

Resan runt Östersjön

Med Öresundsbronns tillkomst blev det möjligt att resa runt hela Östersjön landvägen. Detta är en skildring av en sådan rundtur, den allra första.

Boken är inte utgiven i tryckt form, den finns alltså enbart i *Läs en bok*.

©

©

©

Tord Wallström ©



Öresundsbron öppnades natten till den 2 juli 2000 och ungefär vid midnatt fullbordade Peter (min son) och jag den resa, som med säkerhet var den första färden runt hela Östersjön *landvägen*.

Resan resulterade i en reportageserie i Hemmets Journal och i ett rikt illustrerat bokmanuskript, som dock aldrig blev tryckt på papper - eftersom det innehöll så många färgbilder ansågs produktionen för dyrbar.

I stället publiceras boken nu i *Läs en bok* i originalform. I några avseenden är den alltså inte högaktuell. Gränspassagerna är t ex förmodligen inte längre så krångliga, som då vi reste - möjligen med undantag för de ryska gränserna (inklusive Kaliningrad), där vi råkade ut för allvarliga problem.

Dock innehåller boken också en översikt över Östersjölandernas historia och historien har ju inte förändrats.

Boken är formgiven i liggande format, vilket innebär att den här presenteras med en sida i taget.

"Resan runt Östersjön" kommer senare att kompletteras med ett konstprojekt av Peter Wallström (som är konstnär), en bildsvit med titeln "På andra sidan havet".

Maj 2008.

Tord Wallström

I Malmö tar vi motorvägen mot Trelleborg och sen mot Höllviken och över Falsterbokanalen. Vi fortsätter till Skanör och småbåtshamnen ute på sandudden. Längs horisonten i norr sträcker sig den mäktiga bro som knyter samman Sverige med Danmark och kontinenten. Den är förutsättningen för vår resa landvägen runt Östersjön.

33 dygn och 815 mil senare, vid midnatt, kör vi över bron mot Sverige. Sommarhimmeln lyser i violett, blått och rosa, ljusen från Köpenhamn och Malmö glittrar, små blixtar glimtar på de väldiga pylonerna. Då vi passerat betalstationen och kört ytterligare någon kilometer är cirkeln runt Östersjön sluten... De väldiga, folktomma vidderna i norr och det hektiska myllret i de

sydligare storstäderna. Det frodiga, varierande svenska landskapet och de enformiga, gräsklädda slätterna i Baltikum. Västland och fattigdom. Men en gemensam nämnare: Östersjön, Itämeri (finska), Baltiyskoye Mor (ryska), Blaffigas Jur (lettiska), Morse Baltyckie (polska), Ostsee (tyska) – världens största bräckvattenhav. Vi har hela tiden följt dess kust. Vi kunde naturligtvis ha startat och avslutat resan varsomhelst längs ruten, men utgick alltså från brofästet i Malmö.

Vi har upplevt motsatserna i vår egen tid och vi har färdats hit och dit mellan århundradena, från vikingatiden till andra världskrigets inferno...

Utan annan ordning, alltså, än den geografiska.



Skanörs kyrka

Skanör är nu en stillsam idyll där gässen har särskilda övergångsställen på gatorna och fåren betar på medeltidsborgens jordvallar nedanför den vitmålade kyrkan. Men för länge sedan var Skanör och Falsterbo en av de viktigaste handelsplatserna i norra Europa. På den hammarformade udden, som bildar gräns mellan Östersjön och Öresund, hade på 1100-talet en marknad börjat växa och i början av 1200-talet hade den utvecklats till en stad. Det var kungens stad för kungen ägde stranden, och kungen var den dristige dansken Valdemar Seir – Skåne hörde till Danmark på den tiden.

Grunden för Skånemarknaden, som den kallades, var sillen. Enligt ett vittnesmål var Öresund ”fyllt från botten till ytan av sill, så att den inte endast kan fångas med drivgarn utan kan tas upp med träskovlar och kastas i båten”. Andra handelsvaror var lärft, skinn och hudar, tjära och timmer, järn, spannmål, smör, vax och talg. Och idegran från Polen till de engelska skyttarnas långbågar.

Soliga sommark dagar är det också i våra dagar livligt längs uddens stränder, där fiskebodarna avlösts av badhytter och de tyska koggarna av lustjakter. Men det är ändå ett intet mot det brokiga folklivet på sillmarknadens tid. Sillen togs iland från båtarna med kärror i det långgrunda vattnet, såldes till köpmännen, rensades, saltades och packades i tunnor med noga föreskrivna mått. Det var trångt både på stranden och på strandängarna. Där



fanns inte bara tunnbindare utan många andra hantverkare, liksom vagnkarlar och pråmkarlar och naturligtvis köpmän, skeppare, bönder och fiskare. Samt de kvinnliga professionerna, rennerskor, öltapperskor och skökor.

Marknadens centrum försköts med tiden från Skanör till Falsterbo och senare tog Malmö över. Så småningom avstannade handeln ute på udden. Det berodde delvis på att sillfisket inte längre var så givande. Sillen är känslig för förändringar i havets salthalt. Den sill som nu finns i Östersjön blir inte mer än ett par decimeter lång. Och norr om Kalmar kallas den strömming.





Ales stenar

Vi kör tillbaka över Falsterbokanalen, som krigsåren 1940-41 grävdes över näset mellan Kämpingebukten och Höllviken för att förkorta passagen från Östersjön till Öresund och minska risken för minsprängningar. Den är 1,6 kilometer lång men har inte längre någon större betydelse annat än för fritidsbåtar. Vi väljer kustvägen till Trelleborg, där de stora färjorna går till Tyskland, passerar Smygehuk, Sveriges sydligaste udde, och den trivsamma staden Ystad (så småningom når vi Haparanda...) med färjeförbindelse med Polen och danska Bornholm.

Vi stannar till vid Kåseberga och ser på Ales stenar, Nordens största skeppssättning. Den är imponerande, främst genom belägenheten uppe på åsen ovanför den 30 meter höga strandbrinken och med utsikt över Östersjön. Fornminnet består av 59 stora stenblock i olika färgnyanser, placerade så att de bildar en 67 meter lång skeppsformad figur. Hur gamla stennarna är och vad som är meningen med dem kan ingen säga med säkerhet. Man vet inte ens varifrån stenblocken kom och hur de kunde släpas uppför branten. Eller vem Ale var. Men det förefaller, menar forskarna, som om skeppssättningen tillkommit så sent som omkring 500 år e. Kr.

Inte långt från Kåseberga svänger vi av till Backåkra, den lilla skånegård som var Dag Hammarskjölds tillhåll och nu är ett litet museum till hans minne. Den ligger i ett landskap av blommande ängsmarker, fulla av fågelsång och vindsus. Eftersom det är så kupe-



rat är vyerna inte särskilt vilda men följer man en stig kommer man till en meditationsplats, där utsikten mot havet öppnar sig.

Vi har inte alltid tid att stanna: det måste bli några stickprov. Vi kör alltså vidare över gränsen till Blekinge, men kan inte undvika att svänga av vid Mörrum, där laxfisket är i full gång i de brusande forsarna – vi ser några bjässar dras upp, medelvikten håller sig kring nio kilo.

Vi passerar Karlshamn, som hette Bodekull på den tiden det var danskt och nu har färjeförbindelse med Liepaja i Lettland. Och Ronneby stad, som överlevt så många olyckor. Grundad 1387 av den danske kung Olof och utvecklad till ett viktigt handelscentrum i det danska Blekinge. 1564 totalt ödelagd av Erik XIV:s hejdukar under det ousägligt grymma nordiska sjuårskriget – ”...och skonade man ingen utan slog ihjäl alla vapenföra, så att i staden blev mer än 2000 man om halsen förutom några kvinnor och barn, dem finnarne slog ihjäl”, skrev den förtjuste kungen. På 1690-talet tömd på så gott som hela sin befolkning, då borgarna tvingades flytta till Karlskrona. Svårt eldhärjad 1864... Och nu en förtjusande idyll med prunkande parker längs än.

I Karlskrona hamnar vi mitt i Östersjöhistoriens 1600-tal. Danmark behärskade Östersjön. Den svenska flottan låg antingen infrusen i Stockholm till långt fram på våren eller klarade inte hårt väder eftersom tågverket var ruttet. Den unge Karl XI hade visserligen sett till att fartygen rustats upp, men 1676 hade det ändå blivit katastrof då amiralskeppet Stora Kronan kantrat i ett sjöslag vid Ölands södra udde. För försvaret av Östersjön var det nödvändigt att bygga en örlogshamn i södra Sverige och man började undersöka vilken plats som var lämpligast. Kalmar var uteslutet, eftersom en flotta där lätt skulle kunna bli instängd i sundet. Men i Blekinge hittade man några lämpliga öar med ett läge som bedömdes som förträffligt. Därifrån kunde man snabbt nå Storsveriges baltiska och tyska provinser med rikets viktigaste städer, som då var Riga och Stralsund.

Efter att 1679 själv ha besökt platsen utfärdade kungen privilegier för en ny stad och en marinstation på Trossön. Soldater och arbetare kommenderades till fästningsbygget från de omgivande landskapen, många dog av sjukdom och umbäranden. Fyra kompanier båtsmän tvångsförflyttades med sina familjer från Österbotten till Karlskrona. Befästningsarbetena påbörjades omedelbart under ledning av greven och fortifikationsofficeren Erik Dahlbergh. Denne hade också i samarbete med Nicodemus Tessin den äldre gjort upp Karlskronas stadsplan med ett centralt torg, dominerat av två kyrkor. Redan i början av 1700-talet räknades staden som



Stortorget och rådhuset i Karlskrona.



en av rikets främsta – den växte så snabbt att inget virke fanns att få inom nio mils omkrets och för varvets behov avverkades ekar i hela södra Sverige. De första skeppen byggdes 1680-84 och döptes till ”Bleking”, ”Halland” och ”Göta Rike”. Sen dess har mer än 400 fartyg sjösatts där och varvet är fortfarande i drift, fastän det numera är i tysk ägo (något som väl Karl XI aldrig hade kunnat tänka sig).

Karlskrona är numera med på Unescos lista över världsarv som ”ett utomordentligt väl bevarat exempel på en europeiskt planerad örlogsstad”. 1790 blev 31161 människor hemlösa i en förödande brand, men stadsplanen behölls vid återuppbyggnaden

Modellkammaren vid Karlskronavarvet.

och de förstörda kyrkorna restaurerades. Trossöns södra del och några holmar utanför upptas av örlogsvarvet. Där finns en mängd kulturhistoriska byggnader mitt ibland den moderna verksamheten. Mest imponerande är Polhemsdockan, insprängd i berget på Lindholmen. Skeppsbyggmästaren Charles Sheldon for till England för att studera torrdockor, som var ett nytt påfund, och Christofer Polhem föreslog att en docka skulle sprängas in i berget. Sprängningarna påbörjades 1717 och som mest arbetade 600 man i skift. Efter många misstag och kontroverser hoppade Polhem av, men 1724 var dockan klar att invigas. ”Konung Karl” (108 kanoner) togs in för reparation. Det tog tre till fyra dagar för 270 man i treskift att tömma dockan med ett paternosterverk. Numera är naturligtvis ett eldrivet pumpverk installerat, men det enastående är att dockan alltså fortfarande används flitigt.

Längs med dockan ligger Vasaskjulet, som uppfördes i slutet av 1700-talet och där man i skydd för väder och vind byggde en rad linjeskepp och korvetter, bland andra ”Karlskrona” (18 kanoner), som den 30 april 1846 gick under i en tornado i Floridagolfen med 135 man av 155. En annan märklig byggnad är den 323 meter långa repslagarbanan, där man från 1690-talet till 1960 tillverkade trossar, mest av rysk hampa. En repslagare gick baklänges med hampan runt magen medan kabelgarnet spans. Det sägs att en repslagare under sitt yrkesliv kunde gå ett år runt jorden. Baklänges, alltså.

36 mil österut en annan marinbas: Kaliningrad...



Polhemsdockan och Vasaskjulet i Karlskrona

I slutet av 1500-talet hörde Skåne och Blekinge fortfarande till Danmark men gränsen var ständigt hotad av svenskarna. Kung Kristian IV beslutade bygga en fästningsstad, som fick namnet Kristianopol och var färdig år 1600. Där uppfördes både kyrka, residens för kommendanten, logement och förråd. Men redan 1611 raserades staden av svenska trupper under befäl av den 16-

årige kronprinsen Gustav Adolf, som tillgrep en ful krigslist: han klädde en del av sina 600 ryttare i danska uniformer. Medan prinsen själv höll ett förmaningstal för den yrvakne och halvnakne kyrkoherden plundrades staden grundligt innan den brändes ner och trots prinsens förbud höggs både män, kvinnor och barn skoningslöst ihjäl. Det var en förskräckligt brutal historia. Men

nu är Kristianopol ett litet paradys. Vi gör en avstickare dit och vandrar på den nära två kilometer långa stadsmuren, som är så bastant byggd av gråsten att den säkert kommer att stå kvar i evärdliga tider. Det är sen inte långt till Brömsebro, ett samhälle vid E22:an. Där rinner Brömsebacken förbi och bildar gräns mellan Blekinge och Småland. Det var på en liten holme i den bäcken, som freden med Danmark undertecknades 1645.

I Knäred vid Lagåån hade Sverige 32 år tidigare tvingats underteckna en förödmjukande och ytterst dyrbar fred – för att lämna tillbaka Älvsborg och Göteborg krävde danskarna en lösen på en miljon riksdaler specie, ett svindlande belopp. Men då kriget utbröt på nytt i slutet av 1643 var svenskarna bättre rustade. En svensk här marscherade norrut från Tyskland och hade på en månad besatt hela Jylland. Svenska

Kristianopol





flottan hade rustats upp och ödelade i slaget vid Femern på hösten 1644 med holländsk hjälp så gott som alla danska krigsfartyg. Inför hotet av en svensk landstigning på Själland gick Kristian IV med på fredsförhandlingar. De leddes av en fransk medlare och Nederländerna var också representerade. Det

gick i stort sett till ungefär som vid fredsförhandlingar än i dag: medlarna for som skottspolar mellan de båda parterna och försökte lirka fram ett godtagbart avtal. Inte förrän efter sju månader var det klart: den 13 augusti undertecknades traktaten. Danmark avträdde Jämtland och Härjedalen samt Halland på 30 år. Även Gotland och den baltiska ön Ösel blev svenska. Och Sverige garanterades tullfrihet i Öresund, den fråga som hade varit huvudorsaken till kriget. Men Skåne och Blekinge var alltså fortfarande danska.

Fastän freden i Brömsebro betraktas som en vändpunkt i



Skandinaviens historia har den lilla holmen lyckligtvis inte vanpryts av något storvulet monument. Där finns endast en enkel sten, som så sent som 1915 restes till åminnelse av de tre som till slut kom överens: den franske medlaren de la Thullerie, rikskanslern Axel Oxenstierna och dansken Corfitz Ulfeldt.

Kalmar med den välkända silhuetten av Sveriges bäst bevarade renässansslott, där fördraget om unionen mellan Sverige, Norge och Danmark stadfästes 1397 och formellt men med många avbrott bestod tills Gustav Vasa 1523 valdes till Sveriges kung... Oskarshamn med väldiga upplag av timmer i utskeppningshamnen och den säregna klippön Blå Jungfrun i öster... Västervik med krogar och pizzerior innanför Skeppsbron.

