

MOBILITET OCH RÖRELSE

FÄLTARKEOLOGISKA PERSPEKTIV

Seminarierapport NR. 9



Mobilitet, materialitet och migration. Tingen som möjliggjorde flykten från Baltikum 1943–1945

Mirja Arnshav, Sjöhistoriska museet

På ön Ösel utanför Estlands västra kust byggdes i slutet av 1930-talet en liten båt för att använda i ålfisket. Efter andra världskrigets utbrott och de följande sovjetiska och tyska ockupationerna fick fisket avbrytas och båten gömmas undan i skogen, eftersom potentiella flyktbåtar systematiskt destruerades. Motorn monterade båtens unge ägare ner i delar och gömde hos en kompis. Efter att som tvångsinkallad lyckats desertera från den tyska armén och återvända till Ösel, började den unge ägaren och en annan kamrat, som hade en gömma med nergrävt motorbränsle, planera för ett flyktförsök. Motorn monterades ihop igen och i utbyte mot sill införskaffades en hemmabyggt kompass tillverkad av en hylsa från en luftvärnsgranat. Båten i skogen rustades i hemlighet och som en sista åtgärd spikades en presenning över det sju meter långa skrovet. Med hjälp av dessa ting – ett skrov, en motor, bränsle, kompass och en presenning – kunde sju människor lämna kriget. Den 10 oktober 1944 drogs båten från Ösel iland på Gotska sandön, där den och även den hemmabyggt kompassen för övrigt fortfarande finns kvar. Flykten hade lyckats (Kajasalu 2015; Lambert 2016).

Flyktens materialitet

Det har ofta påpekats att Östersjön genom historien förenat människorna utmed dess kuster. Att det inte särskilt vida havet utgjort en öppning mot världen och medfört fantastiska förutsättningar för kommunikation, utbyten och transporter. Så har det ofta varit, men det har också funnits perioder när havet tvärtom utgjort ett hinder för mobilitet. Sådan var till exempel situationen när andra världskriget

rasade i Europa, och då befolkningen i de ockuperade länderna Estland, Lettland och Litauen var förbjudna att fly västerut. För de som under de här åren ändå var beredda att kasta loss erbjöd havet inte bara en väg bort, utan gjorde sig också påmint som ett potentiellt livsfarligt element. Ett element som krävde särskilda färdigheter och inte minst speciell utrustning för att en färd över till den andra sidan skulle kunna lyckas (Arnshav 2020a).

Som flera företrädare för den så kallade materiella vändningen påpekat finns det en utbredd tendens bland såväl arkeologer som i samhället i stort att underkommunicera tingens stora betydelse för våra förehavanden. De menar att även om vi har för vana att låta människan stå i centrum, är hon sällan så suverän och oberoende som vi föreställer oss.

Ett exempel på detta, som anförts av arkeologen Bjørnar Olsen (2003, s. 99–100), är hur en skidexpedition till Sydpolen i efterhand framställs som något äventyraren klarat av alldeles själv och utan hjälp, när han i själva verket haft en lång rad icke-mänskliga medaktörer. Det handlar om satellitkommunikation, frystorkad mat, kläder, sovsäck, tält, släde, skidor och många andra saker, utan vilka bravaden sannolikt aldrig hade kunnat genomföras. Ett annat exempel, som diskuterats av konsthistorikern och materialitetsforskaren Carl Knappett (2008, s. 139–140), rör en så kallad "ensamseglare" som uppmärksammas för att ha genomfört en rekordsnabb jordenruntsegling, men där gränsen mellan den tekniskt avancerade och välutrustade båtens prestation och skepparens egen prestation inte så lätt kan separeras. Vem var det egentligen som hade den viktigaste rollen för genomförandet – skepparen, båten eller kanske hela det seglande ekipaget i förening? Vad båda forskarna

pekar mot är en mer balanserad världsbild, och en mer symmetrisk arkeologi, där tingens betydelse som medaktörer i historien, och i nuet får sitt erkännande.

Inom FoU-projektet Flyktens materialitet (RAÄ-2018-3326), som under 2019–2021 drivs vid Sjöhistoriska museet, dokumenteras saker som medfördes under balternas flykt över Östersjön 1943–1944.

Tanken är att utifrån dessa ting, och utifrån farkoster och miljöer som är särskilt förknippade med flykten, fylla en lucka i museets samlingar och bidra till att förankra händelsen i den svenska historien och i det sjöhistoriska ämnesområdet. Genom att undersöka tingens roll vid flykten vill projektet även bidra till forskningen om flykt och materialiteter.

