och sin fyraårige lillebror. En presenning spändes över relingen för att skydda bagaget i mitten.

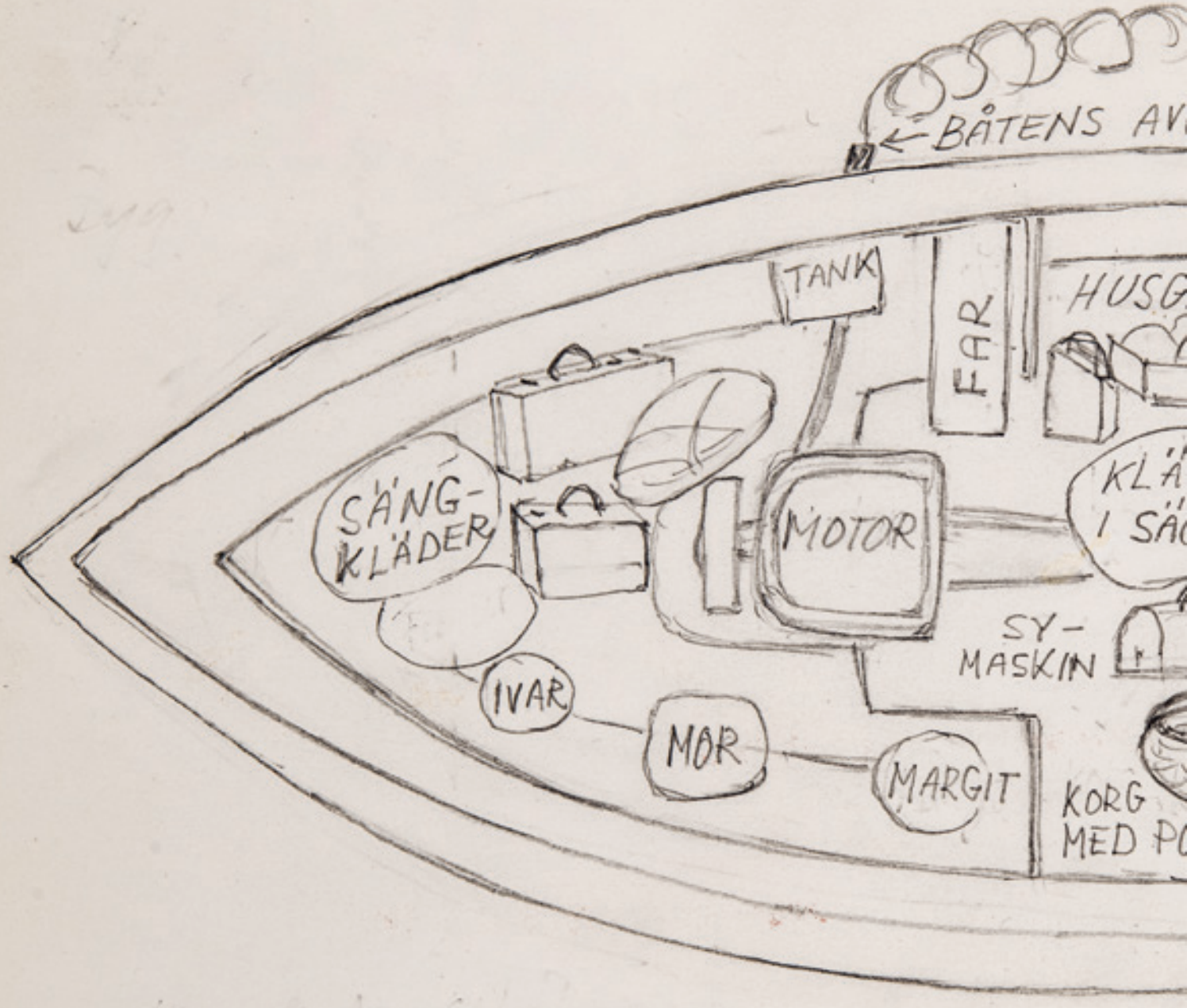
Färden gick från Nargö och över Finska viken den första veckan i november 1943. I höjd med Hangö hejdades de av finsk kustbevakning som tog in deras båt i hamn och beslagtog den. Familjen måste lämna såväl båt som packning och fick bara med sig ett par resväskor. I två nätter sov de under bänkar på järnvägsstationen. Margit minns att färdkosten tog slut, att de inte hade några giltiga pengar och att det var oroligt och skottlossning om nätterna. Sedan såg någon till att ordna så att de fick tågbiljetter till Åbo, och där fick Margit, hennes bror och mamma husrum hos Frälsningsarmén medan pappan

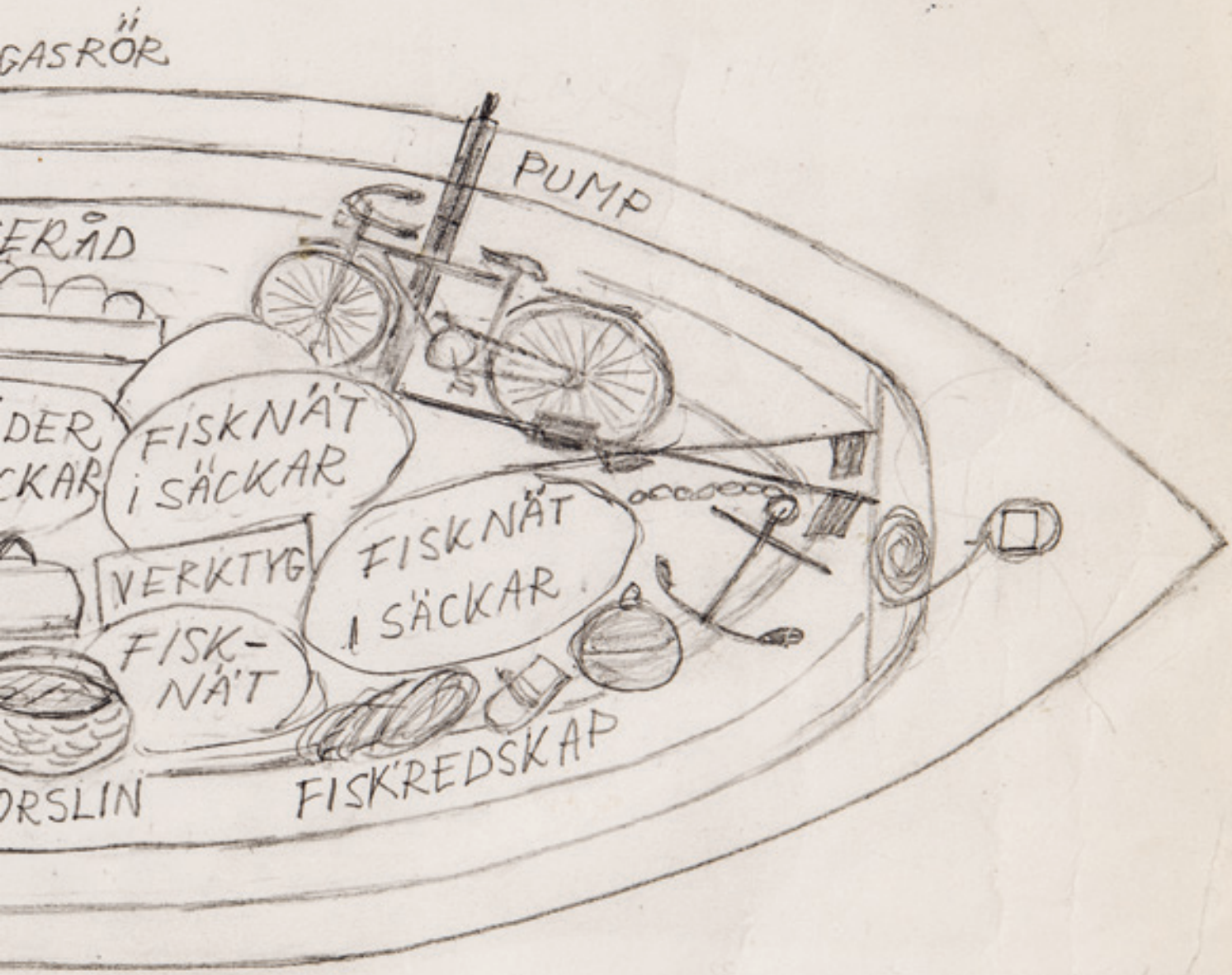
fick övernatta i polisarresten. Den fortsatta färden gick med passagerarfartyget S/S *Arcturus* till Stockholm. Den egna båten med alla tillhörigheter skickades över till Sverige några månader senare. En del saker – bland annat ett par gummistövlar och en bössa – hade då blivit stulna, men det mesta fanns kvar.