Kalmar slott





Stegeborg i Slätbaken

Den första natten tillbringar vi så i Sankt Annas skärgård, i en gammal kvarn som numera är ett trivsamt vandrarhem vid Lagnö strömmar. Kvällen är fullständigt stilla, inte en krusning på vattenytan. Inte långt därifrån, på en liten ö i Slätbaken, ligger Stegeborgs slottsruin, ett vitt torn omgivet av gamla murar. Borgen härstammar från 1200-talet men platsens historia är mycket äldre, för där finns också rester av pålspärrar från vikingatiden. Johan III höll till där och Karl X Gustav tillbringade sin barndom i slottet med den blivande drottning Kristina som lekkamrat.

Fastän den ena binder samman en ocean (Atlanten) med ett medelhav (Östersjön via Trollhätte kanal) och den andra en halvö (Skanadinavien) med en kontinent (Europa via Stora Bältbron) kan man lockas att göra jämförelser mellan Göta kanal och Öresundsbron. Till exempel tillkomsthistorien: Tanken på en båtled tvärs igenom Sverige hade framlagts redan av biskop Hans Brask (1464-1538) men det dröjde 300 år innan den förverkligades. Planerna på en förbindelse över Öresund diskuterades i minst fem årtionden innan beslutet kom. Vid kanalbygget gjorde omkring 60 000 man, de flesta indelta soldater men också ryska krigsfångar, omkring sju miljoner dagsverken (man grävde med järnskodda träspadar). Kanalen sträcker sig 190 kilometer från Mem längst inne i Slätbaken till Sjötorp vid Vänern. Det finns 97 slussar, som först lyfter fartygen från Östersjöns nivå 91,5 meter till sjön Viken och sen sänker dem till Vänerns yta, som ligger 44 meter över Kattegatt.

Baltzar von Platen var övertygad om att Göta kanal skulle bli till stort gagn för det svenska näringslivet men den utkonkurrerades snart av järnvägar och landsvägstrafik och var ju dessutom stängd av is under nästan halva året. Numera är kanalen emeller-



tid en stor tillgång för turismen. Med kanalbåtarna ”M/S Juno”, ”M/S Wilhelm Tham” och ”M/S Diana” reser man Stockholm-Göteborg på fyra eller fem dygn.

Norrköpingsborna hade ivrigt pläderat för att kanalen skulle gå via sjön Glan till denna stad, som redan var ”en betydlig juvel i den svenska kronan”, men det befanns vara mycket enklare att dra den från Roxen till Söderköping och det är alltså Slätbaken och inte Bråviken som bildar kanalens mynning i Östersjön. Söderköping hade en gång varit en av rikets viktigaste handelsstäder, men utvecklingen hade avstannat redan på 1500-talet och kanalen innebar ingen större förändring: den förstärker nu småstadsidyllen med slussar, kajer och hamnmagasin.

I Norrköping tillbringar vi ett par timmar i ”Industrilandskapet”, de kvarter kring Motala ström mitt i stan som på 1960-talet riskerade att rivas då textilindustrin konkurrerats ut och pappersindustrin flyttat, men i stället omvandlades till ett enastående kultur- och kunskapscentrum.

Norrköping



Kung Birger Magnusson hade svåra problem med sina maktlystna yngre bröder, hertigarna Erik och Valdemar. Genom en fräck kupp – den som kallas Håtunaleken – hade de tillskansat sig varsin tredjedel av riket och brödrastriderna såg inte ut att avta. Men en dag år 1317 låtsades Birger vilja gräva ner stridsyxan och bjöd Erik och Valdemar till Nyköpingshus, där han höll hov. De undfågnades på alla vis och på nattkröken anvisades de sovrum, där de lade sig till ro – men deras livvakter hade fått nattkvarter i staden. Mitt i natten togs Erik och Valdemar tillfång – ”Minnens I Håtunaleken!” skrek kung Birger – och släpades ner i den

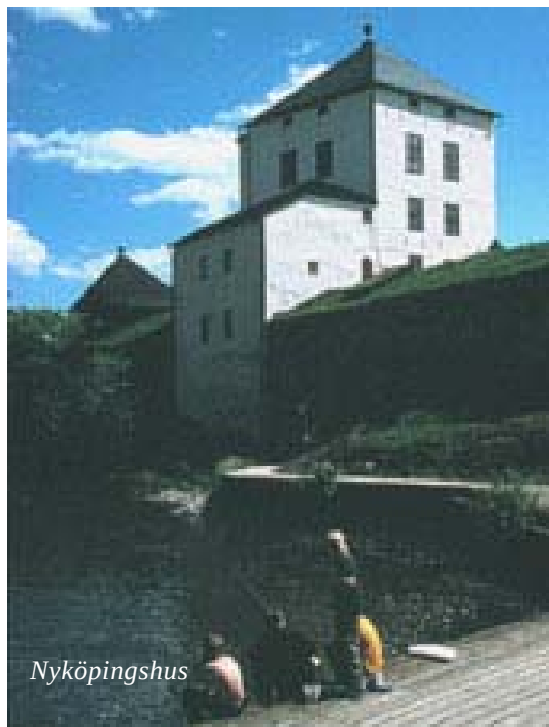
djupaste fängelsehålan, där de kedjades vid väggen och så småningom svalt ihjäl. Det var Nyköpings gästbud.

Nyköpingshus byggdes på 1200-talet och förvandlades i början av 1600-talet av hertig Karl (Karl IX) till

ett ståtligt renässansslott, som dock till stora delar liksom staden förstördes i en brand 1665 och aldrig blev återuppbyggt. Under de ryska härjningarna 1719 förstördes det ytterligare. Men i den sörmländska residensstaden är de restaurerade slottslämningarna nu en rofylld plats vid ån med mycket av medeltidsstämningen i behåll. Varje år återskapas där ”gästabudet” i form av ett sommarspel.

På motorvägen förbi Södertälje når vi så snabbt den stad som Birger Jarl på 1200-talet grundade där Mälarens vatten rinner ut i Östersjön. Vi vandrar genom Gamla Stan och njuter av vyerna över strömmar och vatten men för att kunna fullborda rundturen måste vi snart fortsätta – och Stockholm är naturligtvis värt en särskild resa.

Vi ser Roslagens särpräglade småstäder, Norrtälje, Östhammar och Öregrund, alla brända av ryssarna det där ödesdigra året 1719, stannar till vid Forsmark, ett av vallonbruket i norra Uppland, och finner strax innan vi nått Gästrikland att landskapet förändrat karaktär: vi närmar oss Norrland. Vi tillbringar en natt fylld av forsbrus i vandrarhemmet på Laxön mitt i Älvkarleby-



Nyköpingshus



Gävle



Stockholm

fallen. Och sen väntar pärlbandet av Norrlandsstäder. Gävle, Söderhamn, Hudiksvall. Sundsvall med träpatronernas imponerande stenpalats. Och Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå... Vi stannar i dem alla, övernattar i några av dem. Och vi gör några

avstickare från huvudvägen, ser på platser som är mindre kända men rymmer en myckenhet naturskönhet och historia.

Först Kuggörarna, ett fiskeläge längst ute på Hornslandet utanför Hudiksvall. Dit går ingen bilväg utan man får vandra



Norrtälje



Sundsvall



Hudiksvall



Utsikt från Hornslandet



Kuggörarna

sista biten på en stig över klipporna. Vid träkajerna i en smal och skyddad vik har båtarna lagt till sen många fiskargenerationer tillbaka. Nu finns bara tre verksamma fiskarlag kvar. Tio personer är bofasta året om men en del av stugorna har övertagits av sommargäster. Många av dessa har dock anknytning till orten och alla är angelägna om att bevara det gamla. Kapellet, byggt på en bergknalle mot havet och faktiskt omgivet av radiomaster och hemlighus, härstammar från 1778. På den lilla Bålsön alldeles utanför finns ett kapell från 1603 men sen 1848 har den ön inte någon bofast befolkning.

I Selånger strax innanför Sundsvall finns ”Sankt Olofs hamn”, som en gång var en av Norrlands viktigaste men genom landhöjningen har förvandlats till en obetydlig sjö, omramad av fro-

diga lövträdsdungar. På slutningen mot sjön ligger ruinerna av en 1200-talskyrka, som byggdes till minne av Olav Haraldsson, den hårdföre och inte särskilt gudlige norske kung, vilken efter sin död blev helgonförklarad och föremål för en vida spridd kult – också i Finland och Estland finns helgedomar resta till hans ära. Det var här, i Selångerhamnen, som Olav år 1028 landsteg efter en färd i österled. Två år senare stupade han i slaget vid Stiklastad.

Massafabriker och sågar dominerar de norrländska älvmynningsarna – jätteanläggningar som Skutskär, Rönnskär och Munksund men också mindre sågar... och rester av sågverk som för länge sen tystnat efter en ganska kort men intensiv storhetstid. Norrbyskär, en liten grupp små öar, holmar och skär nära kusten söder om Umeå, är ett minne från den epoken. Vi tar

Norrbyuskär

båten dit från Norrbyn. I slutet av 1800-talet fick Mo och Domsjödirektören Frans Kempe i uppdrag att planera en modern ångsåg. Han nöjde sig inte med det utan skapade ett komplett sågverks-



samhälle. Det nådde sin höjdpunkt på 1920-talet, då det bodde omkring 1400 människor på Norrbyuskär. Sen minskade produktionen successivt för att helt läggas ner 1952. Nu är öarna ett slags sågverks-Skanssen där man får en bild av den inte avlägsna tid, då Bolaget svarade för de anställdas väl och ve under både arbetstid

och fritid. Samhället planerades med gråvita arbetarbostäder längs en kilometerlång bygata med sågverket i ena änden och skolan i den andra. En del för den tiden ovanliga sociala förmåner erbjöds, t ex fri bostad och åtta färar plöjt potatisland.

Bred och rak går E 4:an norrut genom Västerbotten, ett stycke innanför kusten med dess vikar och åmynningar. Men vid Djäkneboda svänger vi av mot Ratan. Det är numera en mycket liten hamn, bara ett tiotal bostadshus och bodar, men i Sveriges historia intar denna så fridfulla plats en unik ställning: där utspelades det sista fältslaget och där dödades de sista soldaterna i strid på svensk mark. Det var "Affären vid Ratan" 1809.

Inför de överlägsna ryska styrkorna hade svenska armén kapitulerat i Månsby vid Kalix älv. Åland hade ockuperats av ryska trupper och Umeå hade övergetts utan strid. Det var i det läget som svenskarna i hoppet att åstadkomma en drägligare fred bestämde sig för försöka tillfoga ryssarna ett nederlag. En svensk

armada på omkring 50 fartyg av olika slag seglade norrut med omkring 7000 man. Avsikten var att landsätta dem i Ratan norr om Umeå och fänga ryssarna i en kniptång. Vid Sävar attackerades de landstigna svenskarna av omkring 5500 ryssar. Det blev ett blodigt slag. Svenskarna förlorade



Sankt Olovs hamn i Selånger

Ratan



omkring 800 döda och sårade, ryssarna omkring 1500. Svenskarna hade segern inom räckhåll, då general Gustaf Wachtmeister till allmän, även ryssarnas, förvåning gav order om reträtt. Rys-

sarna följde efter till Ratan och anföll nästa dag i vågor. De svenska kanonsluparna låg sida vid sida och gav eld mot byn. Svenskarna var i överläge: mot de 3000 ryssarna stod omkring 6000 man förutom skärgårdsflottan. Striden pågick i fem timmar. På kvällen beordrade den ryske generalen Nikolaj Kamenskij reträtt men hotade anfälla på nytt om inte svenskarna omedelbart gav sig av. Den vankelmodige Wachtmeister gick med på det och nästa dag kunde Kamenskij återvända till Umeå och vidare till Piteå med sina totalt utsvultna soldater, som under en längre tid mest levt på gräsgröt. Vardera sidan hade förlorat omkring 1000 man i stupade, sårade och fångna.

Ratan är bästa stället längs Östersjökusten att studera landhöjningen: hur landet långsamt stiger ur havet. Där byggdes 1892 en "mareograf" (havsskrivare), som mätte vattnets nivåförändringar med en hävstång, förbunden med ett ritstift. Carl von Linné och Anders Celsius hade trott att världshavens vatten





höll på att dunsta bort och att hela Östersjön så småningom skulle torrläggas. För att studera "wattuminskningen" lät de hugga in nivåmärken längs kusten, två av dem i Ratan. I stället är det ju så att landet fortfarande stiger efter att ha varit nedpressat under istiden för 9500 år sen. I Bottenviken har det höjt sig 285 meter, varje år omkring 9 millimeter. "Mareografen" i sitt lilla hus står nu på torra land.

Det är den 6 juni och till Lövånger kommer vi just som nationaldagsfirandet avslutas vid Hembygdsgården, hemvärnsmännen gör manöver, röda korsare

Öjebyn

Lövånger

Luleå
Gammelstad

Kyrkan

rollar ihop fanorna och spelman-
slaget stoppar ner sina instru-
ment. Alldeles intill ligger
Lövångers kyrkstad. Vi besöker
flera kyrkstäder: den i Öjebyn
utanför Piteå och den världs-
arvsmärkta Gammelstad vid
Luleå. De har alla tillkommit i
samma syfte: att tjäna som
övernattningsstugor för guds-
tjänstbesökare i trakter där det
är långt mellan kyrkorna och
dåligt före på vintrarna. Men de
är olika till karaktären – Öjebyn
och Gammelstad mer småstadlika, Lövånger med timmer-
stugor, sammanbyggda i rader längs trånga gränder. Det finns



omkring 110 kyrkstugor i Lövånger. De flesta är numera renoverade, har till och med dusch och toalett och hyrs ut till turister, men några är kvar i ursprungligt skick. Nedanför kyrkstaden med dess röda tegeltak: Lövångers bländvita kyrka, gröna fält och lövdungar, en glittrande sjö.

Skellefteå – ett imponerande busstorg, som ena minuten är fullt av bussar, destinerade till olika norrländska orter, och nästa minut (klockan 16.16) plötsligt alldeles tomt... Piteå med en trivsamt gågata, som sägs vara den första i landet... Luleå – folk solar sig på bänkarna i centrum, några spelar schack med jättestora pjäser: man kan tro sig vara på en piazza nära Medelhavet... Råneå, Kalix, Haparanda. Och Torne älv.

Gränsen mellan Sverige och Finland drogs upp med ett penndrag av den ryske kejsaren efter det svenska nederlaget 1809. Om den ryske utrikesministern fått som han ville skulle den som tidigare ha gått vid Kemi älv, varvid Nordenkartan skulle ha sett litet annorlunda ut. Andra ryssar pläderade för Kalix älv, men tsar

Alexander bestämde att gränsen skulle gå längs Muonio och Torne älv. Ryssarna hade tagit Finland och ockuperat större delen av Västerbotten. Den oberäknelige kungen, Gustav IV Adolf, hade avsatts, enväldet avskaffats och i augusti inleddes fredsförhandlingar i Fredrikshamn. Då freden underskrevs den 17 september 1809 innebar den att Sverige förlorade en tredjedel av sin yta.

Förlusten av Torneå stad måste på något vis åtgärdas och centralbyråkraterna i Stockholm beslutade grunda ”Carl Johans stad” vid Nikkala by någon mil väster om gränsen. Men dit ville ingen flytta. I stället växte Haparanda by till en stad.