Att tala om en "flyktens materialitet" och därmed särskilt peka ut ting som uppträder i en flyktsituation kan vara befogat av flera skäl. Ett är att själva flyktsituationen innebär att mycket av den ordning som vanligen råder kring tingen upplöses. Det är till exempel inte ovanligt att deras värde omförhandlas, så att tidigare i princip värdelösa föremål blir värdefulla och vice versa. Saker som ursprungligen varit avsedda för ett visst användningsområde kan på samma sätt få en helt annan uppgift, som när flytartiklar för bad- och vattenlek används som livräddningsutrustning av dagens migranter på Medelhavet (jfr Horsti 2017).

Ett annat skäl till särskiljande har att göra med den stora betydelse som de ting som medförs under flykt kan få inte bara efteråt, som minnesföremål, utan redan under själva genomförandet. Sällan är människan mer utlämnad och beroende av tingen än i pressade och extrema situationer, som till exempel en flyktsituation. Beroende på omständigheterna kan de skapa möjligheter eller orsaka problem, och de kommer inte sällan att påverka händelseförloppet på ett delvis oförutsett vis (jfr Arnshav 2020a; 2020b; De León 2015). Det gäller inte minst vid flykt över hav, som allmänt anses vara den allra farligaste av migrationsvägar (Mannik 2016) och som ofta sker med livet som insats, i sällskap med få men desto mer betydelsefulla ting.

Av flyktens särskilda villkor följer att enskilda ting, som normalt inte skulle anses så viktiga eller knappt ens noterbara plötsligt kan "lysa upp" och ibland till och med komma att bli livsavgörande. Redan tidigt i projektet "Flyktens materialitet" framstod tingens stora betydelse under flykten över Östersjön 1943–1944 som uppenbar. Den här artikeln accentuerar sambandet mellan ting och mobilitet och lyfter

fram några av de föremål eller föremålskategorier, som spelat en särskild roll under balternas flykt över havet.

Båtar, navigationsutrustning och presenningar

Bakgrunden till flykten från Baltikum till Sverige, som kulminerade hösten 1944, var tre hårdföra och brutala ockupationer. Under år 1940 pressades Estland, Lettland och Litauen att ansluta sig till Sovjetunionen och omvandlades till sovjetrepubliker. 1941 inleddes ett tyskt styre och tre år senare stod ett nytt sovjetiskt maktövertagande för dörren.

Att röra sig fritt inom landet, eller att resa till något av grannländerna i väster, var inte tillåtet under ockupationsåren. Under hela perioden var kusten en hårt kontrollerad och avlyst zon, som bevakades av strandvakter och kustbatterier, patrullfartyg och spaningsflyg. Den sjötrafik som behövdes för att upprätthålla kommunikationerna och för att bidra med fisk till folkförsörjningen var strängt kontrollerad (Hammerman 2014).

Ställda inför hotet om enrollering, deportering och förföljelse upplevde många balter att deras liv och framtida välgång hängde på möjligheten att förflytta sig de omkring 20 milen västerut till Gotland eller vidare till fastlandssverige, ibland via Finland. Men bara en liten rännil av det stora antal människor i Baltikum som befann sig på flykt när kriget gick mot sin tumultartade upplösning lyckades med detta.

Den springande punkten, som under den kritiska perioden avgjorde dessa människors öde, var tillgången till båtar. Under avgörandets dagar 1943–1944 var därför även den mest oansenliga lilla fiskebåt – även sådana som före ockupationstiden hade räknats ut och kasserats – värda sin vikt i guld. Det inser man inte minst vid åsynen av bevarade exemplar av sådana flyktbåtar. Lagningslappar, förhöjda relingsbord och extra nitförband för att hålla ihop gistna och glappande bordgångar vittnar både om bristen på mer sjödugliga båtar, och om hur de små båtarnas förmåga tänjdes till det yttersta (Arnshav 2020c). "När kriget slog och fördrev människorna från hus och hem, blev Du den sista utvägen och ett hopp om en fortsatt existens" har en familj diktat om den pensionerade flyktbåt de fortfarande bevarar som ett minne i sitt uthus (Arnshav 2020c, s. 123).