Även i Sverige bodde familjen på en ö och såväl båten som näten användes för försörjningen. Ett annat viktigt föremål var symaskinen, med vilken mamman sydde alla Margits kläder. Pappans medhavda cykel använde hon för att ta sig till skolan eftersom det inte fanns pengar att köpa en cykel i hennes storlek. Till slut blev däcken dåliga och eftersom den var av tyskt fabrikat fanns det inga nya som passade, och cykeln kasserades. Annars finns nästan alla de föremål som packades inför avfärden från Nargö den där novemberdagen 1943 fortfarande kvar. En del av föremålen har Margit skänkt till museer i Estland, medan annat bevaras i hemmet.




FINSKAVIKEN
WESTRA DELEN
VARNING!
HANGÖ
HANGÖUDD
BALTISCHPORT
REVAL


BÅTENS AV
TANK
FAR
HUSG
SÄNG-
KLÄDER
MOTOR
KLÄ
I SÄ
SY-
MASKIN
IVAR
MOR
MARGIT
KORG
MED P



Fiskebåten förberedd för flykten från Nargö 4 november 1943. Lastrummet var täckt med en presenning. Teckning av Margit Rosen Norlin.














EESTI PÄÄSTMISE EEST




Fünfzig
Zwanzig
Reichsmark




VR






























EESTI VABARIIK



















Flyktbåt under gång

ÖVER HAVET

SÄLLAN ÄR MÄNNISKAN mer utlämnad och beroende av tingen än i pressade och extrema lägen, som till exempel en flyktsituation. Det gäller inte minst vid flykt över hav, som ofta sker med livet som insats och förutsätter en rad hjälpmedel. Ingen människa kan gå på vatten, än mindre andas vatten, och inte heller utan svårighet hålla kroppstemperaturen uppe i en våt miljö. För att ta sig välbehållen över Östersjön behövdes en båt, men också utrustning för framdrivning, navigation och sjösäkerhet, samt skydd mot nedkylning och drunkning. Bäst förutsättningar att komma iväg hade de som hade tillgång till egen båt eller som kunde bidra med nödvändig utrustning.

När problem tillstötte under färden var det inte sällan för att någon del i utrustningen fallerat. En kvarglömd pump, en missvisande kompass eller brist på bränsle kunde få ödesdigra konsekvenser. Omvänt var det också tingen som erbjöd en lösning, och som hjälpte de ombordvarande framåt. Det kunde handla om ett stycke tråd från en lufttelefonledning med vilken en trasig flänskoppling kunde repareras när en bult brustit och motorn börjat rusa. I något fall kunde räddningen vara lite lump, som kunde användas för att skarva en brusten bogsertross, eller några kulörta klädesplagg, som gjorde att en flagga i de för tillfället rätta färgerna kunde tillverkas när patrullfartyg siktades. Det var med hjälp av båtar



Bengtskär, Skärgårdshavet

och presenningar, kompasser och motorer, trossar och repändor, bultar och tändstickor som människor lyckades ta sig till friheten.

Att göra sällskap med andra båtlag var ett sätt att göra färden något tryggare, ifall motorhaveri eller andra problem skulle tillstöta. Därutöver var det också en praktisk lösning för att kompensera brist på utrustning. Så kunde en båt som hade en stark motor eller ett bra bränsleförråd få ett helt koppel av småbåtar i bogserlina efter sig, medan en båt som förfogade över en kompass fick ta täten och bli vägvisare. Även om mörker och sjögång gjorde att båtarna lätt kom ifrån varandra ute till havs, lyckades ändå somliga hålla ihop hela vägen över havet.



Båtar med motorer var noga övervakade och kontrollerade av ockupationsmakterna och motorer var därför en ständig brist för den som i hemlighet rustade en flyktbåt. Att få tag på bränsle var generellt lättare, eftersom bränsleransoner kunde hamstras och en viss byteshandel med ockupanterna förekom. Eftersom bränslet var av dålig kvalitet fick de flesta räkna med längre eller kortare motorstopp under färden. Än värre var det om något hände med propellern. En skadad eller förlorad propeller omöjliggjorde vidare framfart och kunde besegla de ombordvarandes öde – såvida inte en reservpropeller tagits med.





Lika viktig som båten och utrustningen var att turen var på de flyendes sida. Turen att slippa möta alltför hårt väder, turen att inte upptäckas, turen att undslippa angrepp och turen att bli undsatt i händelse av sjönöd. I många av flyktbåtarna fanns vapen, som inte i första hand medförts för försvar, utan för att ha möjlighet att förkorta det egna lidandet om flykten skulle misslyckas. Den som blev infångad kunde pressas att röja sina bundsförvanter och bli orsak till att nära anhöriga utsattes för repressalier.

Ute till havs kunde militärfartyg eller flygplan dyka upp från ingenstans, och vädret kunde snabbt slå om. Av de båtar som lade ut var många byggda för lugnare vatten och kortare turer. Inte sällan var de också djupt nedlastade. Rädslan för att driva vind för våg på havet eller att gå i kvav var stor, och befogad. Inte alla som anträdde färden över havet nådde fram med livet i behåll.



Under den tyska ockupationen kom en hjälpsändning med båtmotorer från Sverige till de estlandssvenska bygderna. Tanken med gåvan var att motoriseringen av kustbornas båtar skulle underlätta fisket och försörjningen, som var hårt ansträngd alltsedan krigsutbrottet. Med motorerna fick kustbornas egenhändigt byggda fiskesnipor en utökad aktionsradie. Därmed öppnades nya möjligheter att ta sig hela vägen över havet också i mycket små båtar. Inom något år var på så vis nästan alla motorerna tillbaka i Sverige igen.



Ålands hav



En båt, om än liten och oansenlig, har sällan varit så eftertraktad som i det ockuperade Baltikum. Båtarnas förmåga att bära människor över havet blev viktigare än någonsin förr och även helt vanliga allmogebåtar blev under de extraordinära omständigheterna snudd på ovärderliga. Även ett gammalt sargat båtskrov på sju meter, fullt av kulhål efter Röda arméns reträtt, kunde pluggas och lappas och sedan anförtros att föra en barnfamilj på tolv personer över havet. Väl i säkerhet användes den sargade båten aldrig mer eftersom den inte ansågs sjösäker.



I mindre båtar som saknade däck eller ruff utgjorde vågorna ute till havs ett reellt hot, då de riskerade att skölja in över friborden och i värsta fall vattenfylla skrovet. En förebyggande åtgärd var att täcka så mycket som möjligt av båten med en presenning, som spikades fast utmed relingen. I synnerhet barn och kvinnor hänvisades under överfarten till dessa krypin, som erbjöd ett visst skydd för väder och vind men som samtidigt innebar extra svåra påfrestningar för de som led av sjösjuka. I oktober 1944 spikades en presenning tillverkad av en uppsprättad säck för tyska arméförnödenheter över en sju meter lång fiskebåt, som med sjutton personer ombord var kraftigt nedlastad. Med tanke på att de små båtarna dominerade i antal kan presenningar som denna tillskrivas en viktig del i att flykten kunde genomföras.







”Jag var hungrig och törstig. Skorpor i en linnepåse hade min mor skickat med. Men den blev överspolad av oljigt vatten. Så det gick inte att äta. Vatten hade vi alla glömt att ta med.”