Mycket har utspelats här vid gränsen. Men det har nästan alltid varit så att folket på den svenska sidan i vanmakt stått som åskådare till de omvälvningar som härjat på den andra stranden. Så var det under finska inbördeskriget mellan de vita och de röda 1917. Och många äldre har fortfarande i färskt minne de hemska händelserna hösten 1944, då de tyska trupperna drevs bort av sina forna vapenbröder och hämnades genom att bränna och



Umeå



Skellefteå



Piteå



bomba utan misskund. Omkring 70 000 människor räddade sig då under några veckor över till den svenska sidan innan de kunde återvända för att återuppbygga sina ödelagda gårdar. Men nu är gränsen så gott som omärklig. Sen 1985 bildar Haparanda och Torneå ett eget rike med namnet "Provincia Bothniensis", som håller sig med en regering och en guvernör och strävar efter samarbete på nästan alla områden. Språket vållar här inga större problem eftersom de flesta tycks vara tvåspråkiga både i Haparanda (omkring 10 000 invånare, varav omkring 2700 finska medborgare) och Torneå (25 000).

På vandrarhemmet i Haparanda får vi ett rum med utsikt mot älven. Vid 22-tiden lyser solen fortfarande över Torneå med den gamla träkyrkans spetsiga svarta torn och Nedertorneås stora stenkyrka på andra sidan älven. Vi har rest genom hela Sverige, Saaben har av-





Kokkolaforsen

Torneå kyrka



verkat nära 260 mil, och vi begrundar en stund den etappen. Från de skånska backarna till Norrbottenkustens breda älvdalar. Ett härligt land, rikt, vackert, imponerande.

..
På en kartbild liknar Östersjön en spöklig kvinna i släpande lång kjol och med dok på huvudet. Finska viken är hennes högra arm och hon pekar österut. Hennes huvud är Bottenviken (Perämeri på finska), som avgränsas av Norra Kvarnen mellan Vasa och Umeå. Från Torneå, som är den nordligaste punkten på vår rundresa, vänder vi nu österut och söderut längs finska Lapplands och Österbottens låga kuster. Där ligger städer och byar till att börja med glesare än på den svenska sidan och den oftast spikraka huvudvägen erbjuder få naturscenerier, förutom oändliga barrskogar och myrar.

Ortodoxa kyrkan



Vi söker oss ner till en båtbyggga i Kemi för en termos-kaffepaus men kör snart vidare till Uleåborg (Oulu), som grundades redan 1605 på en gammal handelsplats och nu är en metropol för Uleåborgs län och stift, som omfattar hela norra Finland. Vi imponeras av stadens moderna centrum, men vårt mål är Raahe – den första i raden av idylliska småstäder längs Bottniska vikens och Finska vikens kust.

Så gott som alla dessa städer grundades på 1600-talet av svenska kungar. De var sjöfarts- och handelsstäder och till de viktigaste näringsgrenarna hörde utskeppning av tjära. De flesta av dem har en stor andel svensktalande be-

folkning och fastän de flesta kartor är på finska lever de svenska namnen kvar. Raahes ursprungliga namn är Brahestad: den grundades

Brahestad

Per Brahe



Söder om Brahestad

år 1649 av Per Brahe, greven och riksdrotsen, som under en senare period av sitt liv härskade på Visingsö och byggde Brahehus, vars imposanta ruin tronar över Vättern. Han ägde väldiga jordegendomar och var omåttligt rik. Han var också mycket energisk. ”I grevens tid”, då han var generalguvernör i Finland, 1637 till 1658 med ett uppehåll, hann han inte bara skapa flera nya städer utan inrättade också universitetet i Åbo och andra skolor, byggde vägar och ordnade förvaltningen. Per Brahe

står nu staty på Pekkatorget i centrum av den gamla stadsdelens träbebyggelse. Men det är ett ganska anspråkslöst monument i ungefär två tredjedelars kroppsstorlek – för så liten var han väl inte? Och när han pryds med blomsterkransar vid festliga tillfällen ser ”Pekka”, som han kallas på orten, rätt lustig ut.

Vi vandrar i gränderna mellan trähus, målade i glada pastellfärger – gult, blått, turkos. I kontrast till dem ruvar på en kulle en mörk och dyster gråstenskyrka. Brahestad blev ingen storstad men den bild av sömnig idyll vi får av den är kanske inte riktigt rättvis, för i närheten finns både ett stålverk och ett centrum för högteknologi.

Söder om Kalajoki finner vi husrum för vår första natt i Finland i en rustik timmerstuga inte långt från Bottenvikens strand, som här består av långa sanddyner.

Karleby (Kokkola) har ett par sevärdheter, som sällan nämns i några turistbroschyrer: Hotell Grand och en bensinmack. De är båda uppförda i en renodlad funkisstil, som nu blivit ganska ovanlig,



och de har inte förändrats alls. Hotellet är också inrett med stilenliga funkismöbler. Och macken med sitt stora tak är som klippt ur en Kalle Anka-serie. Epitetet ”Gamla” slopades 1977, det heter nu bara Karleby. Men ”Gamle Kalle” är fortfarande en hederstitel som under en sommarvecka tilldelas ”en allmänt ärad samt välfrejdad medborgare”.

Neristan är den gamla stadsdelen (det betyder förmodligen just ”Nere i stan” precis som Umeås centrala stadsdelar heter ”Östpåstan” och ”Västpå-



Macken i Karleby



stan"). Den har kvar sin träbebyggelse och det stenbelagda lilla torget.

Vi tar nu av på väg 740, som går genom skärgårdskommunen Larsmo, 360 öar, holmar och skär, de större förbundna med sju broar. Karleby har en svensktalande minoritet på 19 procent men Larsmos omkring 4000 invånare är till 93 procent svenskspråkiga: så snävt kan språkgränserna gå.

Mellan glittrande fjärdar och grönskande fält går vägen mot Jakobstad (Pietarsaari) och vid sidan av den hittar vi "Runebergs stuga". Den finländske nationalskalden Johan Ludvig Runeberg (1804-1877) föddes och växte upp i Jakobstad, där fadern var sjökapten. Hans barndomshem finns inte längre kvar, men den

lilla jakt- och fiskestuga, som byggdes av hans far och morbror, restaurerades av stadens invånare och överlämnades som gåva till Runeberg år 1851. Det är en obetydlig stuga men kanske just därför lika minnesvärd som det Runebergs-museum som finns i Borgå, där skalden kom att tillbringa större delen av sitt liv.

Under resan söderut längs Bottniska vikens kust passerar vi flera av de platser där avgörande strider utkämpades under det ödesdigra kriget 1808 och som Runeberg målar upp i "Fänrik Ståls sägner". Den 21 februari hade rysarna gått till angrepp med omkring 20000 man. Den finska armén var beredd till motstånd på liv och död och den 73-årige generalen af Klercker lyckades



Kyrkan i Maxmo

snabbt samla en brigad, som tog ställning i Tavastehus. Men krigsberedningen i Stockholm vågade inte ge sig in på ett vinterkrig utan beordrade återtåg till Österbotten i väntan på våren.

De svenskfinska trupperna bet ifrån sig i skärmytslingar vid Pyhäjoki söder om Brahestad och fick sin första seger i Siikajoki mellan Uleåborg och Brahestad. General von Döbeln hade nu befälet över brigaden och vid Revolaks revs en rysk styrka upp men tilläts retirera. Under sommaren svarade björneborgarna och von Döbeln för flera hjältemodiga insatser men de väntade förstärkningarna från Sverige uteblev nästan helt. Genom segern vid Jutas, som ligger söder om Nykarleby, tryggades den 13 september den svenskfinska arméns återtåg men i en avgörande drabbning vid Oravais beseglades Finlands öde. Spillrorna av de svenska trupperna marscherade norrut i svår kyla och den 13 december hade den sista brigaden passerat den svenska gränsen. Finland blev ett ryskt storfurstendöme.



I Jakobstad, som har svenskspråkig majoritet, gläds vi åt några arkitektoniska kuriositeter, bland annat ett rådhus som måste vara Nordeuropas krusidulligaste, och en ovanlig träkyrka från 1700-talet. För 200 år sen var Jakobstad Finlands viktigaste varvsstad varifrån många skeppsbyggare skickades till örlogsstaden Karlskrona. De båda städerna påminner också på något vis om varandra. Galeasen Jakob, byggd efter 1700-talsritningar, är en av Jakobstads symboler. Förutom en välbevarad trähusstadsdel finns en myckenhet av museer, t ex Vapenmuseet, Tobaksmuseet och Cikoriamuseet (cikoriarötter var, som alla äldre vet, ett kaffesurrogat under krigsåren och i Jakobstad finns Schaumans cikoriafabrik bevarad).

Vi kör vidare mot Vasa, där en av de otaliga sommarfesterna pågår på torget, som är belamrat med restaurangtält och orkesterestrader, och vidare genom ”svenska” Österbotten. Där har alla orter stor svensk majoritet och Korsnäs (2.300 invånare) beskrivs som ”världens mest svenskspråkiga kommun”... med 98 procent svensktalande kanske det faktiskt stämmer?

Kristinestad (Kristiinankaupunki) är nästa småstad på vår färd söderut. Också den grundlades av den energiske Per Brahe och namngavs efter drottning Kristina, som då regerade i Sverige-Finland – eller kanske efter Brahes hustru, det är svårt att säga vilket. Den ligger i en vik vid Tjockåns utlopp i en fjärd och hade länge bara ett par hundra invånare. Nu bor där betydligt fler men småstadsbilden finns kvar så gott som orörd. Det är lördagsförmiddag och på det sluttande Salutorget är det blomstermarknad men staden är tyst och stilla. Bara det vemodiga klämtandet från Ulrika Eleonora-kyrkans klocka hörs då vi promenerar på Lång-

Rådhuset i Jakobstad





Kristinestad

gatan , Råhusgatan, Badhusgatan och Hållfastska gatan (!). Och på stadens (och kanske också Finlands) mest berömda gränd: den knappt tre meter breda Kattpiskargränd (på finska Kissanpiiskaajankuja). Berömmelsen hänger helt ihop med det grymma namnet vars ursprung sägs vara att där på 1890-talet bodde en "bödel" som anställdes av stadsfullmäktige för att avliva sjuka katter och därmed hindra kattpestens spridning.

Söder om Kristinestad når vi landskapet Satakunta i Västra Finlands län, ett så gott som helt finskspråkigt område där inga gatuskyltar är på svenska. I Björneborg (Pori) parkerar vi en stund på ett stort men ogästvänligt torg. I Raumo (Rauma) vandrar vi genom Gamla Stan, som räknas som Finlands bäst bevarade stadskärna från 1500-talet och har rangen av världsarv. I Nådendal (Naantali) finner vi så ytterligare en trästadsideyll, som på 1400-talet växte upp kring ett birgittinerkloster och numera är en semesterort med badhotell, småbåtshamn och mumin-trollmuseum.

I kvällningen når vi Åbo, där det pågår en vild och uppsluppen festival och tusentals ungdomar har samlats på Auraåns strand, där de dricker öl och lyssnar på högljudd popmusik – oväsentet är nästan öronbedövande, myllret huvudyrande. En fullständig kontrast till det rofyllda Kristinestad. Men vi hittar natthärbärge i Birgitta-klosters fina gästhem, där den väna Syster Violetta skriver in oss och visar oss till ett rum där evig frid tycks råda.



Rauma

Åbo: folkfest vid Auraån





Nådendal

Det första färjeresenärerna från Stockholm och Mariehamn ser av Åbo (Turku), då fartygen letat sig in till fastlandet genom de trånga skärgårdsvattnen, är slottet vid mynningen av Aura å. Det härstammar från 1300-talet och ter sig numera som en ganska dyster gråstenskoloss. Men sen hertig Johan bodde där (innan han blev Johan III) är interiören praktfull. Åbo är Finlands äldsta stad, huvudstad till 1812, men flera gånger svårt härjat av krig och eldsvådor – kvar från medeltiden finns egentligen bara slottet och domkyrkan (där Erik XIV:s gemål Karin Månsdotter är begravd). Förutom som ändpunkt för svenska färjeresenärer är Åbo numera känt som en finländsk kulturstad med högskolor, teatrar och museer. Men det är också en industri- och hamnstad med livlig trafik på enkelriktade gator.

Utanför Åbo och Nådendal sträcker sig Skärgårdshavet ända till Åland med tusentals öar och holmar. Har man ingen båt kan man lätt färdas genom delar av detta havslandskap med bil, för många öar förbinds med broar och vägbankar, andra med färjor. Från huvudvägen till Helsingfors tar vi av mot en av de större öarna,



Kemiön (Kimito), och är då tillbaka i svenskbygder med namn som Dragsfjärd, Västanfjärd och Björkboda. Här är vidsträckta, böljande sädesfält mellan lövskogsdungar och vi ser inte mycket av Östersjön förrän vi passerar sundet vid

Åbo



Åbo slott

Strömma och är tillbaka på fastlandet.

Vi är nu i landskapet Nyland, som sträcker sig längs Finska vikens kust mot Karelen. Då svenskarna först kom hit under vikingatiden var landet mycket glest befolkat: för dem var det ”nytt land”. Från Ekenäs (Tammisaari) går vägen på en långsträckt udde till staden Hangö (Hanko), som är det finska fastlandets sydligaste punkt. Den är likom Ekenäs nu en populär turistort och ett seglarcentrum, men under två år, 1940-41, var detta en rysk marinbas. Vid fredsslutet efter vinterkriget tvingades Finland överlåta hela udden och 400 öar till Sovjet. Omkring 8000 människor blev hemlösa. Under vinterkriget

1941 retirerade ryssarna från Hangö, men lämnade staden kraftigt minerad. Numera har alla minnen från den tiden utplånats.

Ett par andra finska namn, som många minns från krigsåren, är Petsamo och Porkkala. Petsamo var den korridor till Norra Ishavet, som hörde till Finland



Skärgårdsö

under mellankrigstiden men togs av Sovjet efter Fortsättningskriget 1944. Porkkala det område i Finska viken, som Sovjet "arrenderade" och omvandlade till militärbas. Det omfattade inte bara Porkalaudden utan också delar av flera kommuner. 10 000 personer förlorade sina hem den gången. Järnvägsförbindelsen Åbo-Helsingfors bröts av det ryska territoriet. Tågen måste byta lok för att komma igenom. De antrades av beväpnade sovjetoldater och fick fönstren täckta med skivor för att ingen skulle se vad ryssarna höll på med. Det är bara någon mil till Helsingfors härifrån. Arrendet skulle vara till 1994, men Sovjet övergav området redan 1956.

När vi nu kommer till Kyrkslätt på väg mot Helsingfors och ser en vägskylt med namnet Porkkala (på finska stavas det kk) får vi impulsen att svänga söderut. En ny, fin asfaltväg förvand-

las snart till en allt smalare grusväg, som vindlar sig fram genom ett koncentrerat skärgårdslandskap med trånga dalgångar mellan skogklädda klippor. Vi kör längst ut på udden, där det finns en kustbevakningsstation men också ett härligt naturområde, där vita svanar simmar i de små vikarna och folk står på hällarna och fiskar. Av den ryska ockupationen ser man inte längre någonting, fast marken här och där ännu sägs vara förgiftad. Nog är det svårt att förstå vad Stalin egentligen skulle ha den här udden till, annat som ett inslag i det hot som det fria Finland länge tvingades leva under.

Helsingfors... vilken härlig stad, så full av liv och framtidstro! Glömda är de förfärliga krigsåren, då ryska bombplan dånade in i vågor, glömda också de svåra efterkrigsåren då det härjade lan-



Mannerheim speglad i Konstmuseet

det tvingades betala krigsskadestånd till den väldige grannen. Räk-
nar man in förstäderna Esbo och Vanda bor över en miljon män-
niskor, en femtedel av Finlands befolkning, i huvudstadsregionen.
Men själva Helsingfors, som ligger på en halvö och liksom Stock-
holm omges av vatten, är ingen hetsig metropol utan en stad att
flanera i. Vi går på Mannerheimvägen med dess ståtliga byggna-
der, Riksdagshuset, Operahuset, Finlandiahuset... Vi ser på konst
i Tennispalatset, som renoverades häromåret och gjordes till ett
centrum för kultur och nöjen – där finns 14 biografialonger. Vi
häpnar över trafiken på det väldiga busstorget, som inte ligger
långt från en av världens ståtligaste järnvägsstationer.