I förhandlingarna om de åtråvärda platserna ombord på en båt var tingen en viktig bricka i spelet. Vilka slags ting som var gångbara berodde dock i stor utsträckning på vad för slags båt färden skulle ske med. Kontanta medel eller intyg av olika slag kunde vara viktiga för att få en plats på ett tyskkontrollerat evakueringsfartyg eller någon av de hämtningsbåtar som i skydd av mörkret angjorde de baltiska stränderna. För de båtlag som avsåg att resa på egen köl – vilket vanligen gjordes med en 6–9 meter lång och odäckt båt – var däremot varken papper eller kontanter särskilt eftertraktat. Det som istället tillmättes ett stort värde var navigationsutrustning och sådana ting, som tillsammans bildar den helhet med alla egenskaper och funktioner som lite oreflekterat läggs i begreppet båt (Law 2000, s. 3). Så kunde en kikare, en kurslinjal, en kompass, ett sjökort eller några dunkar bränsle bli det bidrag som gav plats på en typ av flyktbåt, medan dylika ting framstod som helt irrelevanta vid en flykt med ett annat slags fartyg (Arnshav 2020c, s. 151).



Figur 1. Under flykten kom somliga ting att få ett osedvanligt värde och en stor inverkan på händelseutvecklingen. En kikare kunde vara det som beredde dess ägare plats i en flyktbåt eller gjorde det möjligt att skilja ett fientligt fartyg från ett ofarligt. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska/SMTM.

En typ av föremål, som vi kanske inte i dag spontant tänker på som särskilt viktigt för möjliggörandet av flykten, är de presenningar som spändes över de öppna sittbrunnarna och spikades fast mot relingen till skydd för vind och sjö, och för att hindra att något eller någon spolades överbord i de ofta vådligt nedlastade båtarna. Dessa presenningar har sällan sparats av eftervärlden, men utgjorde att döma av vittnesmål och fotografier en nära nog obligatorisk del av många flyktbåtars utrustning och bör nog,

med tanke på de små båtarnas dominerande antal, tillskrivas en av de viktigaste rollerna för flyktens genomförande (jfr Hammerman 2014).



Figur 2. Det är sällan flyktens vardagsföremål har sparats åt eftervärlden. Dit hör de många fastspikade presenningar, som gav skydd mot vågor och vind i de ofta odäckade flyktbåtarna. Många var de balter – särskilt kvinnor och barn – som genomförde flykten i dunkel och avgasångor under en uppspänd presenning. Det här exemplaret, som en lettisk flykting utrustat sin båt med, har tagits från en tysk strandbevakningsstation. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska/SMTM.

Motorer och bränsle

Ett någorlunda tätt skrov, möjligheter till navigering och en presenning att söka skydd under var dock bara några av flera nödvändiga förutsättningar för en lyckad förflyttning över havet. Minst lika viktig var frågan om framdrivning. I vissa fall förekom rodd eller segling – ibland med nödrigger av åror och presenningar – eller så användes en ångmaskin. Men i merparten av fallen var det en fotogen- eller bensinmotor som stod för framdrivningen. Eftersom antalet båtar med fungerande motorer var färre än det totala antalet flyktbåtar var det inte ovanligt att en båt med tillräckligt stark och fungerande motor kunde bogsera ett helt koppel av flyktbåtar efter sig.

Att få tag i en båtmotor var dock nästan lika svårt som att få tag i ett skrov, vilket ibland ledde till en del mindre konventionella lösningar. Flera av de baltiska flyktbåtar som nådde Sverige gjorde så tack vare bilmotorer.

På Fårö förvaras fortfarande en sådan motor, ursprungligen en fyrcylindrig fordsmotor som kapats rakt av och byggts om till en tvåcylindrig motor, för att bättre passa det nya fortskaffningsmedlet. Oftare installerades dock bilmotorerna (inklusive växellådan) i mer eller mindre befintligt utförande – det förekom

till och med att hela den främre delen från bilen, från kylaren till instrumentbrädan, lossades och installerades. Genom att förena bilmotorns kardanaxel med båtens propelleraxel fungerade framdrivningen, men något som däremot inte kunde lösas lika lätt var kylningen. Under gång måste dessa motorer ha blivit brännheta, krävt kontinuerlig passning och spytt upp gammalt upphettat kylarvatten ner i båten så att nytt ständigt måste fyllas på.



Figur 3. På ett ramverk av vidjor har en presenning spänts upp som skydd över båtens öppna förskepp. En motor från en A-ford modell 1931 (alternativt den sovjetiska licensbyggda kopian GAZ-A som tillverkades mellan 1932–1936 i bland annat Riga) har tillsammans med växellåda, instrumentering, torped med bensintank, kylare och ram installerats i flyktbåten. När båten undsattes hade den drivit redlös under ett dygn och ett barn ombord hade avlidit. Foto: David Holmert. Ur Bengt-Göran Holmerts personarkiv, Landsarkivet i Visby.