LARS LINDSTRÖM, 17 ÅR 1943



Den som hade tillgång till sjökort, kompass eller kikare hade avsevärt bättrat på sina chanser att beredas plats i en flyktbåt. Kompasser var särskilt eftertraktade, eftersom man annars riskerade att tappa orienteringen och kanske förvilla sig tillbaka in på ockuperat område. I dagsljus var kikare ett bra redskap både för att orientera sig och för att kunna skilja ett fientligt fartyg från ett ofarligt.

















Att färdas utmed kusten och över havet under den kalla årstiden ställde krav på klädseln. För att hålla värmen, men också för att få med sig så mycket som möjligt av sin garderob, bars lager på lager av tröjor, ytterkläder och filtar. Att påbylta sig dubbla kappor eller rockar var otympligt, och kunde vara riskabelt om plaggen blev våta och tunga av sjövatten. I en nedlastad båt som kommit ut på öppet hav och mötte större vågor blev blöta textilier en oönskad barlast, som ytterligare minskade avståndet mellan fribord och hav.





”Alla barnen stuvades in i fiskehyllor. Jag ropade på min mamma för jag var kissnödig. Då sa hon ’jaha, det kan vi inte göra någonting åt’. Jag kommer ihåg att jag tyckte det var så fasansfullt att jag var tvungen att kissa på mig.”

RUTA STEINER, 4 ÅR 1944



Flyktbåt under gång



Vilka ting som skulle bli viktiga under överfarten gick inte alltid att förutse. En icke-rökande familj packade en ask bjudcigaretter för att blidka eventuella patrullbåtsbesättningar, men behövde aldrig använda dem. Ett annat sällskap fick däremot användning av en ask tändstickor när båten höll på att sjunka och de behövde blossa efter hjälp med fotogenindränkta tygtrasor. För den skull någon skulle hamna i vattnet kunde en livväst eller en uppumpad innerslang från ett däck medföras ombord. Sådan utrustning användes inte till vardags av fiskare och kustbor, utan var en tydlig signal om att det inte var en vanlig sjöfärd som väntade.


AKTSIASEETS
EESTI TULITIKUMONOPOL
Muhu
TULI
TIKUD
IMPREGNEERITUD
VILJANDI TULITIKUVABRIKUS

Att utgången var oviss stod klart för de flesta som beslutat sig för att ge sig av. Väl medvetna om överfartens risker låg det nära till hands att tolka tecken och kanske även försöka förhandla med sitt öde. Ett champagneglas som tappades från ett fönster vid en avskedsfest, men som mirakulöst nog var alldeles helt när det plockades upp nere på gården, togs som ett varsel om att flykten skulle gå bra. För ett annat sällskap sågs fyndet av en hästsko, påträffad under färden mellan hemmet och flyktbåten, som ett lyckotecken, och medfördes som en försäkran om att turen inte skulle svika.





Attacker från flyg, ubåtar och patrullfartyg liksom nedkylning och utmattning gjorde att de båtlag som nådde land ibland medförde döda färdkamrater. Fynd av vrakspillror eller kapsejsade båtar som tomma drev in mot stränderna vittnade om att ytterligare tragedier utspelades ute till havs, bortom åsyn och utom räckhåll. Kroppar som drivit med strömmarna hittades framför allt i det yttre havsbandet. När vittnesberättelser och identitetshandlingar saknades blev smycken, märklappar och föremål i fickorna ledtrådar till varifrån de döda kommit, och om det rörde sig om militära eller civila personer. Tygprover eller smycken kunde ibland fästas vid länsmansrapporterna i hopp om att någon en dag skulle kunna avslöja den avlidnes namn och nationalitet. Till skaran av oidentifierade estniska flyktingar hörde en drunknad kvinna med ett silverkors om halsen.





Östersjön



Visby 1944

I HAMN

ÄVEN OM DE flyende ofta var mer eller mindre tomhänta vid ankomsten, fanns det hos många en vilja att lämna någon liten gåva till de människor som stod för det första mottagandet och kanske erbjöd tak över huvudet eller något att äta. Vid det svenska och finska kustbandet bytte silverskedar, sedlar och även båtar ägare, som ett spontant uttryck för de nyanländas tacksamhet gentemot lokalbefolkning och tjänstemän. Vad som sågs som en lämplig gåva varierade med förutsättningarna. Att lämna något efter sig, oavsett om det var ämnat som minne eller som ekonomisk ersättning, var en uppskattad gest.

Efter den första obligatoriska tiden i karantän och mottagningsläger var nästa steg att skaffa bostad och inkomst. Att i andras ögon förvandlas till flykting var för många en oangenäm erfarenhet, som kolliderade med den egna identiteten. Högutbildade människor som satts i arbete i skogen eller i fabriker kämpade för att återerövra sina gamla yrkestillhörigheter och samhällsställning, medan det i avfolkningsbygder i kustbandet uppstod baltiska enklaver med hushåll som försörjde sig på småskaligt fiske, jordbruk och båtbyggeri. För estlandssvenskarnas del kom de båtar de haft med sig vid ankomsten till stor nytta vid nystarten. Övriga flyktbåtar hade krävts tillbaka av Sovjetunionen och förts bort från Sverige och sina ägare.

”Jag minns landstigningen. Uniformerade lottor vid gröna tält välkomnade oss med pannkakor i tallskogen. Älsklingsrätt – men tuggan vände direkt och kom upp igen. Sjösjukan efter den stormiga resan satt kvar!”

TIIT TAMME, 7 ÅR 1944

När väskorna packades upp blev det tydligt hur lite ägodelar som fanns att bygga den nya tillvaron på. Knappheten kunde yttra sig i att det bärgade finporslinet fick börja användas till vardags, eftersom det var det enda man hade, eller genom att medfört sänglinne och handdukar fortsatte att användas långt efter det att de blivit alldeles trådslitna. Silverskedar och värdeföremål avyttrades, nät sattes ut i obekanta fiskevatten och vid spinnrockar och symaskiner arbetades febrilt för att få fram plagg för skolgång och vardag.

Det medförda bohaget var inte bara betydelsefullt i egenskap av nyttoföremål, utan också för att göra sig hemmastadd. Dukar och överkast som förfärdigats i hem som nu var förstörda eller övertagna av främlingar skapade hemtrevnad när de breddes ut över obekanta möbler. Favorittavlor – inte sällan fuktskadade efter havsresan – hängdes upp på tomma väggar och bordsflaggor i de estniska eller lettiska färgerna prydde sin hedersplats i bostaden.



Snart kom de ting som var med under flykten att få ett särskilt värde som länk till det förflutna: till den omvälvande flykten men också till den tidigare tillvaron, till platser man längtade efter och till nära och kära som man nu var separerad från.

I en del hem levde hoppet om att snart kunna återvända till ett återupprättat Estland eller Lettland, medan det i andra hem pågick förberedelser för att kunna fara ännu längre bort, till andra sidan jorden, för att där vara utom räckhåll för den nya regimen i hemlandet.



En kapten vid Gotlands kustartillerikår i Fårösund, som tjänstgjorde på en av de hjälpvedettbåtar som bogserade flyktbåtar in till hamn och som även basade över det lokala mottagningslägret, fick som tack för sitt bistånd en tändare och en sked, invirade i en bit tyg i de lettiska färgerna. Föremålen var tillverkade av lettiska 5-latimynt – stora, praktfulla silvermynt med moder Lettland som motiv och inskriptionen ”Gud bevare Lettland”. Efter att landet ockuperats och dess valuta tagits ur cirkulation blev 5-latimyntet en symbol för drömmen om ett fritt och självständigt Lettland. Mynten sparades i många hem, liksom bland deporterade letter och landsmän i exil. Ofta omarbetades de till broscher eller andra prydnadsföremål och blev en tyst markering av motstånd mot ockupationen.