Vi går längs Esplanaden med utescener, salustånd och ett anrikt
parkkafé. På Salutorget, som vätter mot Södra hamnen, där
Sverige-färjorna lägger till, är kommersen alltid livlig, färgrike-
domen stark: grönsaker, frukt och bär, färsk fisk som säljs direkt
från båtarna, doftande bröd, piroger... Alla dessa matvaror är av



högsta kvalitet och därför gör många helsingforsare en stor del
av sina matinköp på torget. Men där finns också stånd med hand-

Salutorget



arbeten, hantverk, knivar och målade keramikelefanter för turisterna.

Helsingfors grundades år 1550 av Gustav Vasa, som ville att den skulle bli en motvikt till det blomstrande Reval (Tallin) på andra sidan Finska viken. Det dröjde länge innan det blev så, men år 1812 gjorde tsaren Helsingfors till huvudstad i storfurstendömet. Han tyckte att Åbo låg för nära Sverige.

Det finns mer att se i den finska huvudstaden: arkitektoniska mästerverk, ovanliga miljöer... Tempelplatsens kyrka, som 1969 sprängdes in i ett berg. Den praktfulla ortodoxa Uspenski-katedralen på en höjd ovanför hamnen. Och naturligtvis Sveaborg (Suomenlinna), den fästning som 1748 började byggas på sju klippholmar och var klar år 1772. Den räknades som så gott som ointaglig, insprängd i granit och med en besättning på 8000 man. Under Gustav III:s ryska krig utkämpades

flera hårda flottstrider i Finska viken men fästningen anfölls aldrig. 1808, då den belägrades av en underlägsen rysk styrka, kapitulerade så kommandanten, Carl Olof Cronstedt, utan strid – ett grovt förräderi som avgjorde Finlands öde. Det är en av den svenska historiens värsta skamfläckar och Cronstedt dömdes också

till att mista högra handen, halshuggas och steglas, men undkom straffet eftersom han sökt skydd hos den ryske tsaren.

1855 bombarderades borgen av en fransk-engelsk flotta, men den har alltså aldrig blivit illa åtgången i krig. Egentligen är den en liten stad med kyrka, museer, kaserner och ett litet skeppsvarv bakom de bastanta murarna. Där finns också ett nordiskt



Konsert vid Domkyrkan



Salutorget och fiskebammen

konstnärscentrum med flitigt utnyttjade gästateljéer. Från kajen vid Salutorget i Helsingfors går täta båtturer till Sveaborg, som är ett mycket populärt utflyktsmål, inte bara för turister utan också s för helsingforsborna själva.

Mellan Åbo och Viborg i Karelen går Kungsvägen, en postrutt som band samman de östra och västra områdena i stormakten Sverige och började redan i norska Bergen. Längs den uppstod värdshus och herrgårdar, där både svenska kungar och ryska kejsare övernattade. En stor del av den ursprungliga vägen finns kvar och Kungsvägen är nu en särskilt skyltad turistled. Vi följer den österut förbi raden av nyländska städer:

Borgå (Porvoo) med de rödmålade hamnmagasinen längs ån, kullerstengator och vitmenad domkyrka. Där hölls år 1809 den lantdag, då Finlands ständer mottog tsaren Alexander I:s stadfästelse av Finlands grundlagar och svor honom trohetsed. I 110 år var Finland sedan ryskt. Lovisa (Loviisa) med ett kärnkraftverk på en holme i viken. Den stora hamnen Kotka på öarna utanför Kymmene älvs mynning. Och Fredrikshamn (Hamina), en gång svensk gränsfästning, där åtta gator strålar ut från ett åttkantigt torg.

Vi har då passerat den första ryska gränsen: Efter det olycksaliga kriget 1741-42, då den svenska armén var i upplösningstillstånd och lät ryssarna översvämma hela Finland och hota Västerbot-



Sveaborg

Borgå



ten, drogs gränsen längs Kymmene älv väster om Fredrikshamn.

Den gamla postrutten tar här av närmare kusten och vi kör på en fint asfalterad men smal och härligt krokig och backig väg mellan skogsdungar och klippor förbi ett par små byar till Virolahti och Vaalima. På huvudvägen österut når vi en ultramodern gränsanläggning, kallad Eurostrada, med restauranger, butiker och bensinmackar – Finlands och Europaunionens ansikte mot öst.

Nästa dag krånglar vi oss igenom gränskontrollen – är alltså i Ryssland. Men egentligen är vi fortfarande i Sverige, på gammalt svenskt territorium. Och under hela resan runt Östersjön passerar vi bara några korta sträckor genom områden som inte under någon tid har behärskats av svenskar.

Den svenska expansionen österut började redan under 800-talet, då vikingar från Mälارlandskapen följde den finska kusten till Finska vikens botten, vidare via floden Neva till Ladoga och sedan längs vattenvägar ända till Konstantinopel. I Ryssland grundade de Gårdarrike med huvudstaden Holmgård, nuvarande Novgorod.

Sen kom korstågen. Det första led- des på 1100-talet av Erik den helige, det andra omkring 1250 av Birger Jarl,

som erövrade Tavastland, och det tredje 1293 av Torgils Knutsson, som intog västra Karelen och anlade Viborgs slott. 1475 grundlades ytterligare ett mäktigt fäste, Olovsborg i Nyslott (Savonlinna) längre norrut. Finland var en del av det svenska riket och kusterna befolkades av svenska kolonister. Däremot har Finland egentligen aldrig ingått i det ryska riket: som storfur-

stendöme var landet i hög grad självstyrande. När den finländska republiken utropades 1917 bibehölls storfurstendömet gräns tvärs över Karelska näset och Ladoga.

När man reser genom detta gränsland kan man inte undgå att tänka på de ödesdigra år då Finland utkämpade två blodiga krig mot den övermäktiga sovjetiska krigsmakten. Först Vinterkriget 1939-1940, då den finska armén under markalk Mannerheims ledning vann flera segrar för att sedan tvingas retirera men höll fronten till slutet. I fredsfördraget tvingades Finland överge Karelen, en tiondel av landets yta och befolkningsmässigt något mera. Omkring 20 000 finländare hade stupat (och förmodligen sju gånger fler sovjetiska soldater). 400 000 finska medborgare flydde från de ockuperade områdena. Och sedan Fortsättningskriget 1941-1944, då en finländsk offensiv avancerade över den gamla riksgränsen och i öster ända till sjön Onega. Efter ett långvarigt ställningskrig drevs de finska trupperna i juni 1944 tillbaka i en sovjetisk storoffensiv. Den nuvarande gränsen fastställdes. Men självständigheten hade tryggats.

Det är nästan ingen trafik på den ryska vägen, inte heller några vyer. Inga byar, bara dyster skog, ingenting att se förrän vi når bron över Saima kanal, där Viborgska viken öppnar sig.

Sjöarnas land är det stora område i mellersta Finland, som avtecknar sig med blå färg på Nordens karta, en sällsam labyrint av glittrande insjöar, omkring 35 000 till antalet. De sammanbinds med strömdrag och sund och bildar på så sätt ett vidsträckt kommunikationsnät för både godstransporter och passagerartrafik. I söder hejdas vattenflödet av en väldig ändmorän, som kal-



las Salpausselkä. Saima, den största sjön, avvattnas till Ladoga genom floden Vuoksen med det stora kraftverket Imatra. Men från Lappeenranta till Finska viken går Saima kanal, som öppnades år 1856. Den har en längd av 56 kilometer. Vid andra världskrigets utbrott pågick en utvidgning av kanalen, men i fredsavtalet 1944 hamnade hälften av den i Ryssland. Finland arrenderade den ryska delen och fullföljde restaureringen under åren 1963-68. Genom kanalen står Finlands inre i förbindelse inte bara med världshavens hamnar utan också genom de europeiska och ryska kanalsystemen med Svarta havet och Kaspiska havet

Plötsligt, just då vi passerat bron, ser vi Viborgs slott i silhuett i soldiset – ett mäktigt, åttkantigt torn och en samling gråstensmurade byggnader med små fönstergluggar. Det anlades 1293 av marsken Torgils Knutsson, som i ytterligare ett korståg erövrade en stor del av Karelen och även befäste Kexholm vid Ladogas strand ännu längre österut. Kexholm föll efter två år till Novgorod-ryssarna och när invånarna 1314 reste sig och förklarade sig anslutna till Sverige blev upproret blodigt nedslaget. Borgen i Viborg hade däremot stor betydelse under de gränsstrider och härjningståg, som fortsatte i minst 150 år trots att Sverige och Novgorod 1323 hade slutit freden i Nöteborg, en befäst stad vid Nevas utlopp ur Ladoga. 1495 gick en stor härjande rysk här till attack mot Viborg, men lyckades aldrig storma fästningen. Där förde Knut Posse befälet och slog ryssarna på flykten med en avgörande krigslist:



Viborg



packade in ordentligt med krutladdningar under ett av fästningstornen, lockade ryssarna att störta in där och sprängde så både tornet och ryssarna i luften – Viborgska smällen.

Slottet tycks ännu välbevarat, tämligen oberört av krig och örlog. Men ändå blir vårt möte med Ryssland en chock: det stolta Viborg, som 1939 var en av Finlands mest blomstrande städer, präglas av långt gånget förfall. Vi kommer senare att se mera sådant på östra sidan av Östersjön, men värst är det nog ändå i Viborg. Tidigare vackra och utsmyckade trävillor är, fast ännu bebodda, på väg att förvandlas till bråte, omgivna av sopor och skräp. Rappningen rasar på de en gång magnifika stenhusen i den centrala delen. Hyreshusen har förslummats, trasiga fönster



är täckta med skivor. I hamnen stiger giftig rök från båtvrak, som bränns rena för att skrotas ner.

Vi stannar inte länge där, fortsätter mot Sankt Petersburg. Bara på den sträckan lämnar vi kusten: väljer huvudvägen som går genom skogarna, rak och fin men med ringa trafik. Här och där längs den upptäcker vi minnesmonument över trafikoffver. De är byggda av bilrester... en bucklig stänkskärm, en förvriden ratt. Vi passerar Systerbäck (Sestoreck), den å som bildade gräns mellan Viborgs län och Ingermanland och fram till 1944 också mellan Finland och Sovjetunionen.

Vi kommer in i storstaden västerifrån längs Finska vikens yttersta fingertopp, räknar sju broar över Neva, passerar den åttonde och letar oss till vårt hotell.

Minnesmärke över en trafikolycka

På den sumpiga ön Jänissaari i Nevas delta lade tsar Peter i maj år 1700 grundstenen till sin egen stad. Över 40 000 svenska krigsfångar och livegna bönder tvingades slita med bygget, dödligheten var skrämmande. Regeringen flyttades från Moskva till den nya staden, som växte snabbt och vid 1700-talets mitt hade 90 000 invånare, vilket var dubbelt fler än Stockholm. 1917 utsåg bolsjevikerna på nytt Moskva till huvudstad, men Leningrad/Sankt Petersburg har fortsatt att vara regeringssätets starka rival, ett kulturellt centrum, ett fönster mot Västeuropa och med en befolkning på närmare fem miljoner nu Östersjövärldens största metropol.

Vårt hotell heter Neva och ligger vid Tjajkovskijgatan bara två kvarter från floden det fått sitt namn



av. Det är ett mindre hotell med hela 1900-talet och några år till innanför sina väggar, men det bevaras med en ständigt pågående, långsam renovering. Vi ägnar några dagar åt vandringar längs trottoarer och kajer. Tusentals svenskar besöker nu Sankt Petersburg varje år. Efter Ssovjetunionens upplösning har turismen frodats. Alla torg är mestadels fullparkerade med rundtursbussar. Det amerikanska inslaget är påtagligt.

Det finns så mycket av konst och arkitektur att se i Sankt Petersburg att man skulle behöva veckor för att besöka alla sevärdheter. Eller är bara för att utforska Eremitagets väldiga samlingar av guld, möbler och europeisk konst. Men vi är bara halvvägs på vår resa, vårt visum gäller bara tre dagar – vi försöker oss inte på annat än att fånga upp så mycket vi kan av gatulivet och atmosfären.

Neva är här över en halv kilometer bred. Sent på eftermiddagen går vi på södra strandens granitkajer längs raden av ståtliga fasader. På andra sidan ligger Peter-Paulsfästningen med Peter-Paulskatedralens spetsiga guldspira. Vi kommer till det vidsträckta Palatstorget, inramat av Vinterpalatset och Generalstabens båge. Inlineåkande ungdomar far omkring på torget, där tsaren förr ledde stora militärparader, där tusentals människor massakrerades under "Blodiga söndagen" och där Lenin och hans anhängare tog makten 1917. Turistgrupperna har återvänt till sina hotell, men också för ortsbefolkningen är torget en samlingsplats och en arena för både rockkonserter och politiska möten.

Nästa dag går vi först till Uppståndelsekyrkan, vars guldglänsande och färgrika lökkupoler vi sett ovanför hustaken. Det är ingen särskilt gammal byggnad, grunden lades 1883 på den plats där tsaren Alexander II mördades men det tog nära 25 år att fullborda

Treeghetsbron och Peter Paulskatedralens spira





Nevsky Prospekt

Palatstorget



den. Den har en sådan överdådig färgprakt att man baxnar. Utan begränsningar i fantasi eller kostnader har man använt alla tänkbara mine-raler för utsmyckningen, från italiensk marmor till norsk granit.