För den estlandssvenska gruppen öppnade sig nya möjligheter att fly när 47 svensktillverkade Solomotorer anlände i en svensk hjälpsändning. Tanken med gåvan var att motorerna skulle mildra nöden för den svenska befolkningsspillran i Estland genom att underlätta det för folkförsörjningen så viktiga fisket (Mothander 2016, s. 35). Dessa motorer kom dock främst att uppskattas som biljetter till friheten, och installerades snart i kustbornas egenhändigt byggda fiskesnivor, som nu fick en utökad aktionsradie. Inom något år var nästan alla motorerna tillbaka i Sverige igen (Hammerman 2014).

Tillgången på bränsle var också något som var helt nödvändigt. Som regel var allt drivmedel starkt

ransonerat, men den som hade tillstånd att fiska kunde hamstra delar av den tilldelade ransonen. Andra skaffade sig bränsle genom byteshandel direkt med de tyska militärerna. Men även när bränslefrågan tycktes löst kunde problem med framdrivningen tillståta. Eftersom bränslet var av dålig kvalitet fick de flesta flyktbåtar räkna med både längre och kortare motorstopp (Hammerman 2014).



Figur 4. Bränsledunk från flyktbåt. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska/SMTM.

Medhavda ting

Under överfarten hände det också att saker, som ingen föreställt sig skulle ha någon större inverkan på förloppet, fick just det. När problem tillstötte var det inte bara på grund av väder och militärer, utan ofta också på grund av olika föremål som antingen fanns eller borde funnits ombord.

En kvarglömd pump, som retligt nog gjorde det medhavda fatet med bränsle oanvändbart, försatte ett båtlag i en svår situation och gjorde så att de närapå förläste. I en annan båt nödgades en familj välja en kortare men mer riskabel flyktväg, sedan de inte lyckats sammanstråla med den flyktbåt de gjort upp

om att dela bränsleförråd med. Ett tredje exempel är en medhavd pistol, som påverkade kompassen så att de ombordvarande förlorade orienteringen och i slutändan hamnade (och blev kvar) i en annan del av Sverige än vad som var planerat (jfr Hammerman 2014; Dahlerus 2011).

Omvänt var det också tingen som hela tiden 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, med vilken en brusten bogsertross kunde skarvas eller en ask tändstickor, som påpassligt kunde kastas över till den röksugna besättningen på en uppdykande tysk ubåt när dessa frågade efter eld. En annan gång var det några kulörta klädesplagg, med vilka en flagga i de för tillfället rätta färgerna kunde förfärdigas när patrullfartyg siktades (jfr Hammerman 2014).



Figur 5. Vilka ting som skulle bli viktiga för att genomföra överfarten gick inte alltid att förutse. För familjen som medförde denna tändsticksask kom några torra tändstickor till stor nytta när båten var nära att gå under och man behövde blossa efter hjälp. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska/SMTM.

Många av de föremål som efter flykten kunde packas upp ur väskor och bylten fick en framskjuten roll som minnesföremål för de nyanlända och deras efterlevande. De föremål som spelat en särskilt viktig roll under själva överfarten kom däremot oftast att återgå till en mer oansenlig existens. Estlandssvenskarnas flyktbåtar, som i princip var de enda som inte lämnades ut och hämtades av ryssarna efter kriget, fortsatte att användas som fiskebåtar. Fiskenäten, som vid avfärden dolt passagerare och bagage och skapat en illusion av en vanlig fiskefärd, blev återigen viktiga redskap för försörjningen. Medan medhavda

silverskedar, servisdelar och folkdräkter omsorgsfullt togs tillvara som ett minne om landet på andra sidan havet och om det dramatiska uppbrottet är de saker som på ett mer direkt sätt gripit in i handlingen mer sällan bevarade.



Figur 6. Även ting som sedan årtusenden tillbaka tjänat en och samma uppgift kunde under flykten tas i anspråk för delvis andra ändamål. I de små fiskebåtarna fick garn och skötar täcka och dölja passagerare och bagage, och samtidigt få färden att framstå som ett fiskefänge. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska/SMTM.

Mobilitet

Balternas flykt över Östersjön under andra världskrigets senare år genomfördes med hjälp av många olika slags ting, utan vilka utvecklingen i såväl Baltikum som Sverige hade tagit en delvis annan vändning. Det var med hjälp av små fiskesnipor och presenningar, kompasser och motorer, trossar och repändor, bultar och tändstickor som Sverige fick ett tillskott på fler än 30 000 kulturarbetare, fiskare och ingenjörer med mera, medan Estland och Lettland förlorade en stor del av sin arbetsföra befolkning – en utveckling vars följder fortfarande är påtagliga på bägge sidor av Östersjön.