Att invänta lämpligt väder för överfarten, eller att anpassa angöringen till dygnets ljusa timmar, var sällan möjligt när flykten brådskade. En del av flyktbåtarna strandade när de nått den svenska kusten. Eftersom de var obrukbara redan vid ankomsten lämnades de att förfalla på plats. Med tiden blev de naturliga landmärken för sjöfarare och välkända platser i kustlandskapet. Genom båtvraken levde också berättelserna vidare om flyktingarna som kommit över havet.

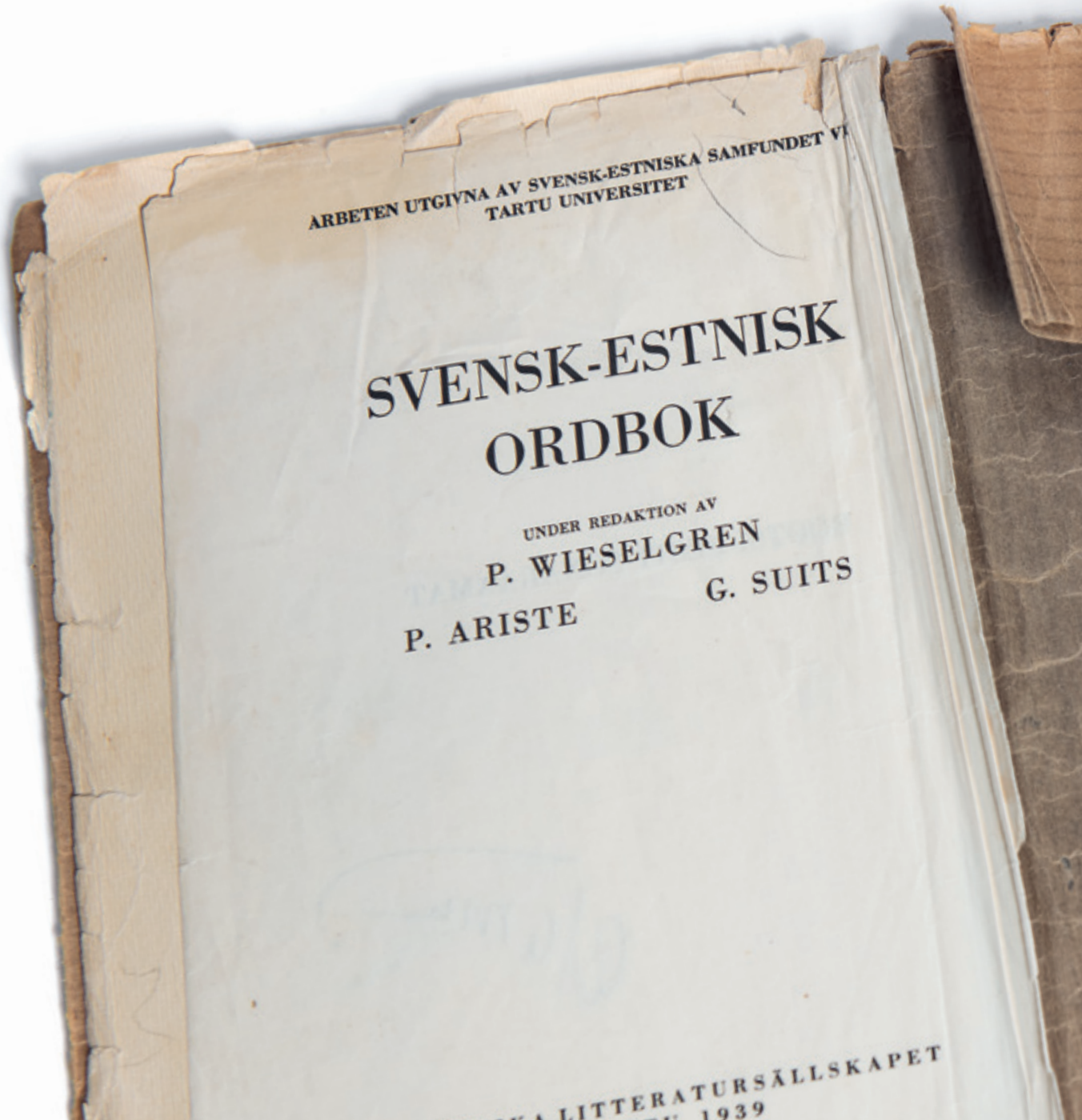


Vid ankomsten till Sverige skildes människor och bagage åt när bagaget skulle desinficeras och människorna påbörja sin karantänsvistelse. En nyanländ sjuårig flicka fråntogs under protest den nalle hon hållit hårt i under hela överfarten, men som mottagningspersonalen befarade kunde ha löss. En annan flicka, som insjuknat av det vaccin hon gavs vid ankomsten och som under sjukhusvistelsen haft sin favoritdocka vid sin sida, fick lov att lämna denna för destruering, eftersom det fanns en risk att dockans långa vackra flätor kunde vara bärare av difteribakterier. En pojke som hade med sig leksaker i fickan – patronhylsor och utlösare för handgranater som han hittat på ett tyskt övningsfält och som användes som små hattar när barnen lekte med kottar – blev av med dessa sina enda leksaker när kläderna skulle värmebehandlas. Den gången var det de vuxna som blev mest upprörda – när det visade sig att några av patronerna var skarpladdade.



De få båtar som blev kvar i Sverige efter att Sovjetunionen hämtat de som beslagtagits av svenska myndigheter gick olika öden till mötes. Ett estniskt par gav sin båt till Fårö livräddningsstation, som ryckte ut när de befann sig i sjönöd och en annan båtägare testamenterade sin båt till den familj som upplåtit bostad åt honom på ankomstplatsen. För de estlandssvenska familjer som bosatte sig i skärgården och slog sig på fiske utgjorde flyktbåtarna inledningsvis en viktig förutsättning för försörjningen. Idag har de sedan länge tagits ur bruk, men bevaras ibland som släktklenoder i uthus och bodar.

Ordboken har historiskt sett spelat en viktig roll som nyckel till nya språk och fördjupat samarbete mellan länder. Som en följd av de allt livligare förbindelserna mellan Estland och Sverige under 1930-talet uppstod ett behov av att sammanställa en svensk-estnisk ordbok. Arbetet genomfördes vid Tartu universitet och vid slutet av 1939 var ordboken klar. De få exemplar som medfördes av ester på flykt var till stor hjälp under den första tiden i de svenska flyktingförläggningarna. För att underlätta språkinlärningen påbörjade ester som befann sig i exil i Sverige snart arbetet med en ny svensk-estnisk ordbok, och även en engelsk-estnisk ordbok, som skickades till ester som kommit till engelskspråkiga länder.



AKADEEMILISE ROOTSI-EESTI SELTSI TOIMETISED

ROOTSI-EESTI SÕNARAAMAT

KOOSTANUD

P. WIESELGREN

P. ARISTE G. SUITS

EESTI KIRJANDUSE SELTS
TARTU, 1939



Silverbestick, insydda i kappfoder eller nedpackade i väskor, var ett av de vanligaste föremålen som togs med. Till skillnad från de pengar som var i omlopp i Baltikum var metallvärdet gångbart i de flesta sammanhang, oavsett regim eller nation. Tanken vid uppbrottet var att hushållssilvret – ofta skedar – skulle komma till pass för att köpa sig plats i en flyktbåt, betala för mat och hjälp under färden och kanske också utgöra ett startkapital efter ankomsten till Sverige. En hel del silver kom att användas just som betalningsmedel, men påfallande ofta blev åtminstone delar av bestickserviserna kvar, och kunde fortsätta att vara just finbestick.



Omsorgen om de yngsta visade sig i att barns tillhörigheter ofta gavs hög prioritet vid packningen. Leksaker och favoritböcker bereddes plats i både barns och vuxnas väskor och blev ett viktigt sällskap innan nya lekkamrater hade hunnit skaffas. För många barn var den första tiden i Sverige ganska ensam, och när få leksaker fanns att tillgå fick de ordinarie saker som kommit med ingå i leken. En pojke som upplevde att flykten och flyktbåtarna var ett ständigt återkommande samtalsämne i det nya hemmet brukade sitta i den lilla barnresväska han själv burit under flykten och låtsas att det var en båt.