Vi ser på Isakskatedralen, en av världens största kyrkor, med dess förgyllda kupol och 48 enorma kolonner av röd finsk granit. Kön av turister som vill komma in är mycket lång och Isakstorget packat av väntande bussar. Vi föredrar att promenera i folkvimlet på Nevskij Prospekt, stadens berömda pulsåder och kommersiella centrum. Vi irrar omkring i Gostinyj Dvor, en närmast österländskt basar som omfattar många kvarter. Aktiviteten sjuder i småbutiker längs långa kolonnader och i finare butiker inne i den gula saluhallen, som har en kilometerlång fasad. Framåt aftonen söker vi oss sen hem till hotellet över Marsfältet, ett träsk som förvandlades till en plats för militärmanövrar och

Isakskatedralen och Nikolaistatyn



Uppståndelsekyrkan

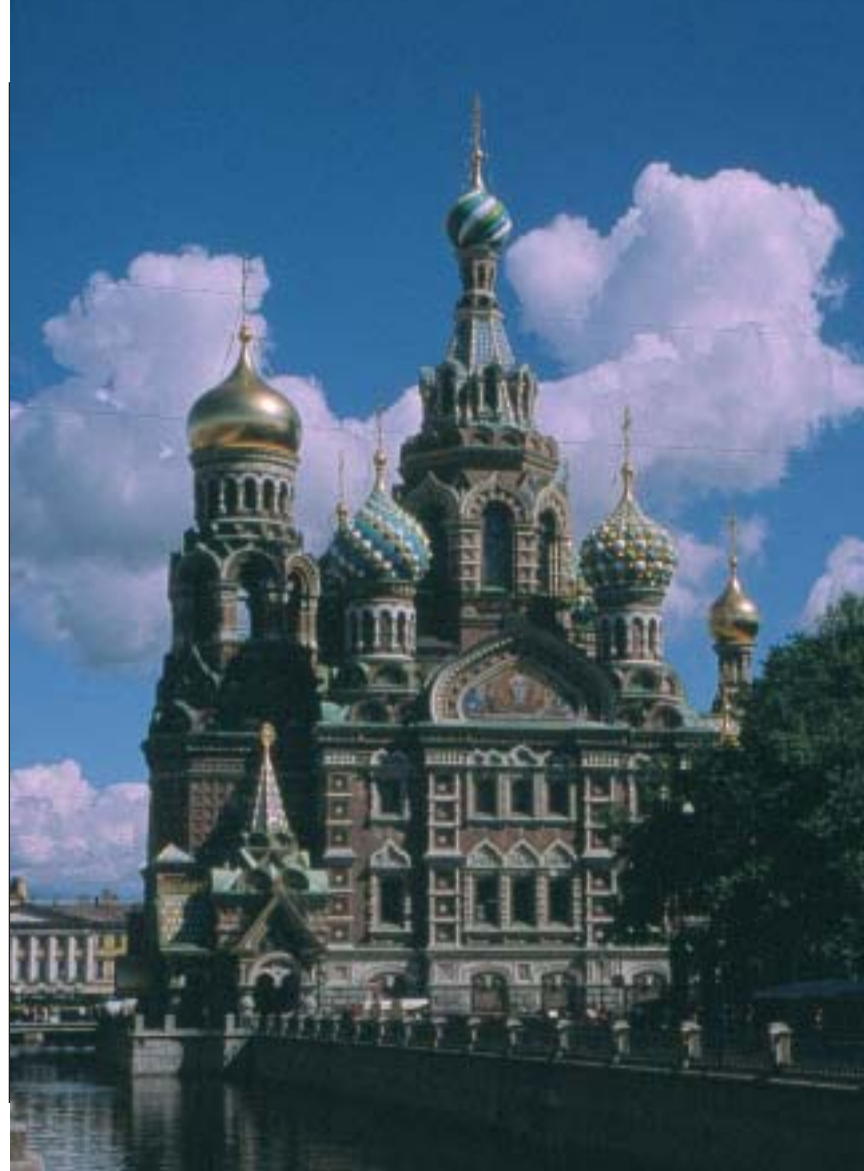
med sina vildvuxna gräsplaner och illa underhållna Sovjetmonument från 1957 med en osande evig gaslåga står i kontrast mot Palats-torgets kejsedliga prakt inte långt därifrån. Någon timme innan grindarna stängs för natten går vi så under Sommarträdgårdens lumiga trädkronor. Vi försöker samla våra intryck av denna outgrundliga stad, som kostat så mycken olycka och sett så mycket våld och där vi hela tiden möter Peter den store och de efterföljande despotererna men knappast lägger märke till Lenin eller Stalin: det är som om 1900-talet utplånats.

Efter slaget vid Poltava 1709, då Karl XII var på flykt mot Turkiet med resterna av den svenska armén, bestämde sig tsar Peter för att staden vid Nevas mynning inte var nog: han ville fira segern genom att uppföra ett makalöst palats vid Finska viken. Franska arkitekter gavs uppdraget att rita det och 5000 man an-

ställdes eller kommenderades till bygget, som var fullbordat år 1723. Peterhof (Petrodvorets) ligger omkring 30 kilometer väster om Sankt Petersburg. Vi gör en utflykt dit med en bär-



Gostynyj Dvor





Peterhof, Stora kaskaden

plansbåt, som lägger ut från kajen vid Eremitaget och styr mot Finska viken under broar och förbi skrotfyllda varvsområden, fraktbåtar och prämar.

Härute, utanför Nevas mynning, utspelade sig år 1703 en märklig sjöstrid, som kanske innebar början till slutet för den svenska stormaktstiden. Året innan hade Nöteborg, det svenska fästet vid Nevas utlopp ur Ladoga, fallit i tsarens händer: 300 svenskar höll envist stånd mot 35000 ryssar och gav sig inte förän bara 83 man fanns kvar i ruinerna.

Vid Nevas utlopp i Finska viken hade Gustaf II Adolf grundat en stad med namnet Nyen, skyddad av fortet Nyenskans. Men tsarens trupper intog också detta fäste och därmed hade den östra delen av det svenska väldet kluvits mitt itu. Karl XII befann sig vid tillfället med sina trupper i Polen och den svenska flottan hade ingen möjlighet att ingripa. Men utanför Neva-mynningen låg en liten svensk eskader med brigantinen Astrild och jakten Geddan; mitt i natten anfölls de av ett hundratal ryska fartyg. De värjde sig i en timme innan två starka knallar förkunnade att striden var över. I stället för att lämna sina fartyg åt fienden hade löjtnanterna Wennersten och Wilhelms sprängt dem i luften med man och allt. Bara en liten del av besättningen undkom med livet. När den svenske underofficeren Wessling dagen efter kom till tsarens läger för att höra om kamraternas öde blev han artigt mottagen. Tsaren undrade varför svenskarna stridit så desperat för att sedan "låta sig flyga" och Wessling svarade: "Vi har sådana krigslagar, antingen sjunka eller brinna". Tsar Peter hade hängt på sig den stupade löjtnant Wilhelms värja och bar den i många år därefter till den tappra svenskens heder.

Bärplansbåten lägger till vid en lång betongbrygga utanför Peterhofs slottspark och längs en grävd kanal går vi mot palatset och dess magnifika altan. Ifråga om måttlös prakt har Peterhof inte många motsvarigheter i världen. Palatsets interiör är överdådig, full av målningar, skulpturer och förgyllda utsmyckningar. De omgivande parkerna omfattar mer än 600 hektar och det som särskilt präglar dem är en mängd fontäner i olika stilar –



Peterhof

tsaren vurmade för vattenkonster. Allra märkligast är "Stora kaskaden" med 64 springbrunnar och 37 bronsstatyer, som alla är förgyllda.

Naturligtvis var han besatt av sjukligt högmod, tsaren, då han lät bygga sitt segerpalats och vad var det till för nytta då, kan man tänka, utom att ge den ryska aristokratin en värdig fond för sina



Hyreshus i utkanten av Sankt Petersburg

världsfrånvarande utsvävningar. Men nu strömmar turister från hela världen dit för upplevelsens skull och bidrar med sina inväxlade rubel till den ryska ekonomin.

Tidigt en söndagsmorgon letar vi oss rakt genom Sankt Petersburgs centrum och västerut. Vi har tänkt köra till estniska gränsen på den mindre väg som följer kusten. Men då vi har passerat staden Sosnovj Bor och är ungefär halvvägs stoppas vi av en vägspärr, där soldater vänligt men bestämt förklarar att vi måste vända: området är tydligen militärt. Vi kör tillbaka till Sankt Petersburg och tar i stället huvudvägen mot Ivangorod och Narva.

Ingermanland... vi kom in i det landskapet redan innan vi nådde Sankt Petersburg, men den gränsen är för länge sen utplånad.

Och man hittar inte längre Ingermanland på kartan. Det var ett landskap mellan Ladoga och Finska viken, på båda sidor om Neva, och sträckte sig österut till Estland. Det antas ha fått namnet efter ingreerna, en finsktalande folkstam, men där bodde också voter och ryssar. Under medeltiden styrdes området av Novgorod eller Moskva och svenska erövringsförsök misslyckades. Men från freden i Stolbova 1617 var Ingermanland under nästan hundra år en svensk provins, styrd från Narva av en generalguvernör, som alltid var en svensk aristokrat från någon av de mäktigaste adelssläktorna.

Ingermanland hade ungefär 70 000 invånare under den svenska tiden och de var av minst sex nationaliteter. Till en början bibehölls den gamla ryska administrationen med folkvalda

”staroster” och även om fattigdomen var stor på landsbygden blomstrade de få städerna: den nygrundade Nyen vid Narvamyningen, Nöteborg, utposten i öster, och framför allt Narva, som utvecklades till en betydande handelsstad med mängder av bodar och magasin längs ån och praktfulla barockpalats. Under den svenska tiden utspelades emellertid en av de många folkförflyttningar, som präglade området, och orsaken var religiös intolerans. Det lutherska svenska prästerskapet menade visserligen att de grekisk-ortodoxa invånarna nog var kristna men ändå måste

betraktas som vilsegångna får. Man började grunda lutherska församlingar. Följden blev en massflykt till Ryssland. Hela byar gav sig av och från den tiden kan man hitta ingermanländska ättlingar långt borta i det inre av Ryssland. Att svenske kungen, som då var Karl XI, försökte dämpa de svenska prelaternas nit genom ett påbud att alla omvändelser i fortsättningen skulle vara frivilliga hindrade inte flykten undan Luthers lära. Inte mer än en tredjedel eller fjärdedel av den ursprungliga befolkningen blev kvar, provinsen var på väg att avfolkas. De utflyttade ersattes av

”goda lutheraner” västerifrån och av deporterade brottslingar från Sverige. För att få arbetskraft till storgodsens värvade jordherrarna folk i Finland. Alla dessa folkgrupper sammanföll till ingemänlänningarna, finska blev huvudpråket och den lutherska religionen så gott som allomfattande.

1704 föll Narva till ryssarna efter en tids belägring och det svenska väldet i Ingermanland var slut, även om provinsen officiellt var svensk till freden i Nystad 1721.

Under Sovjettiden drabbades Ingermanland av Stalins terrorvågor, då minst 50 000 ingermanlänningar deporterades till Sirien. De upp till 69 000 ingerman-



ländare, som blivit kvar i den tyskokuperade delen flyttades först till Estland och därifrån till Finland. Endast en ytterst liten del av dem lyckades återvända till sina födelsebygder. Omkring 4500 ingermanländare flydde under 1940-talet till Sverige. De och deras ättlingar har anpassat sig väl i sitt nya hemland men söker genom föreningar bibehålla den ingermanländska folkkulturen, där sången har en särställning och släktkänslan är stark..

Vägen västerut från Sankt Petersburg leder genom ett enformigt slättland. Vi passerar bara ett par byar med ålderdomlig trähusbebyggelse. Det är ett fattigt, nästan folktomt land där tiden tycks ha stannat: de som älskade det landet och ville vårda det och bruka det har för länge sedan tvingats ge sig av.

I början av september 1700 gick ryssarna med 40 000 man till anfall mot Hermansborg, den svenska gränsfästningen i Narva. Försvararna, som var bara 1800, höll stånd i väntan på undsättning från Sverige och i början av november landade Karl XII i Pärnu i nuvarande Estland (vi kommer dit senare under vår resa) med en armé på 10 000 man. Under ihållande ösregn och på bottenlösa vägar marscherade svenskarna österut genom ett ödelagt land. Ryska ryttarhorder hade härjat och bränt och lemläst och svenskarna såg förskräckande bevis på terrom. Det fanns ingenting att äta, inte ens bete för hästarna och trupperna sov under bar himmel. Allra värst var det natten till den 19 november, då de låg på översvämmade åkrar i ösregn och kall blåst. Men efter ytterligare en dagsmarsch var det bara någon mil kvar till Narva. Kungen lät avskjuta dubbel svensk lösen: först två kanonskott och sedan ytterligare två. Från den belägrade borgen kom svaret på samma sätt, en bekräftelse på att man ännu höll

ställningarna. Tsar Peter hade själv kommit till Narva för att leda belägringen men blev så skrämmd av svenskarnas framryckning att han plötsligt gav sig av därifrån. Vid middagstid den 20 november gick svenskarna mitt under en snöstorm till anfall mot de ryska förskansningarna. Slaget pågick hela dagen och kungen var hela tiden i spetsen för sina drabanter. Två gånger miste han sin häst. Morgonen efter kapitulerade de återstående ryska trupperna



och slaget vid Narva skrevs in i historien som en av de främsta svenska krigsbedrifterna.

Fästningen Hermansborg, som grundlades av danskarna på 1200-talet, dominerar Narvas silhuett. Den ligger på en klippa alldeles intill Narvafloden och restaurerades en del redan på den sovjetiska tiden. I ett hörn av den stora borggården står fortfarande

Lenin med vänstra handen på bröstet och pekar med den högra österut (som Karl XII...).

På de motsatta klipporna ligger den ryska fästningen Ivangorod, som grundades av tsar Ivan III år 1492... för att erövrats och förstöras av svenska trupper fyra år senare. Den återuppbyggdes och utökades och synen av dessa båda fordom fientliga borgar på

bara några hundra meters avstånd från varandra är minnesvärd. Ett stycke nedströms, innan floden vidgar sig, ligger den bro, som nu utgör en länk mellan Öst och Väst: mellan Ryssland och det Estland, som åter vänder sitt ansikte västerut.

Narva fötstördes så gott som fullständigt genom ryska bombningar under andra världskriget. Utöver den bastanta fäst-



Lenin bevakar Hermansborg



Gränsbron över Narva. T v Ivangorod, t h Hermansborg

ningen var det egentligen bara en byggnad av värde, som klarade sig: Rådhuset, som byggdes på 1670-talet i barockstil vid torget, där många av de svenska borgarna också hade sina hus. Rådhuset renoverades redan på den sovjetiska tiden (det var nämligen där, hade man räknat ut, som den första estniska arbetarekommunen hade bildats...)

I slutet av 1800-talet hade Narva utvecklats till ett industriellt centrum, främst genom Kreenholms textilfabriker, som på 1850-talet började anläggas på en ö uppströms floden och länge var bland de största i världen med omkring 10 000 anställda. Under Sovjet-tiden återuppbyggdes industrin och sen så gott som alla ester deporterats till Sibirien blev Narva en nästan helt rysk stad. Vad befolkningen beträffar är det så fortfarande. 96 procent är ryssar. Ändå känner vi så snart vi har passerat den sista gränskontrollen tydligt att vi har kommit till ett nytt land

och det kan inte bara bero på att gatuskyltarna nu är på estniska. Långsamt men målmedvetet tycks man vara i färd med att söka återställa staden till något av vad den var. Flera byggnader kring Rådhusetorget har restaurerats och av den en gång grå och dystra sovjetiska industristaden finns inte mycket kvar annat än några typiska hyreskaserner i utkanten.

Under Sovjet-ockupationen blev denna del av Estland ett av Europas mest miljöförstörda områden och vi har förberett oss på att nästa

Öde industrilandskap



etapp av vår Östersjö-resa, rakt västerut mot Tallinn, kan bli deprimerande. Genom ett öppet och svagt kuperat landskap kommer vi snart till några av de mest beryktade industriorterna. I Sillamäe styr vi in på en avtagsväg och hamnar i ett väldigt, förfallet



*Rådhuset
i Narva*



Slagghögar vid horisonten





Rakvere

industriområde, där fabriksbyggnaderna nu är tomma skal. Här fanns uppärbetningsanläggningar för radioaktiva ämnen och under Sovjet-tiden var staden stängd för utlänningar fabrikskorten stiger fortfarande rök, men eljest tycks

området övergivet - vi möter bara en truck som kommer skramlande med last av skrot och vi ser en man meta i en av de förmodligen radioaktiva dammarna. Det är som en skräckfilm om världen efter ett kärnvapenkrig.

Kothla-Järve, centrum för oljeskifferbrytningen, är en grå och

dammig stad alldeles intill några svarta slagberg och då vi kör längs vägen ser vi flera sådana berg vid horison-ten. Bältet av oljeskiffer sträcker sig härifrån och långt in i Ryssland. Brytningen har pågått sedan 1920-talet men stegrades under Sovjet-tiden, då skiffen användes



Borgen i Rakvere

inte bara för olja och gas utan också för en mängd kemiska ämnen. Efter självständigheten har brytningen minskat och stora åtgärder vidtagits för att rena utsläppen. Såren i naturen finns ännu kvar men en del av dem kommer så småningom att läkas.