Ur ett arkeologiskt och tolkande perspektiv utgör de ting som på olika sätt bidrog till att möjliggöra flykten en påminnelse om att de praktiska kvaliteterna hos ett föremål ibland kan vara mer dunkla än de symboliska, och hur även till synes oansenliga ting kan ha varit snudd på ovärderliga. De påminner också om hur snabbt tingens vanliga ordning kan omkullkastas och hur såväl mänskliga som icke-mänskliga aktörer kan ha utgjort viktiga kuggar i historien. Människan må vara en av planetens mer framgångsrika arter när det kommer till mobilitet, men utan hjälp av tingen hade vi aldrig korsat ett endaste hav.



Figur 7. En tappad propeller skulle kunna besegla alla de ombordvarandes öde. Denna reservpropeller togs med ombord när en familj från Nargö flydde i sin motorfiskebåt år 1943. Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska/SMTM.

Not. Bidraget är ett resultat av projektet Flyktens materialitet som genomfördes 2019–2021 vid Sjöhistoriska museet och bygger huvudsakligen på intervjuer och föremål dokumenterade i projektet. Projektet har finansierats genom medel från Riksantikvarieämbetets FoU-anslag.

Referenser

- Arnshav 2020a. Från Östersjön till Sonoraöknen. Reflektioner om vatten, gränser och migration. I: Edberg, R. och Eriksson, N. (red.) *Aktuell marinarkologi: texter från ett seminarium på Vasamuseet och Sjöhistoriska museet, Stockholm, 13–14 maj 2019*. Stockholm Marine Archaeology Reports, 8. Institutionen för arkeologi och antikens kultur vid Stockholms universitet. Stockholm, s. 23–33.
- Arnshav 2020b. '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, s. 126–142.
- Arnshav 2020c. *De små båtarna och den stora flykten. Arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar*. Doktorsavhandling. Lund: Nordic Academic Press.
- Dahlerus, L. 2011. *Linda Hagberg, född Luther. Pistol gav ändrad resväg*. Kustbon 68, s. 43–44.
- De León, J. 2015. *The Land of Open Graves: Living and Dying on the Migrant Trail*. Oakland: University of California Press.
- Hammerman, M. 2014. *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön: flyktberättelser och namnförteckning över anlända 1940–1945*. Stockholm: Svenska Odlingens Vänners förlag.
- Horsti, K. 2017. Kuratering av "flyktingkrisen": hittade föremål på museer och i konst. I: *Kulturanalys Norden (red.) Vem får vara med? Perspektiv på inkludering och integration i kulturlivet i de nordiska länderna*. Stockholm: Kulturanalys Norden, s. 216–228.
- Jungermann, M. *Flyktningbåtarnas storlek. Statistisk sammanställd 2015 utifrån handlingar i Fartygsersättningsnämndens arkiv, Statens utlänningskommission samt UD:s dossier om baltbåtar*. Stockholm: Riksarkivet.
- Kajasalu, M. 2015. Genom storm och tårar syntes okänd strand (översatt av Mati Nömm). *Gotska Sandön*, s. 12–13.
- Knappett, C. 2008. "The Neglected Networks of Material Agency: Artefacts, Pictures and Texts". I: Knappett, C. och Malafouris, L. (red.) *Material agency: towards a non-anthropocentric approach*. New York: Springer, s. 139–156.
- Lambert, A. 2016. *Gripande återseende efter 72 år*. Opublicerat manuskript, baserat på intervjuer med Leo Kärm och Anna Askergrén.
- Law, J. 2000. *Objects, Spaces and Others*. Centre for Science Studies, Lancaster University, Lancaster LA1 4YN, UK <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Objects-Spaces-Others.pdf>
- Mannik, L. 2016. Introduction. I: Mannik, L. (red.) *Migration by Boat. Discourses of Trauma, Exclusion and Survival*. New York & London: Berghahn, s. 178–196.
- Mothander, C. 2016 [1949]. *Svenske kungens vita skepp: det äventyrliga spelet om estlandssvenskarna*. Tallinn: Svenska S:t Mikael församlingen i Tallinn.
- Olsen, B. 2003. Material Culture after Text: Re-Membering Things. *Norwegian Archaeological Review* 36, s. 87–104.