Med förflyttningen i rummet, från en miljö till en annan, förvandlas också tingen. Traditionella dräkter som varit självklara i sin gamla miljö och som var finkläder när de packades ner kunde framstå som omoderna och pinsamma i sitt nya svenska sammanhang. Omvänt kunde de också uppvärderas och få en viktig roll för att bevara etniska och nationella identiteter som inte längre kunde tas för givna.





Östra Gotland





På bara några år hade deportationer, inkallelseorder och flyktingtströmmar i alla väderstreck splittrat familjer och skingrat tidigare grannar över stora delar av världen. Men i de fotoalbum som fanns i många resväskor tilläts de ljusa minnena att breda ut sig. Genom att titta på bilder och ta del av berättelserna som hörde till dem skapades en förtrogenhet med avbildade personer och miljöer och ett familjenarrativ att dela över generationerna.

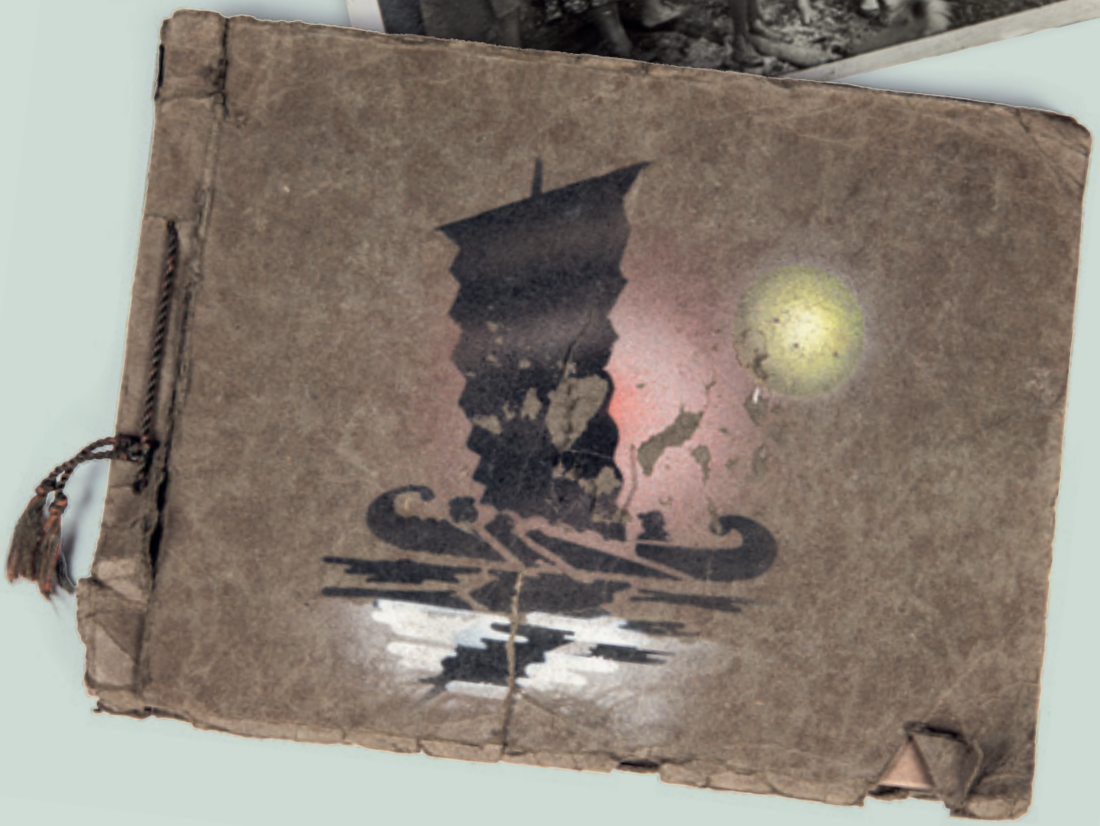
















Den som packar för en längre resa eller kanske ett definitivt uppbrott packar för en tänkbar framtid, men hanterar samtidigt det förflutna. Vad ska sparas och bäras med som minnen? Vad kommer att behövas under resan och vad kan komma till användning efteråt? Dopklänningar och andra föremål associerade med dopet var knappast något som användes under själva resan, och kanske inte ens på många år efter ankomsten. Ändå var de för många en självklar sak att ta med sig mot den nya framtiden. Både för att de hörde samman med viktiga stunder i familjehistorien, men också för att de skulle finnas för kommande generationer, som en länk både framåt och bakåt.







Ombord på många båtar fanns för första gången spinnrockar, symaskiner och stickväskor – föremål som var helt essentiella arbetsredskap i hemmen och därför viktiga att få med på färden, trots att de kunde vara både otympliga och ömtåliga. Att fortsätta textilhantverket på andra sidan Östersjön var för många familjer en nödvändighet, men det gav också en känsla av kontinuitet. I de nya hemmen fortsatte textilier med traditionella mönster och tekniker att skapas, nästan som om ingenting hade hänt.




EESTI OMAVALITSUSE TEENISTUJA
AMETITUNNISTUS
DIENSTAUSWEIS
DES ANGESTELLTEN DER ESTNISCHEN VERWALTUNG
Palme Zastrow
4. IX 1906
Tallinn, Tehnika 25-9
Tallinna
Gümnaasiumi õpetaja
Lehrerin des Lyzeums
Gymnasiums
194
Nr. 1149

Många av de som flydde var välutbildade och hade med sig sina examensdiplom och yrkesbevis. Redan i flyktinglägren organiserade de nyanlända på eget bevåg undervisning för barnen med medförda ABC-böcker. När det stod klart för de estniska familjerna att deras barns framtid inte skulle finnas i Estland grundades i Stockholm Estniska skolan, där de barn som flytt eller växte upp med inflyttade föräldrar kunde få utveckla sina språkkunskaper och stärka banden till den estniska kulturen. Parallellt grundades också förlag så att estniska författare och poeter i exil skulle kunna fortsätta publicera sig på modersmålet. En bitter lärdom av den stormiga historien i Baltikum var att utbildning var en av de säkraste investeringarna när politiska system skiftade, människor fördrevs och egendom förlorades.



Estland, Lettland och Litauen existerade inte längre som självständiga stater och hade i officiell mening inte längre några medborgare. Att upprätthålla minnet av hemlandet och hävda dess fortsatta existens blev en viktig uppgift för de som befann sig i exil och kunde uttrycka sig fritt. Att göra återbesök, när övervakade resor så småningom blev möjliga, betraktades av delar av exilsamhället som ett erkännande av infogningen i Sovjetunionen. Baltiska sångfestivaler och frihetsmanifestationer organiserades runt hela världen, men de som hamnat bakom järnridån kunde ändå ibland fråga sig hur mycket deras landsmän i exil verkligen kämpade för deras sak. De flesta som slagit sig ner i Sverige etablerade sig snart som självklara i det svenska samhället. Men inom hemmets väggar vårdades de baltiska rötterna. En vanlig identitetsmarkör i svenskestniska hem var bordsflaggor, som ibland införskaffats redan innan flykten. De hjälpte till att hålla minnet av Estland vid liv – även om trikolorens blåa band, som sägs symbolisera frihet och hav, ibland bleknade med åren.





Roslagskusten





EPILOG

DET HAR NU gått nästan åttio år sedan de baltiska staterna ockuperades och flyktingströmmen mot Sverige var ett faktum. Många spår är givetvis borta, men inte alla. Utmed kusterna vilar fortfarande några av de båtar de flyende en gång anlände med, och i byrålådor och på vindar i hem runt om i landet finns tusentals sparade saker som en gång togs med vid uppbrottet. Det är ett urval av dessa sjörullade ting som här har fått ge återsken åt balternas flykt över havet. Silverskedar, vantar, symaskiner och många andra sparade föremål, som alla har en historia att berätta, och som tillsammans framkallar en verklighetsnära bild av händelserna.