Vi gör två avstickare från huvudvägen. Till Rakvere, en av äldsta städer med en våldsamt skiftande historia av förstörelse och uppbyggnad, krig och fred, förtvivlan och hopp. Den gavs stadsrättigheter av danske kungen, som erövrat den 1220, men behärskades från mitten av 1300-talet av tyska riddare, som kallade den Wesenberg och på berget Vallimägi byggde en mäktig borg, vilken nu är starkt förfallen. Redan då svens-karna erövrade den 1581 var den förödd. 1631 skänkte Gustav II Adolf det som fanns kvar av staden och borgen till den tyske ambassadören i Stockholm, Reinhold von Brederode, och i yt-

Herrgården i Palmse



terligare 150 år var Rakvere i adelns våld. I slutet av 1600-talet uppgick befolkningen till knappt 300. Karl XII samlade sina trupper där innan han fortsatte mot Narva. Först i slutet av 1800-talet, då den baltiska järnvägen mellan Sankt Petersburg och Tallinn hade byggts och den estniska nationalrörelsen stärkts, utvecklades Rakvere och efter den sovjetiska ockupationen har staden efter sju sekler av ofrihet och övergrepp äntligen nått en era av frihet, fred och framåtskridande. Med sitt stora, ojämna



kullerstenstorg och sin trähusbebyggelse längs smala gränder nedanför ruinerna av borgen på berget är Rakvere nu ett trivsamt ställe, där man är i färd med att åtgärda ockupationstidens förfall.

Vi kör ett stycke in i Estlands största nationalpark, Lahemaa, som ligger norr om Tallinnvägen. Där finns ännu så gott som orörda urskogar, små sjöar och ett rikt djur- och fågelliv – en total kontrast till dagbrotten och slaggbergen inte långt därifrån. Vi ser på den omsorgsfullt restaurerade herrgården i Palmse, som till år 1923 ägdes av den balttyska släkten von Pahlen.

Dagsmålet är naturligtvis Tallinn (som förr på svenska kallades Reval). Under 1200-talet, då de svenska härskarna underkuvade Finland genom en serie ”korståg”, utsattes de baltiska länderna för en liknande invasion från söder. Det var de tyska svärdsriddarna, a orden, som trängde norrut för att med tvång och ofta med bestialiska metoder kristna först venderna och sedan estländarna, letterna och de nu utdöda preussarna. Ursprungsbefolkningen förslavades. Under flera århundraden var

Livland, det gamla namnet på nuvarande Estland och Lettland, behärskat av de tyska riddarna. Men oenigheten mellan dem, de mäktiga biskoparna och de självstyrande köpstäderna blev med tiden allt värre och när ryska trupper anföll år 1558, erövrade Narva och belägrade Reval, upplöstes ordensstaten.

De livländska krigen, som sedan följde, innebar en nästan total ödeläggelse av Baltikum. De krigförande parterna var Ryssland, Polen, Litauen och Sverige. Också den danska kungamakten gav sig in i tävlingen om det livländska territoriet. Reval/Tallin hade 1219 erövrats av Danmark, som byggde en fästning

och styrde den blomstrande handelsstaden till 1346, då den såldes till Tyska orden. 1559 köpte danske kungen Fredrik II Dagö och Ösel liksom landskapet Vik i nordvästra Estland åt sin besvärdige bror Magnus. Denne lockades att bli ryske tsarens vasall och försökte 1570 med 20 000 man erövra Reval från svenskarna. Då ryssarna ett par år senare översvämmande Estland flydde Magnus till ett obemärkt liv i Polen och Danmark drog sig ur striden. Dagö blev svenskt medan Ösel förblev danskt ända till freden i Brömsbro 1645.

Vid ordensstatens sammanbrott hade det tyska ridderskapet i Estland ställt sig under den svenske kungen Erik XIV:s överhöghet. Under 1570-talet behärskade ryssarna större delen av Estland, men svenskarna höll sig kvar i Reval och gick 1580 under ledning av Pontus de la Gardie till motoffensiv och drev ut ryssarna ur hela Estland. Efter freden med Ryssland i Stolbova 1617

gick Gustav II Adolf till anfall mot Polen. En vändpunkt blev svenskarnas erövring av Riga och efter mer än 60 års blodiga härjningar var till slut hela Livland, det vill säga Estland och Lettland, införlivade med det svenska kungariket. Men Estlands befolkning, som 1558 beräknades uppgå till omkring 250 000, hade 1625 minskat till 70 000 och tre fjärdedelar av bondgårdarna var övergivna.

Sveriges omkring 90-åriga styre betraktas fortfarande av många estländare som "den gamla goda svensktiden" och trots fortsatt oro och strider, hungersnöd och pest genomfördes många reformer. Obligatorisk skolgång infördes och ett universitet inrättades 1632 i Dorpat. De svenska styresmännen arbetade också för att förbättra bondeklassens villkor och avskaffa livegenskapen, men kunde inte bryta adelsväldet. Efter segern vid Narva ägnade Karl XII Estland ringa intresse. Redan 1704 var Narva åter i tsarens händer och 1709 krossades den svenska armén vid Poltava. Året därefter lämnade svemska ämbetsmän och trupper Estland



Tallin

Tallin





Riksdagshuset på Domberget



och genom freden i Nystad 1721 avträdde provinserna slutgiltigt till Ryssland. Under tsartiden stärktes den tyska adelns privilegier men samtidigt genomfördes en medveten förryskningspolitik. 1920 blev de tre baltiska staterna självständiga. Efter 20 år ockuperades de så av Röda armén och skars av från västvärlden. Mardrömmen varade ett halvt sekel men trots Stalin-tidens terror och massinvandring av ryssar överlevde den estniska kulturen.

Tallinn har nu omkring 430 000 invånare. Till den gamla stadsdelen på Domberget och kring stadsmuren med dess torn och portar lockas året runt mängder av turister. De flesta kommer med färjorna från Helsingfors eller Stockholm. Men dit söker sig också många tyskar – fram till Hitler-Stalinpakten 1939 fanns där en minoritet av omkring 20000 balttyskar, som då försvann. Det är egentligen rätt märkligt att en stad som upplevt så många krig och haft så många herrar nu förefaller så oförstörd. Så sent som i mars 1944 drabbades den av ryska bombningar, som ödelade över hälften av bebyggelsen. Men stadskärnan räknas som en av Nordeuropas mest välbehållna och står på världsarvslistan. Vi ägnar en dag åt att utforska den och från Dombergets utsiktspunkter skådar vi ut över Tallins alla tinnar och torn och den stora färjehamnen.

Kontrasten till detta finner vi då vi kör mot industriförstaden Maardu förbi hyreskaserner i sovjetisk stil i ett landskap av rostiga fabriker, gasledning, skorstenar, ökenartade dagbrott och sterila sanddyner. Där bryts fosforit, ett slags sandsten som bildades för 500 miljoner år sedan och till stor del består av fosforsyrat kalcium, som anrikas till gödningsmedel för det efterblivna sov-



Rysk kyrkogård

jetiska lantbruket. Under sovjettiden vållade brytningen fruktansvärda miljöskador, som också drabbade befolkningen. Fosforitfyndigheterna i Maardu är endast en liten del av den sammanlagda tillgången i Estland. Mitt i det skrämmande ödsliga gruvområdet i Maardu hittar vi en förunderligt avskild bosättning: ett liten rysk enklav med trästugor i frodiga trädgårdar, enda gropig väg leder dit och runt oasen finns endast grusfält och skrotupplag.

Det har bott svenskar i Estland i varje fall sedan 1200-talet. Vid andra världskrigets utbrott var antalet svensktalande närmare 8000. Hösten 1944, då Röda armén

på nytt ockuperade Estland efter några år av tyskt herravälde, flydde alla estlandssvenskar och dessutom omkring 30000 ester till Sverige. I Estland finns alltså inga svenskar kvar. Men rester av den svenskestniska kulturen kan man spåra i många Ortsnamn, i kyrkor och på gravvårdar. Vi ger oss av mot de forna svenskbygderna, först västerut mot Paldiski, där svenskarna byggde en hamn redan på och tsar Peter en havsfästning på 1700-talet. I maj 1940 römdes hela området liksom Stora och Lilla Rågö på människor, som deporterades. Paldiski blev en helt russificerad militärbas och var hermetiskt stängt till 1992. Kvar finns väldiga betongkolosser med gapande fönster, så gott som omöjliga att riva. Här och där i Estland kommer sådana minnesmärken över den sovjetiska ockupationen att finnas kvar för evigt. Dagbrotten och den förgiftade marken kanske så småningom kan återställas, och man är på god väg, men vad skall man göra med alla dessa väldiga betongblock?



På smala grusvägar söker vi oss nu genom trakter, som förr dominerades av svensktalande bönder men nu förefaller underligt folktomma. Vi ser ingen aktivitet på de få gårdarna, inga betesdjur på fälten. Vi letar oss till Madise, som hette Mathias på svensktiden, men inte heller där ser vi en människa. Det är full-



Paldiski



Kyrkogården i Madise

ständigt tyst på backen med den spetstornade lilla kyrkan, omgiven av gravstenar och ingen är hemma i klockargården. Längs vägen stannar vi vid en gammal gravplats, där kors av smidesjärn och kalksten står snett och vint under trädkronor och vildväxande buskage. Vi försöker läsa på de gamla gravvårdarna, men

finner inga svenska namn, kanske några tyska. En övergiven plats, tycks det, men inte riktigt: på en sten sitter en kvinna – hon har rensat en omärkt gravplats och planterat några blommor på den. Hon bor i Tallinn, förstår vi, och hon har rest hit för att se till den här grav, hon trivs här med med sina tankar.

Vi äter fisklunch i ”Kuursaal” i Hapsal i Estland. Det är en stilfull träbyggnad från förra sekelskiftet, uppförd som lokal för dans och fest om sommaren. Vi sitter i den stora salen

med imponerande takhöjd, vackra pelare och skinande blankt golv. Den är målad i två utsökta, ljusa, rogivande nyanser. Vårt bord står vid långsidans stora fönster, som vetter mot en grund havsvik med många vassar, där sjöfåglar letar fisk.

Hapsal (på estniska Haapsalu) var fordom en huvudort för estlandssvenskarna men dessutom en vida berömd kur- och badort, där ryske tsaren och hans gunstlingar ofta gjorde besök för att bada gyttjebad. Den ligger i en vik innanför de gamla svensköarna

Söder om Pärnu

Dagö, Ösel och Ormsö, till vilka det är färjeförbindelse från den närbelägna hamnen Rus (Rohuküla). Hapsals främsta historiska minnesmärke är ruinerna av en biskopsborg, som byggdes av Tyska orden på 1200-talet. Den föll för svenskarna år 1581.

Inga svenskar finns kvar men Hapsals nutida invånare söker återskapa så mycket som möjligt av mellankrigstidens trivsamma

kurort. Under Stalin-tidens terror hade staden övertagits av ryska makthavare, som slog sönder de flesta av de skulpturer och springbrunnar, som

varit stadens stolthet, lät Kursalen och andra anrika byggnader förfalla och den grunda viken längs Strandpromenaden växa igen. Militärplan från en flygbas strax intill dånade ständigt förbi på låg höjd. Nu är friden återställd i den lilla staden, flygbasen stängd, några av skulpturerna återuppsatta, en del av badstränderna rensade och kurhotellet omsorgsfullt renoverat. Vi serveras vår lunch av en flicka med nystärkt förkläde och allt är så oklanderligt prydligt och fint som om det vore just efter byggnadens invigning år 1898.

Vi känner en stark lockelse till öarna, särskilt till den närbelägna lilla Ormsö, men då vi kommer till Rus har sista färjan för dagen gått och några öar ingår ju egentligen inte i vår färdplan runt Östersjöns kust. Så vi fortsätter söderut genom ett landskap av skogar och grässlätter men få uppodlade fält. Vid Ridala stannar vi för att vi tycker namnet låter svenskt men hittar inga svenska namn på gravvårdarna runt den vitmenade medeltidskyrkan.



Kurhotellet i Hapsal



Strandskog



Vi ser inte många människor förrän i Pärnu (Pernau), som fick stadsprivilegier av Gustav II Adolf år 1917. Pärnu räknas som Estlands främsta bad- och kurort, före andra världskriget med många besökare från Sverige. Innanför den långgrunda sandstranden ligger flera fina hotell och badanstalter, där finns många parker och stadens centrum ger alls inget intryck av förfall – restaureringen har kommit långt. Den påbörjades för övrigt redan under de sista ockupationsåren, då Pärnu lockade turister från hela Sovjetväldet och flera nya sanatorier byggdes. I kvällningen tar vi en promenad på den långa gågatan i centrum med många pubar och gaturserveringar och på Malmögatan, som fick sitt namn på 1600-talet, då köpmän från Malmö bosatte sig där. Till Pärnu har livet återvänt och för varje år kommer allt fler semesterfirare, säkert också från andra sidan Östersjön, att återupptäcka den stadens charm, som är en blandning av öst och väst, syd och nord.

Vi har nu åter en gräns att passera, fortsätter vidare några mil söderut, övernattar på ett trivsamt värdshus i Häädemeeste köping. Tidigt nästa morgon kör vi in i Lettland. och vidare längs Rigabukten på Europavägen, som här kallas Via Baltica. I Sverige betraktar vi gärna de baltiska staterna som en enhet med samma historiska bakgrund, sammanbundna också genom likartade språk. Men så är det inte. Ödesgemenskapen under den sovjetiska ockupationen sammanförde de tre småstaterna, anslutningen till Europaunionen skapar också starkare band. Men de tillhör tre olika folkslag. Esterna är ett fenno-ugriskt folk, besläk-

tat med finnar och ungrare. Ester förstår finska relativt bra. Letter och litauer tillhör de baltiska folken. De talar olika språk och förstår inte varandra. Genom Baltikum går också en religionsgräns: ester och letter är till största delen protestanter, litauerne romerska katoliker.

Under Sovjet-tiden försvann omkring 220 000 letter, deporterade till Sibirien eller norra Ryssland, medan omkring 65 000 flydde till Sverige eller Tyskland. Ibland kan man få uppfattningen att de pånyttfödda baltiska staterna helst vill glömma det grymma halvsekle. Men i Riga har man byggt ett särskilt "Ockupationsmuseum" med en stor samling dokument, fotografier och memoralia från den tiden. Riga härjades svårt under andra världskriget och en stor del av den gamla stadskärnan ödelades. En hel del har återuppbyggts. Kvar finns den stora domkyrkan, som var

konsertsal och museum under ockupationen men nu åter har blivit ett gudshus, och den ännu större Sankt Peterskyrkan, vars trätorn en gång räknades som Europas högsta byggnad. Det har ödelagts flera gånger, senast 1941, men byggts upp på nytt, senast dock i metallkonstruktion. Från den översta av dess plattformar har man utsikt över Rigas tegeltak och den breda och mäktiga floden Dvina med dess broar.

Sommaren 1621 seglade svenska flottan ut från Älvsnabben. Ombord var kung Gustav II Adolf med en här på 14 000 man och 200 hästar. Han hade bestämt sig för att ingripa mot sin kusin Sigismund i Polen, vilken alltsedan han två år tidigare avsatts som svensk kung fortsatt sitt intrigerande och kunde förväntas försöka återta den svenska kronan. Polen var en stormakt, som i förbund med Litauen sträckte sig från Östersjön till Svarta havet och också behärskade Livland. Nu var Sigismund emellertid invecklad i krig med turkarna och Gustav Adolf grep tillfället att gå till attack. Färden över Östersjön gick snabbt, men vid infarten i Rigabukten mötte den svenska flottan en hård storm, som varade i tre dygn. Större delen av fartygen kunde ändå löpa in i floden och Gustav Adolf inledde en belägring av den mäktiga handelsstaden. Efter en månad gav





Riga: Utsikt från St Peterskyrkans torn.

Sankt Peterskyrkan i Riga



han order om stormning och Rigas försvarare var då så decimerade att de gav sig utan strid. Svenskarna höll tacksägelsegudstjänst i Rigas Peterskyrka och körde jesuiterna på porten – kriget gällde nämligen inte bara makten över Östersjöländerna utan också religionen. I det övervägande protestantiska Livland hälsade befolkningen i gemen svenskarna som befriare från de katolska polackerna och deras nitälskande kung Sigismund. Flera hårda strider återstod, men snart låg hela Livland i svenska händer. Gustav Adolf drog söderut mot Preussen.

Riga, som hade grundats av en tysk biskop år 1201 blev den största staden i det svenska kungariket. Men det finns nu inte längre många svenskminnen kvar, endast en port i resterna av stadsmuren.

I Riga möter vi för andra gången den genialiske mångsysslasren Erik Dahlberg (som titade Karlskrona). Som generalguvernör i Riga avvärdade han, 74 år gammal, år 1700 ett sachsiskt erövringsförsök.

I juni 1701 utkämpades nästa strid vid floden. Karl XII hade brutit upp från sitt vinterkvarter på slottet Lais i närheten av Dorpat och tågade mot Riga för att försvara staden mot en sachsisk-rysk armé, som samlats på södra stranden. Kungen lät slå en flottbro i närheten av staden, men medan fienden hade uppmärksamheten på detta företag lyckades omkring 7000 svenskar i skydd av röken från



fuktiga halmbalar ta sig över floden på ett annat ställe och tvinga motståndarna till reträtt. År 1710 hade de svenska trupperna dock drivits ut ur Polen och ryssarna kunde

Riga från kyrktornet

Bärnstensförsäljning



äntligen slå sig fram till Östersjön. Riga föll i juli efter att ha bombarderats med artilleri i åtta månader. På hösten samma år föll också Reval och Sverige hade förlorat sina Östersjöprovinser.

Då vi sett på den utsikten från Sankt Peterskyrkans torn letar vi oss till

Albertgatan, som ligger litet avsides utanför den gamla staden men av många räknas som den största sevärdheten i Riga. På båda sidor kan man där beundra några av Europas finaste husfasader i jugendstil, utformade med en nästan sanslös fantasi och den ena inte lik den andra. Flera gånger under vår rundresa kan vi inte låta bli att göra jämförelser mellan öst och väst – här på Albertgatan i Riga kommer vi att tänka på Storgatan i Sundsvall och träpatronernas palats, som väl uppfördes vid ungefär samma tid som husen i Riga.

Vi hade naturligtvis tänkt stanna någon dag i Riga. Men vi kommer dit på midsommarafton och eftersom midsommaren är en av de viktigaste helgerna i de baltiska länderna håller den lettiska huvudstaden på att avfolkas. Vi har ingen lust att tillbringa en kväll i en nästan öde stad – fast det är sent på eftermiddagen bestämmer vi oss för att följa rigaborna ut på landet. Vi tar oss förbi Jumala ("Stranden"), en badort som under Sovjet-tiden förvandlades till ett centrum för massturism, och fortsätter norrut runt Rigabukten.

Vi är nu i Kurland, som en gång var ett hertigdöme, där hertigen Jakob under några decennier på 1600-talet genomförde en utveckling som hör till det mest sällsamma i Östersjövärlden. På hans varv byggdes 44 krigsfartyg och 79 handelsfartyg. Handelsfördrag slöts med flera riken och som bas för långresor till andra länder arrenderade hertigen Flekkerøy i södra Norge. Hertigens flagga hissades både på den västindiska ön Tobago, dit närmare 800 kurländska kolonistfamiljer flyttade, och i Gambia. Mer än 70 sågverk, stålgiuterier och glasbruk skapades och exporten av kött och mejeriprodukter blomstrade.



Albertgatan

Hertigen hade lyckats utverka ett neutralitetsfördrag med svenskarna, men 1658 bröts detta gruvligt av Karl X Gustav. Han lät sin fältmarskalk Robert Douglas ockupera den lilla huvudstaden Mitau, som ligger omkring 40 kilometer sydväst om Riga och nu heter Jelgava. Hertig Jakob fängslades och fördes till Ivangorod. Han kunde återvända efter två år och fortsatte regera till 1682, men Kurlands läge mellan de krigförande arméerna omöjliggjorde en återuppbyggnad och eftersom hertigens flotta beslagtogs av svenskarna kunde han inte heller försvara sin västindiska koloni mot sjörövarna: Tobago besattes av holländarna och tillföll senare England. Efter århundraden av krig finns nu ingenting kvar av hertigdömetts korta storhetstid.

Vi styr norrut och vägen följer kusten, där små byar och fiskelägen ligger ganska tätt men det är långt mellan världshusen. Det hinner bli kväll innan vi hittar vår midsommar i Zocene, en gård helt nära Rigabuktens strand, ett vackert boningshus i trä, som



nästan alla hus på landsbygden i behov av målning och renovering men inte alls förfallet. I ett stort rum på övre botten får vi logi över natten. Vägarna har kvar den ursprungliga mönstermålningen, möblemanget är som hämtat ur en antikbod och

Zocene



över sängarna hänger en stor bonad med tigermotiv. Vi har utsikt över trädgården och tallskogen på sanddynerna vid stranden. Ett lettiskt par bor på gården och sköter den väl. De ägnar sig åt trädgårdsodling – i växthus och välgödslade land frodas alla sorters grönsaker och rotfrukter. Men de äger inte gården. De som bodde här tidigare flydde till Sverige under den kaotiska tiden då alla krigade, ryssar, tyskar och letter. Ryska soldater flyttade in i gården. Hela den här delen av kusten var stängd, den räknades som militärt område.

Vid 3-tiden på morgonen väntar vi soluppgången. Men det är då mulet och ett stilla regn. Först vid 7-tiden bryter solen igenom

molntäcket, det är alldeles stilla, bara fågelkvittret hörs. Gårdens snälla gråhund ligger och sover på förstukvisten.

Det är nu inte långt kvar till Domesnäs, Kurlands nordligaste udde – den heter numera Kolgasrags och det svenska namnet kan man endast finna på gamla kartor. Den sticker ut som en krokig näbb mot Rigabukten – glesa, vindpinade tallar och skiftande sanddyner. I norr kan man ana Ösel (Saremaa), Östersjöns näst största ö; udden Sörve sträcker sig söderut mot Irbensundet, som är ungefär 25 kilometer brett – det var där den svenska flottan 1621 mötte storm och oväder. I öster, långt ute i Rigabukten, ligger Runö (Ruhnu), bara 10 kvadratkilometer till ytan

men en gång en av de mest genuina svenskbygderna. Där bodde omkring 280 svenskar, som delvis livnärde sig på säljakt, vintertid avspärrade från yttervärlden. Men under andra världskriget flydde så gott som alla till Sverige.

Sträckan vidare längs kusten från Kolgas är en av de enförmigaste på den här rundresan; grusvägen rak men gropig som en tvättbräda, vegetationen endast glesa buskar eller sum-piga snår, ingenting att fästa blicken på och inget livstecken på åtta mil, inte förrän vi kommer till staden Ventspils, som ligger precis öster om Gotland. Den hette förr Windau och det var där hertig Jakob hade sina skeppsvarv. Ventspils är numera en viktig

Domesnäs - bakom horisonten: Runö



isfri hamn, bl a för utskeppning av rysk olja, och efter frigörelsen har man sökt utplåna spåren efter årtionden av sovjetiskt förfall och miljöförstöring. Området är inte längre en ekologisk katastrof men inbjuder knappast till något längre uppehåll: vi kör vidare rakt söderut

Längs den långa sandstranden ligger väldiga betongblock liksom utspridda. De är kantiga, oregelbundna, skrämmande genom sin enorma storlek och tyngd. Några förvridna murar och fundament ligger ännu kvar uppe på strandbrinken, andra har hamnat långt ute i vattnet där de långsamt sjunker och försvinner.

Det är i Liepaja (Libau). Tyska ordensriddare byggde en borg där 1263, en hamn tillkom i slutet av 1600-talet. Karl XII eröv-

rade staden 1701 men den blev senare rysk och i slutet av 1800-talet gjordes stadsdelen Karosta till en av Tsarrysslands viktigaste flottbaser. Under den sovjetiska ockupationen förvandlades denna till en av de största ryska befästningarna vid Östersjön och Liepaja blev en ”stängd stad”, hermetiskt sluten för yttervärlden. Men efter Lettlands självständighet avvecklades basen, vilket innebär att över 20 000 ryssar gav sig av. Karosta-området har nu blivit ett fritidsområde, där många av de ryska kasernerna, barackerna och officersbostäderna så småningom kommer att förfalla men den ryskortodoxa kyrkan med sina lökkupoler bibehålls.

Vi är alltså på väg mot Litauen och följer kustvägen, då vi stannar i det vi bedömer som Liepajas centrum och tar in på ett



Liepaja



Liepaja

stort hotell, byggt under den ryska ockupationen och med det minsta badrum vi har sett, fast ändå väl fungerande. Vi blir vänligt mottagna, parkerar Saaben på en bevakad gård, går på upptäcktsfärd... och hittar en stad som till stor del består av omålade trähus i

olika stadier av förfall. De flesta är bebodda, i andra gapor fönstergluggarna tomma. Det skulle kunna vara makabert men i stället slås vi av skönheten i dessa gamla byggnader, så hårt angripna av tiden men ändå på något vis oförstörda. Och de allra flesta kommer säkerligen så småningom att renoveras.

Mot öster begränsas staden av en bred och lummig parkremsa, dit de flesta stadsbor tycks ha dragit sig i kvällningen för att äta och dricka på barena eller bara sitta på bänkarna och prata. Parken övergår i höga, gräs-bevuxna sanddyner med utsikt över en mycket bred och vidsträckt sandstrand. Vi noterar att även om man står där på en av de högsta kullarna ser man bara parkens lummiga trädridå och har svårt att föreställa sig att det finns en stad där bakom: den vaknande törnrosa-staden Liepaja.

Men det är när vi nästa morgon kör över vippbron till den

Stranden i Liepaja

Liepaja

forna militärbasen, där vaktkuren nu står övergivna, och ser de sönderfallande sovjetiska betongbunkrarna, som vår upplevelse av Liepaja når sin kulmen. Detta är inga medeltida borgar utan ett slags moderna ruiner, minnen av en ond men inte särskilt avlägsen tid. Bilden är på något sätt överklig, så förtärad och laddad att vi håller oss tysta... det finns ingenting att säga.



Från Liepaja är det bara omkring fem mil till den litauiska gränsen. Litauens Östersjökust är ganska kort, de stora städerna Kaunas och Vilnius (huvudstaden) ligger långt österut mot Vitryssland. Vi passerar den stora badorten Palanga och kommer till Klaipeda, med över 200 000 invånare Litauens tredje stad och den enda hamnen. Vid den lilla floden Danes mynning byggde



tyska svärdsriddare där år 1252 slottet Memelburg. Staden tillhörde det svenska väldet under några år efter stilleståndet i Altmark 1629, då Polen tvingats överlämna alla de viktiga hamnarna i Kurland och Preussen till den segerrike Gustav II Adolf. Efter första världskriget orsakade Memelland, ett område norr om floden Nenumas (Memel), en internationell tvist och styrdes under några år som ett protektorat med fransk administration, innan

det inkorporerades med Litauen. Klaipeda är nu en växande industri- och hamnstad, en viktig port mot yttrevärlden, men har inte mycket att erbjuda turister. Staden lades i ruiner och tömdes på människor under andra världskriget, då den under några år var inkorporerad i Hitlers tredje rike. Av den medeltida bebyggelsen finns nästan ingenting kvar men den gamla tyska stadskärnan har restaurerats. Eftersom den till större delen är avstängd

för biltrafik bildar den med sina kullerstensgator en angenäm oas i den eljest ganska röriga och larmande staden.

Det intressantaste med Klaipeda är dock dess geografiska läge. Den litauiska pulsådern Nemunas rinner upp nära Minsk i Vitryssland, passerar Kaunas och bildar gräns mot Kaliningrad. Den mynnar i Kuriska viken, en stor lagun, som är öppen mot havet endast genom ett smalt sund i norr, där Klaipeda ligger på båda sidor om Daneåns mynning. Från denna grävdes på 1870-talet en skeppskanal, som når Nemunas mynning via nedre loppet av en tredje flod, Minija.



Klaipeda



Kuriska näset

Kaliningrad med Sovjetpalatset

Lagunen avskärmas från Östersjön genom Kuriska näset, en nära 10 mil lång sandrev, som i söder an knyter till fastlandet. Den är som bredast omkring tre kilometer, som smalast bara ett par hundra meter och när man ser den på kartan utgör den en av Europas mest spännande naturformationer. Det går en väg längs hela den här landtungan och det går färjor dit från Klaipeda, den ena bara för fotgängare från en kaj nära stadens centrum, den andra, en modern bilfärja, från ett nytt läge närmare det stora hamnområdet. En förmiddag gör vi den överfarten och kör längs näset mot den ryska Kaliningrads-gränsen, som delar udden ungefär mitt itu. Större delen av den litauiska delen av näset är ett välskött naturreservat, där man söker skydda den ömtåliga naturen och begränsar bebyggelsen till de fyra semesterorter, som tillsammans bildar staden Neringa. Längs vägen finns rastplatser med beskrivningar och från ett par utsiktspunkter kan man skåda ut över ett till större delen skogklätt landskap med Östersjön på den



ena sidan och den stora lagunen på den andra. Det har inte alltid sett ut så – under alla krigerna hade skogen i början av 1800-talet huggits ner och landskapet gjorde då bättre skäl för namnet ”Europas Sahara”, som fortfarande används i turistreklamen. Ungefär halvvägs längs udden, i närheten av den högst moderna semesterorten Nida med nya hotell och restauranger, finns dock ett stort område med nära 60 meter höga sanddyner, som kan beses från en utsiktspunkt. Det skulle utan vidare kunna vara bakgrunden till en ökenfilm, det är bara kamelkaravanerna som fattas.

Vi passerar utan krångel gränsen till Kaliningrad, men har fortfarande några mil kvar att köra på näset. Vi möts av skylten ”Welcome to Russia”, men skulle ändå inte behöva tveka om att





Kaliningrad

vi kommit till ett annat land, ty på något underligt vis ändrar landskapet här omedelbart karaktär. Det blir vildare och ursprungligare med örjda hyggen i snårig blandskog. Här och där står bilar parkerade: mycket folk är ute för att plocka bär eller svamp och en ensam gumma sitter i en glänta med en korg, hoppas sälja till vägförande. Vi undrar var hon bor, för några stugor ser vi inte förrän vi kommer till Zelenogradsk innanför udden. Där kör vi rakt söderut mot Kaliningrad på en vacker

väg, kantad av lind- och kastanjealléer. Landskapet är böljande men odlingarna få, nästan allt tycks ligga i träda.