Att närma sig den här historien med utgångspunkt i de ting som varit med under flykten har på många sätt känts relevant. Även om flykt kanske inte i första hand är något vi associerar med medhavda föremål – att anlända tomhänt är kanske snarare en förståelse som ligger närmare till hands – har det tydligt framgått vilken enorm betydelse sakerna, om än få och av ringa ekonomiskt värde, haft för att möjliggöra flykten, och för att komma vidare med tillvaron efteråt.

De föremål som nu dokumenterats bidrar också till att fylla ett tomrum i Sjöhistoriska museets samlingar. Trots många decenniers samlande och en diger mängd artefakter och arkivalier kopplade till allehanda sjöhistorier, fanns fram till nyligen mycket lite insamlat material om de baltiska

båtflyktingarna och de erfarenheter som är deras. Ett centralt kapitel i den maritima nutidshistorien, av stor relevans för såväl Baltikum som Sverige, saknades.

Att rikta ljuset mot flyktens bevarade ting korresponderar också väl med det ökade intresse för föremål, som under senare år märkts inom bland annat historievetenskaplig forskning. Tingen har inte bara visat sig viktiga som medverkare till olika historiska förlopp, utan också som bärare av minnen och erfarenheter. Som historiskt källmaterial tenderar de att locka fram delvis nya berättelser och aktualisera tidigare förbisedda historier. Samtidigt äger de en särskild förmåga att beröra, väcka tankar och göra det förflutna mer närvarande.

Föremål på flykt bygger på intervjuer, forskning samt fotodokumentation utförd inom ramen för projektet Flyktens materialitet, som bedrevs 2019–2022 vid Sjöhistoriska museet i Stockholm med medel från Riksantikvarieämbetets FoU-anslag samt med stöd från Sjöhistoriskas vänförening, Sjöhistoriskas Vänner. Vi som närmast arbetat med projektet är Anna Arnberg (projektledning), Mirja Arnshav (forskning), Elin Larsson Heppling (forskningsassistans) och Anneli Karlsson (fotografi). Där behov av språkligt stöd identifierats har Viktors Sprengels funnits till vår hjälp, vilket vi är väldigt tacksamma för.

Alla föremål som presenterats i boken har varit ombord på flyktbåtar. De som bevarar dessa saker idag är barn till människor som flydde eller var själva barn vid tiden för flykten. Utan det fantastiska engagemang från alla medverkande, som öppnat lådor och vindar, som generöst förevisat sina skatter, som svarat på frågor och som delat med sig av berättelser och minnen hade projektet inte gått att genomföra. Dokumentationen i sin helhet – samtliga fotografier och intervjuer – finns tillgänglig i Sjöhistoriska museets arkiv. Fotografierna är sökbara på webbplatsen Digitalt museum (https://digitaltmuseum.se/). Originalföremålen finns däremot, med några få undantag, kvar hos sina ägare.



FÖREMÅLSFÖRTECKNING

Föremålen på framsidan (längst ner i mitten), s. 16, 26, 52 (högst upp till vänster), 127, 136 (längst ner), 157 och baksidan (högst upp) medfördes av familjen Kaaman som flydde med bogserbåten *Loksa* från Tallinn, Estland, omkring den 20 september 1944 och anlände till Stockholms skärgård den 24 september.

Föremålen på framsidan (längst ner till vänster och till höger), s. 5 och 122 medfördes av familjen Paff som flydde med M/S *Salmi* från Tallinn, Estland, omkring den 20 september 1944 och anlände till Lidingö den 22 september.

Föremålen på s. 3 och 44 (högst upp) medfördes av familjen Ininbergs som flydde från Tukums, Lettland, och vidare med båt som anlände till Slite på Gotland 24 november 1944.

Föremålen på s. 17, 27 (högst upp), 32, 33, 44 (längst ner), 52 (högst upp till höger och längst ner till höger), 61, 124–125, 132 och 137 transporterades med ångfartyget *Raugi* som avgick från Tallinn, Estland och anlände till Stockholm den 9 oktober 1944. Föremålen tillhörde familjen Tamme som flydde med ångbåten *Vormsi* från Tallinn, Estland, och ankom till Sandhamn den 21 september 1944.

Föremålet på s. 18 medfördes av ester på flykt.

Föremålen på s. 19 (högst upp), 42, 54, 107 och 135 medfördes av familjen Viliberg, som flydde med fiskebåt från Nargö, Estland till Finland omkring den 5 februari 1944 och vidare med passagerarfartyg som anlände till Stockholm den 9 februari.

Föremålen på s. 19 (i mitten), 27 (i mitten och längst ner), 28, 29 och 143 medfördes av familjen Kivisto som flydde med fraktfartyget *Meritäht* från Hapsal, Estland, och anlände till Dalarö den 26 september 1944.

Föremålen på s. 19 (längst ner), 23, 38, 103, 105, 106 (längst upp till höger samt längst ner), 110, 134 och 142 (högst upp) medfördes av familjen Zastrov, som flydde från Tallinn, Estland, till Hapsal, vidare med fiskebåt till ön Hanikatsi den 28 september 1944 och därifrån med Krigsflyktingbyråns hämtningsbåt passbåten *OK* som anlände till Lidingö den 30 september 1944.

Föremålen på s. 31, 39, 55 (första–tredje från vänster), 138 (högst upp) och 139 medfördes av en familj som flydde med evakueringsfartyget M/S *Juhan* från Hapsal, Estland, den 11 augusti 1944 och anlände till Lidingö den 16 augusti.

Föremålen på s. 41, 69, 76–77 och 80–89 medfördes av familjen Rosen som flydde med fiskebåt från Nargö, Estland, den 4 november 1943 till

Hangö, Finland, och vidare med passagerarfartyget S/S *Arcturus* som ankom till Stockholm den 10 november 1943.

Föremålet på s. 43 (högst upp) medfördes av familjen Sild som flydde med motorbåten *Lovise P 940* från Pärnu, Estland, den 19 september 1944 och anlände till Fårö den 21 september.

Föremålet på s. 43 (längst ner) medfördes av Johannes Häggblom som flydde med en roddbåt från Ormsö, Estland, till Hangö, Finland, den 7 juni 1943 och vidare från Åbo med passagerarfartyget S/S *Nordstjärnan* som anlände till Stockholm den 11 juni.

Föremålen på s. 45, 65 och 138 (längst ner) och 160 medfördes av familjen Legzdiņš som flydde med båt från Liepāja, Lettland, den 11 november 1944 och ankom till Fårösund den 12 november.

Föremålen på s. 48 medfördes av Valentina Dabre och hennes fosterfar Karlis Visins som flydde från Riga och vidare från Ventspils, Lettland, med en båt som anlände till Slite på Gotland i oktober 1944.

Föremålet på s. 51 medfördes vid flykt från Runö, Estland.

Föremålen på s. 52 (längst ner till vänster), 106 (högst upp till vänster) och 142 (längst ner) medfördes av familjen Ginters som flydde med fiskebåt från Jurkalne, Lettland, den 19 september 1944 och ankom till Gotland.

Föremålen på s. 53, 93, 94, 102 (längst ner), 111 (längst ner) och 136 (högst upp) medfördes av familjen Rosen som flydde i fiskebåt från Nargö, Estland, till Hangö, Finland, och vidare med passagerarfartyg som anlände till Stockholm den 8 december 1943.

Föremålen på s. 55 (till höger), 64, 133 och 154 medfördes av familjen Ein som flydde med evakueringsfartyget M/S *Juhan* från Paldiski, Estland, den 5 februari 1944 och anlände till Hangö, Finland.

Föremålet på s. 60 medfördes av Katarina Glad som flydde med båt från Ormsö, Estland, till Rus utanför Hapsal den 23 november och vidare från Paldiski med sjuktransportfartyget S/S *Odin* som anlände till Lidingö via Finland den 27 november år 1943.

Föremålen på s. 62–63 och 141, medfördes av familjen Erkas som flydde med fiskebåt från Odensholm, Estland, till Finland den 4 februari 1944 och vidare från Åbo med passagerarfartyg som anlände till Furusund den 9 februari.

Föremålet på s. 68 (högst upp) medfördes av flyende ester som anlände till Gotland.

Föremålen på s. 68 (längst ner) och 102 (högst upp) medfördes av familjen Ahlström som flydde med en i hemlighet byggd båt från Ormsö, Estland, den 9 november 1943 och vidare med passagerarfartyg från Åbo, Finland, den 14 november.

Föremålet på s. 70 medfördes av Meta Papp som flydde med båt från Estland 1944.

Föremålet på s. 95 medfördes av Ernst Brus som flydde med fiskebåt från Odensholm, Estland, den 4 juni 1943 och anlände till Furusund den 7 juni.

Föremålen på s. 99 och baksidan (längst ner) medfördes av familjen Rožkalns som flydde med fiskebåt från Kaltene, Lettland, i oktober 1944 och anlände till Gotland.

Föremålet på s. 104 medfördes av Katarina Häggblom som flydde med en hämtningsbåt från Ormsö, Estland, i månadsskiftet april–maj 1944 till Hangö, Finland, och vidare med passagerarfartyg som anlände Sverige den 5 maj.

Föremålet på s. 111 (högst upp) medfördes av Vello Noodapera som flydde med fiskebåten *Kala* från Pärnu, Estland, den 22 september 1944 via Ösel och anlände till Gotska Sandön den 29 september 1944.

Föremålet på s. 112 medfördes av familjen Briedis som flydde från Tukums, Lettland, och vidare med en båt från lettiska kusten hösten 1944.

Föremålet på s. 113 medfördes av en okänd kvinna som flytt från Estland.

Föremålen på s. 120 medfördes av letter som flydde med båt från Lettland och anlände till Gotland.

Föremålen på s. 126 medfördes av familjen Graudums som flydde från Riga och vidare från Ventspils, Lettland, med hämtningsbåt som anlände till Slite på Gotland den 18 november 1944.

Föremålen på s. 128 medfördes av familjen Öman som flydde med fiskebåt från Runö, Estland, den 30 maj och anlände till Slite på Gotland via Fårö den 1 juni och vidare från Gotland med S/S *Fårösund* som anlände till Stockholm den 6 juni.

Föremålen på s. 129 (längst ner) medfördes av familjen Valvet som flydde med evakueringsfartyget M/S *Triina* från Tallinn, Estland, den 20 september 1944 och anlände till Lidingö den 22 september.

Föremålet på s. 129 (högst upp) medfördes av mor och dotter Strautmane som flydde med evakueringsfartyget *Monte Rosa* från Riga, Lettland, den 3 augusti 1944 till Tyska riket och vidare till Sverige ett och ett halvt år senare för att återförenas med maken/fadern som flytt med båt från Lettland och anlänt till Gotland den 8 maj 1945.

Föremålet på s. 140 medfördes av Maria Gilbert (född Enkel) som flydde från Ormsö, Estland, och vidare med evakueringsfartyget M/S *Juhan* från Rus utanför Hapsal den 10 juli 1944 och anlände till Stockholms frihamn den 12 juli.

Föremålet på s. 149 medfördes av Ester Maria Ahlström som flydde med en hämtningsbåt från Ormsö, Estland, till Hangö, Finland, i månadsskiftet april–maj 1944 och vidare med passagerarfartyg som anlände Sverige den 5 maj.

BÅTAR

Båten på s. 74 byggdes på Nargö, Estland, 1943, rustades för flykten av Evald Luther och anlände till Nynäshamn efter två dygn till havs den 22 oktober 1943 med fem personer ombord.

Båten på s. 98 byggdes på Odensholm, Estland, 1935, destruerades under den första sovjetiska ockupationen 1941, rustades av familjen Westerblom, avgick den 4 februari 1944 med 12 personer ombord och anlände till Hangö, Finland. Båten överlämnades 1945 till ägaren som bosatt sig i Roslagen.

Båten på s. 121 anlände enligt uppgift med estniska flyktingar, sannolikt från finsk hamn, och strandade på Synskär i Gävles skärgård.

Båten på s. 123 tillhörde en estnisk man som enligt uppgift anlände med den till Roslagen.

Båten på s. 146 framfördes enligt uppgift av ester och strandade på Östergarnsholm på Gotland.

Ljugarn, Gotland. Kaj från vilken hämtningstrafik mot Lettland utgick.





BILDFÖRTECKNING

s. 5. Broschyrer Pärnu rederi, Sjöhistoriska museets bibliotek. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet/SMTM.

s. 11 Mottagningsläger i Gimo, Sverige, 1944. Foto: Paul Sandberg/Upplandsmuseet. Creative Commons licens CC BY-NC-ND.

s. 14 Gatan Harju i Tallinn, Estland, efter de sovjetiska bombningarna den 9 mars 1944. Foto: Harald Perten. Rahvusarhiiv/National Archives of Estonia EFA.656.0.417310. Publicerad med tillstånd av Sverigeesternas riksförbund. Beskuret. Omfattas ej av Creative Commons licens CC BY.

s. 36–37 I väntan på båtar i Kurzeme/Kurland, Lettland. Foto: Fricis Forstmanis. Beskuret. Public domain.

s. 48 Jūra målad 1931 av Roberts Šterns (1884–1943). Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet/SMTM.

s. 51 Votivskepp från Runö kyrka. Votivskeppet finns idag på Historiska museet i Stockholm. Foto: Jens Mohr, Statens historiska museum.

s. 56 Pojke och teddybjörn lämnar Hapsal i Estland för Sverige, den 28 augusti 1944. Foto: Harald Perten. Rahvusarhiiv/National Archives of Estonia EFA.661.10.11437. Publicerad med tillstånd av Fond of Fraternity Vironia in Estonian National Archive. Beskuret. Omfattas ej av Creative Commons licens CC BY.

s. 71 Med packning på kajen i Hapsal, Estland, den 28 augusti 1944. Foto: Harald Perten. Rahvusarhiiv/National Archives of Estonia EFA.661.10.11411. Publicerad med tillstånd av Fond of Fraternity Vironia in Estonian National Archive. Beskuret. Omfattas ej av Creative Commons licens CC BY.

s. 77 Sjökort. Finska viken, Westra delen. Stockholm, 1888. Beskuret. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet/SMTM.

s. 78–79 Viktor Rosens fiskebåt från Nargö. Av Margit Rosen Norlin, 1992. Omfattas ej av Creative Commons licens CC BY.

s. 80 Tratt. Foto: Vahur Lõhmus, Estonian History Museum/Eesti Ajaloomuuseum.

Ankare. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1512:4 Aj 568, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135246. Public domain.

s. 81 Sjömansmössa. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1514:4 E 566, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135257. Public domain.

Boj. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1512:1 Aj 565, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/en_GB/museaalview/4132322. Public domain.

Textil. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1514:3 E 565, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135256. Public domain.

s. 82 Fiskenät. Foto: Vahur Lõhmus, Estonian History Museum/Eesti Ajaloomuuseum.

s. 84 Tröja. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1514:1 E 563, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135254. Public domain.

s. 85 Väska från Nargö av torskskinn. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1447 E 442, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/2122355. Public domain.

s. 86 Margit Rosen Norlins mammas arbetskjol från Nargö. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1446:1 E 439, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/2122101. Public domain.

Torskkrokar i ask. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1296 Aj 274, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/422821. Public domain.

Naumann handsymaskin med låda. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1537:1 Aj 633, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4277606. Public domain.

Fiskarförkläde av gummimaterial från Nargö. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1446:3 E 441, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/2122103. Public domain.

s. 87 Sjömansjacka. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1514:2 E 564, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135255. Public domain.

Fiskarbyxor av gummimaterial från Nargö. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1446:2 E 440, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/2122102. Public domain.

Glasskål. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1294 Aj 272, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/en_GB/museaalview/425525. Public domain.

Väska. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1514:7 E 569, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135512. Public domain.