Mellan det fria och framåtsträvande Litauen och det alltmera västerländska Polen ligger alltså här en liten bit av Ryssland, en enklav stor som landskapet Västerbotten. Det är mer än 100 mil till Moskva och däremellan ligger både Litauen och Ukraina. Många äldre läsare minns Kaliningrad som Königsberg – så hette det till 1946 då det fick sitt sovjetiska namn – eller Ostpreussen. Då Europas

karta ritades om efter första världskriget blev området tyskt. skilt från Tyskland av den ”polska korridoren”. 1944 förstördes omkring 90 procent av den gamla staden i brittiska bombattacker och i april 1945 erövrades Ostpreussen av Röda armén. Södra delen av territoriet tillfördes Polen, norra delen införlivades i Sovjetunionen. En stor del av de över en miljon tyska hade evakuerats med nazitrupporna, tusentals hade dödats under flykten och de som blivit kvar deporterades efter känt mönster till Sibirien. De ersattes av ryska invandrare och staden började återuppbyggas i sovjetisk stil. Till år 1991 var regionen för-



Kaliningrad

Stora torget i Kaliningrad

bjuden för utlänningar. Försök att få igång näringslivet genom inrättandet av en särskild ”ekonomisk zon” misslyckades och då den ryska ekonomin rasade 1998 drabbades Kaliningrad så svårt att man måste be om livsmedelshjälp från grannländerna.

Staden Kaliningrad ligger vid floden Pregolya (Premel) ungefär en mil ovanför dess mynning i Kaliningradlagunen (polska Wislalogunen, tyska Frisches Haff)). Denna är precis samma landskapsformation som den Kuriska lagunen, men betydligt mindre. Den avskärmas från Östersjön genom en lång och smal sandrevel, Baltiska näset, som liksom Kuriska näset delas ungefär på mitten av en nationsgräns: södra delen hör till Polen. Från utloppet till havet i den norra ändan går en grävd skeppskanal tvärs över lagunen och via floden till Kaliningrads stora hamn. I motsats till Kuriska näset är sandreveln utanför Kaliningrad inget naturskyddat område utan snarast motsatsen: där ligger Baltijsk, den ryska flottbas som grundades redan av Peter den store. Efter Sovjetunionens upplösning har dock ryska Östersjöflottans högkvarter flyttats till Sankt Petersburg och Baltijsk präglas av tilltagande förfall.

Med hjälp av en stadskarta, som vi fått av en vänlig man på en bensinstation, letar vi oss till vårt logi, hotell Kaliningrad i centrum, och får ett rum med utsikt mot bron över floden och en av stadens livligaste korsningar. Utmärkande för Kaliningrad är de obegripliga trafiksignalema – och, mycket riktigt, där inträffar också en krock.

Vi utforskar Kaliningrad till fots och betraktar först det väldiga betongmonstrum, som under Bresjnevs tid vid makten byggdes på de bortsprängda ruinerna av de tyska riddarnas ståtliga slott från 1200-talet. Det skulle bli ett sovjetpalats, 20 våningar högt med två sammanbundna huskroppar, men det togs aldrig i



bruk eftersom grundläggningen var så dålig att det närsomhelst kunde rasa ihop. I stället blev det – liksom de sönderfallande befästningarna i Liepaja – ett mycket uttrycksfullt monument över sovjetimperiet.

Hotell Kaliningrad var åtminstone till för några år sedan ofta fullbelagt av tyska turister. De kommer fortfarande då och då



och kallas ”nostalgi-turister”. I sin barndom eller tidiga ungdom har många av dem bott här – de var bland de tiotusentals tyskar som hastigt flydde från Ostpreussen, då Hitlers arméer retirerade och ”Festung Königsberg” föll för Röda armén. De var ändå lyckligt lottade: tusentals av deras landsmän dödades under flykten, tusentals deporterades till Sibirien. Några av dem kan kanske hitta de kvarter, där de lekte som barn, eller som de hört sina föräldrar och äldre anhöriga berätta om. Men det

finns inte mycket kvar – den gamla hansestaden Königsberg var så gott som fullständigt jämnad med marken och den stad, som byggdes på ruinerna, är nu drabbad av förfall. Kaliningrads turistförening försöker lansera staden som ett nytt resmål. Men där finns knappast något att se utöver domkyrkan, som restaureras med tyska pengar. Den härstammar från 1300-talet och ligger på den lilla ö i floden, som på den tyska tiden var en särskild stad med namnet Kneiphof. I de två tornen inryms nu museer och kyrkan är i och för sig ett intressant byggnadsverk, i synnerhet som kontrast till Sovjet-palatset, som ligger inte långt därifrån.

Domkyrkan i Kaliningrad

Stadens befolkning är omkring 400 000, i resten av enklaven bor ytterligare inemot en miljon. Över 100 000 människor har invandrat från Kaukasus och andra ryska regioner, men bara ett fåtal av dessa är registrerade. Nästan 90 000 människor antas leva utanför samhället, utan arbete och utan inkomst, utan elementära medborgerliga rättigheter

På kvällen sitter vi vid hotellrummets stora panoramafönster och betraktar trafiken nedanför och över Pregelbron. Fastän vi bara varit här en dag känner vi redan igen flera av människorna där nere: de hemlösa, de utstötta. Mannen som irrar omkring mitt i trafikströmmen för att tigga pengar av bilisterna, då de stannar för rödljus – en polis kör bort honom men han är snart där igen. Gumman som står tyst vid husväggen med en skål i handen. Gatubarnen....





Vi ger oss av tidigt på morgonen, kör över bron och letar oss mot en av utfarterna söderut på gator som är så fulla av djupa hål i asfalten eller vådliga gupp i stenläggningen att de är nästan oframkomliga. Vi kör sedan ett par mil genom ett landskap, som en gång var rikt och bördigt men nu ligger i träda. Enligt kartan finns det bara två gränspassager mot Polen och eftersom vi vill följa kusten väljer vi den mindre av vägarna, där trafiken är mycket gles. När vi tagit oss förbi gränsstationerna och alla kontrollerna är vi fortfarande i det forna tyska Ostpreussen, men alltså nu i Polen. Borta är de förfallna, omålade träkåarna längs vägen och i stället för outnyttjade ängsmarker ser vi nu böljande sädesfält. Vi passerar Elbląg (Elbing), grundad av tyska riddare och en gång Ostpreussens viktigaste hamn för handeln med England; också där tog svenskarna upp tull under några år på 1600-talet. Av hamnen finns nu inget kvar, den blev oanvändbar då floden Nogats mynning och lagunen innanför Baltiska näset slammade igen. Vi är nu ute på en vidsträckt deltaslätt, bildad av floden Wisla (Weichsel), som rinner upp i Karpaterna och passerar både Krakow och Warszawa innan den mynnar i Östersjön, huvudfåran strax öster om Gdansk.

Gdansk är en kontrast till det grå och dystra Kaliningrad, som vi lämnade samma morgon. Också Gdansk blev så gott som jämnt med marken under kriget och plundrades dessutom metodiskt av Röda armén, men liksom de med beundransvärd hantverksskicklighet återuppbyggde sin huvudstad Warszawa restaurerade polackerna målmedvetet de historiska byggnaderna i Gdansk. Under tiden mellan världskrigen kallades staden Danzig, det gamla



tyska namnet, och var en fristat med tyskdominerad regering. Mellan Danzig och Tyskland gick den omtvistade polska korridoren, som gav Polen tillträde till Östersjön, där en ny hamn byggdes: Gdynia. Där finns nu ytterligare en stad, Sopot, och tillsammans bildar dessa sammanbyggda städer, ”Trestäderna”, en av Östersjöns snabbt växande metropoler. Under stormaktstiden hade svenskarna också ögonen på Danzig. Under några år först på 1620-talet och sedan på 1650-talet hade de en ”vaktpost” längst ute på Helhalvön, den smala udde som pekar in mot bukten norr om staden. Men staden lyckades de aldrig inta.

För att fira att den mest kritiska delen av vår rundresa, Kaliningrad, är lyckligt över tar vi in på ett alldeles för dyrt hotell mittemot Gdansks fantastiska järnvägsstation. Denna uppfördes för hundra år sen i nyrenässans med tinnar och torn men interiören är nu fullständigt moderniserad och ansluter i underjorden till ett ultramodernt köpcenter. Vi ger oss sedan ut i den historiska delen av staden: beundrar storögt de enastående fasaderna och lyssnar till den mäktiga orgelmusik som strömmar ut från Sankta Marias basilika, räknad som världens största kyrka byggd av tegel. Kyrkorna i det katolska Polen, noterar vi, används tydligen för sitt syfte – turister är välkomna att titta in men uppmanas genom ett anslag vänligt men bestämt att uppföra sig diskret. Vägleda av mer medryckande toner än

orgelmusiken letar vi oss till Dlugitorget, där det är konsert från en stor scen, uppbyggd vid ena kortsidan. Här ligger bl a Gdansks magnifika stadshus med ett klocktorn och framför det Neptunusfontänen från början av 1600-talet – den hade monterats ner och förts i säkerhet under andra världskriget. Det är nästan omöjligt att föreställa sig att alla ståtliga fasader längs gatan och torget låg i ruiner vid krigets slut. Genom ”Gröna porten”, ett palats från 1500-talet, kommer vi ut på Motlawaflodens pittoreska kaj med en rad matserveringar och barer. Kvällssolen lyser på båtar och hamnmagasin. Vi äter resans bästa kvällsmål där, grillad forell,





Gdansk



och enas om att om vi skulle poängsätta alla de städer vi sett runt Östersjökusten kommer Gdansk högt upp på listan.

Usedom och Wollin. Då man läste svensk historia i skolan fastnade gärna de namnen i minnet: de lät spännande på något

vis... Usedom och Wollin, två öar i södra Östersjön. De tillhörde det storsvenska krigsbytet i Westfaliska freden 1648 och förblev svenska i 72 år. Vad hade Sverige då för intresse av dessa låga och sumpiga öar på andra sidan havet? Jo, de bildar ett lock för Stettiner Haff, en stor strandsjö i vilken floden Oder utmynnar, och avspärrar därigenom den gamla hansestaden Stettin (nu polska Szczecin), som också ingick i den svenska erövringen. I freden med Preussen 1720 hade Sverige – visserligen mot en ersättning av två miljoner riksdaler – tvingats avträda öarna och Stettin. 1757, då den preussiske kungen Fredrik II råkat i fejd med halva Europa, lockades den svenska hattregeringen av Frankrike, Österrike och Ryssland att delta i kriget – de såg chansen att relativt lättvindigt återerövra de förlorade områdena. Pommerska kriget, som varade i sju år, blev en stor bedrövelse, men för en kort tid var svenskarna faktiskt tillbaka på Usedom och Wollin. Den ofattbart illa organiserade och utrustade svenska armén hade två

gångar måst slå till reträtt för att förskansa sig i det belägrade Stralsund, där svält och sjukdomar vållade stor manspillan. Men då preussarna 1759 utrymde svenska Pommern för att ta sig an ryssarna bestämde sig svenskarna trots allt för ett nytt fälttåg. Målet var att erövra öarna och därmed kunna blockera Stettin. En eskader ur den svenska galärflottan deltog (en galär var ett mindre krigsfartyg, som framdrevs med rodd och var byggt för att ramma motståndarens skepp) och lyckades ta herraväldet över Stettiner Haff sedan större delen av de preussiska fartygen antrats och oskadliggjorts. Den befästa staden Wollin stormades och öarna var snart erövrade av svenskarna, som tog 1 750 krigsfångar, 130 kanoner och så gott som hela den preussiska krigsflottan. Men vid fredsslutet 1762 blev det varken vinst och förlust för någondera parten. Det meningslösa kriget hade dock kostat mellan 30 000 och 40 000 svenska soldaters liv och dessutom omkring 62 miljoner daler.



Wismar

På småvägar söker vi oss västerut längs den polska kusten och ut på Wolin (det stavas så numera), som skiljs från fastlandet genom floden Dziwna. I södra ändan av den trekantiga ön ligger den tusenåriga lilla staden med samma namn. och i väster färjehamnen Swinoujcie (Swinemünde), där vägskyltarna visar mot både Malmö och Ystad. Men därifrån går det inte att ta sig med bil över till Usedom och Tyskland. Vi vänder tillbaka till motorvägen mot Szczecin och till en gränspassage. I Tyskland stannar vi för att se på Greifswald, som hörde till Sverige från 1631 ända till 1815. Vi fortsätter genom det som en gång var Svenska Pommern till den idylliska lilla staden Ribnitz-Damgarten mellan Stralsund och Rostock, där vi söker nattkvarter.

Vi är medvetna att vi går miste om mycket under den här etappen, som är den sista, men stannar bara i Wismar, Sveriges allra sista besittning på denna sidan Östersjön: först 1903 avstod Sverige från sina krav på staden. Sedan Lübeck... Kiel... och alla de danska städerna – de skulle vara värda särskilda kapitel. Efter en kort paus i den stad som står först i de flesta encyklopedier och



alfabetiska ortsförteckningar, nämligen Aabenraa, kör vi i lagom fart på de fina danska motorvägarna genom Sønderjylland, över Lilla Bält-bron till Fyn, där Karl X Gustav år 1658 med sina män tågade över isen. För tredje gången på resan möter vi Erik Dahlberg: då svenskarna fortsatte sin isvandring över Stora Bält var det han som hade undersökt isen och tog på sitt ansvar att den skulle hålla.

Vid midnatt kör vi över bron mot Sverige. Sommarhimmeln lyser i violett, blått och rosa, ljuset från Köpenhamn och Malmö glittrar, små blixtrar glimtar på de väldiga pylonerna. Då vi passerat betalstationen och kört ytterligare någon kilometer är cirkeln runt Östersjön sluten.





Mer om Östersjö-ländernas historia i Läs en bok:

Monica Pönni: ... och de var inte ens döda.

Mjollner: Patkul - ränskmidaren

Marie-Louise Nilsson: Efter maskeraden (roman)

TORD WALLSTRÖMS BÖCKER

Andarín. Resa i Centralamerika. Norstedts 1953.
(Även engelsk och tysk upplaga).

Gryning. En bok om Zambia. Norstedts 1965.

Biafra. Norstedts 1968.

Frihetskrig eller fåtalsrevolt? Norstedts 1970.

Drömmen om en ö. En resa till Maldiverna.
Norstedts 1973, 1983.

Bergen är våra enda vänner. Ett reportage från Kurdistan.
Norstedts 1975.

Vattenrymden. Söderhavet 200 år efter kapten Cook.
Norstedts 1977 (Även tysk upplaga).

Jerusalemsfararna (tillsammans med Lars E Lind).
Norstedts 1981.

FINNS I LÄS EN BOK

Svenska upptäckare. Bra Böcker 1983.

Rastagänget. Norstedts 1983.

Guldgrävarna. Svenska äventyrare i Alaska (tillsammans
med

Charles af Forselles). Wiken 1986. FINNS I LÄS EN BOK

Potatiskorv och pionjärer. Mat och människor i
Amerikas svenskbygder (tillsammans med Eivor
Wallström). Wiken 1988.

Fyrfota upptäckare. Hundarna som erövrade världen.
Streiffert 1989.

Följ med till Australien. Carlssons 1992.

Vi på Jorden. Möten med människor och miljöer.
Wiken 1993.

Atlantens öar. Bra Böcker 1995.

Vårt hus på Irland. Gondolin 1999, 2000. FINNS I LÄS EN
BOK

Handbok för skeptiker. Vidskepelser och villfarelser.
Gondolin 1999.

Öar i solen. Kakao 2000.

Coolboy. Sahlgrens 2002. FINNS I LÄS EN BOK

Då hon dog. Gondolin 2006. FINNS I LÄS EN BOK