Korg med fiskenät. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1512:3 Aj 567, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4132329. Public domain.

s. 88 Vantar. Foto: Sven Tupits OÜ Ratus. RrM _ 1514:6 E 568, Aibolands museum/Rannarootsi Muuseum SA, http://www.muis.ee/museaalview/4135253. Public domain.

s. 90 Flyktbåt. Fotograf okänd. Paadipõgenikud 1944.a., SM F 3780:43 F, Saaremaa Muuseum SA, http://www.muis.ee/en_GB/museaalview/2240657. Beskuret.

s. 92 Åländskt strandhugg på färden västerut. Fotograf okänd. Fotografi i privat ägo. Publicerat med tillstånd av Boris Rosen.

s. 109 Flyktbåt, den 28 augusti 1944. Foto: Harald Perten. Rahvusarhiiv/National Archives of Estonia, EFA.661.10.11405. Publicerad med tillstånd från Fond of Fraternity Vironia in Estonian National Archive. Beskuret. Omfattas ej av Creative Commons licens CC BY.

s. 113 Kors. Foto: Elin Heppling, Sjöhistoriska museet/SMTM.

s. 116 Bagage avlämnat i Visby efter genomförd värmebehandling. Foto: David Holmert. Landsarkivet i Visby. Publicerat med tillstånd av Lena Holmert. Beskuret. Omfattas ej av Creative Commons licens CC BY.

s. 133–136 Fotografier i privat ägo. Fotografer okända.

Övriga fotografier samt bildbearbetning av Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet/SMTM.



LITTERATUR

Abene, Aija & Prikulis, Juris (red.). 2017. *Damage caused by the Soviet Union in the Baltic States: international conference materials, Riga, 17–18 June 2011: social, economic and environmental losses/ damage caused by the Soviet Union in the Baltic States.* E-forma.

Andræ, Carl Göran. 2004. S*verige och den stora flykten från Estland 1943–1944*. Gustav Adolfs Akademien.

Arnshav, Mirja. 2020. *De små båtarna och den stora flykten: arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar*. Diss. Nordic Academic Press.

Arnshav, Mirja. 2020. "'The sea shall have our weapons.' Small arms and forced migration across the Baltic Sea during the Second World War." *Journal of Conflict Archaeology* 14.

Arnshav, Mirja. 2020. "Från Östersjön till Sonoraöknen. Reflektioner om vatten, gränser och migration." I: Edberg, Rune & Eriksson, Niklas (red.). *Aktuell marinarkeologi. Texter från ett seminarium på Vasamuseet och Sjöhistoriska museet, Stockholm, 13–14 maj 2019*. Stockholm Marine Aechaeology Reports, 8. Institutionen för arkeologi och antikens kultur vid Stockholms universitet.

Arnshav, Mirja. 2021. "Tommi the sea dog. Maritime collections and the material culture of Baltic boat children." I: Ekström, Simon & Müller, Leos (red.). *Facing the sea. Essays in Swedish maritime studies*. Nordic Academic Press.

Arnshav, Mirja. In press. "Mobilitet, materialitet och migration. Tingen som möjliggjorde flykten från Baltikum 1943–1945." I: Sahlén, Daniel och Holgersson, Marit (red.). *Mobilitet och rörelse – fältarkeologiska perspektiv*. Stockholms läns museum.

Burström, Mats. 2012. *Minnesgömmor. Berättelser om föremål gömda i jorden i Estland under andra världskriget*. Nordic Academic Press.

Deland, Mats. 2010. *Purgatorium. Sverige och andra världskrigets förbrytare*. Atlas.

Deland, Mats. 2017. *Purgatorium – appendix: Sverige och andra världskrigets förbrytare: krigsförbrytare från Finland, Estland, Ryssland, Litauen, Polen, Danmark, Norge, Jugoslavien och övriga länder*. Atlas.

Edlund, Karl-Johan. 2012. *De flydde kriget: baltiska och andra flyktingar runt Åland 1939–1945*. Leandoer & Ekholm.

Eesti Ajaloomuuseum 2014. *Castles and pawns. The German occupation of Estonia 1941–1944*. Eesti Ajaloomuuseum.

Eriksson, Lars-Gunnar (red.). 1986. *De första båtflyktingarna: en antologi om balterna i Sverige*. Statens invandrarverk.

Forssander, Christer. 2015. *Flykten till Arholma – de sista estlandssvenskarna berättar*. Arholma Båk.

Hammerman, Margareta (red.). 2014. *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön: flyktberättelser och namnförteckning över anlända 1940–1945.* Svenska odlingens vänners förlag.

Holmert, Bengt Göran (red.). 1999. *Gotland under beredskapsåren 1939–1945. 1. Flyktingströmmarna från Baltikum i andra världskrigets slutskede.* Bengt Göran Holmert.

Holmert, David. 2015. *Batijas begli Gotlande Davida Holmerta fotografijas 1944–1945 = Baltic refugees in Gotland in photographs by David Holmert.* Latvijas Universitates.

Jansson, Torkel. 2018. ”Estland – Sveriges första Mallorca på 1930-talet. Bad och kultur i intimaste förening.” I: Kolbe, Wiebke & Gustavsson, Anders (red.). *Turismhistoria i Norden.* Kungl. Gustav Adolfs akademien för svensk folkkultur.

Mannik, Lynda. 2013. *Photography, Memory, and Refugee Identity. The voyage of the SS Walnut, 1948.* University of British Columbia Press.

Mannik, Lynda (red.). 2016. *Migration by Boat. Discourses of Trauma, Exclusion and Survival.* Berghahn.

Mothander, Carl. 1949. *Svenske kungens vita skepp: det äventyrliga spelet om estlandssvenskarna.* Hökerberg.

Raun, Toivo. 1987. *Estonia and the Estonians.* Hoover Institution Press.

Rosen, Kristina. 1992. *Estlandssvenskarna som kom till Roslagen*. Roslagsmuseet.

Sild Lönroth, Carina. 2016. *Jag ser i minnet än – Estland*. Carina Sild Lönroth.

Siliņš, Lenodis. 2004. *Östersjön – Vägen till frihet 1943–1945*. Leondis Siliņš.

Veedam, Voldemar & Wall, Carl. 1953. *Segla för livet*. Rabén & Sjögren.



NORGE

SVERIGE

BOTTNISKA VIKEN

FINLAND

LADOGA

St Petersburg

Åbo

Helsingfors

Åland

FINSKA VIKEN

Hangö

Nargö

Tallinn

Odensholm

Stockholm

Ormsö

Hapsal

Dagö

ESTLAND

Gotska Sandön

Pärnu

Ösel

RYSSLAND

Runö

Gotland

Jürkalne

Riga

LETTLAND

Liepāja

ÖSTERSJÖN

LITAUEN

DANMARK

Kaliningrad

BELARUS

TYSKLAND

POLEN

Gränser efter 1991

0 100 200 km



NÄR ANDRA VÄRLDSKRIGET drabbade Baltikum satte tusentals flyktbåtar kurs mot Sverige. Ombord på dessa båtar fanns inte bara människor, utan också väskor och bylten som packats med allehanda saker. Fotoalbum, silverbestick, dopklänningar, böcker och nallebjörnar fick för första gången gunga på Östersjöns vågor, tillsammans med fiskegarn, kompasser och ibland även skjutvapen.

I *Föremål på flykt* får dessa ting, sparade i byrålådor och på vindar runt om i landet, bli vägvisare till vad som i estnisk och lettisk historieskrivning har kallats den stora flykten.



Minnessakerna speglar enskilda människors öden i det ockuperade Baltikum, men också delade minnen och erfarenheter av flykt. De bär på berättelser om hopp och förtvivlan, om vardag och strapatser och om saknad och överlevnad i tider av ofred och uppbrott. Som små men färgstarka pusselbitar utgör föremålen ett viktigt bidrag till förståelsen av migration och bildar ett unikt kapitel i Östersjöns historia.

SJÖHISTORISKA

ISBN 978-91-89361-15-7

9 789189 361157

www.nordicacademicpress.se