



För 80 år sedan

Stormdrivna Venus bringar 842 estniska flyktingar till Örnsköldsvik

Lars Grundberg

Vinden var S-lig och blåste med en hastighet av c:a 15 sek/M, grov sjögång rådde. [...] Då lotsbåten kom ut till fartyget omkr. kl. 10.30 sågs att fartyget, som var finskt vid namn Venus, hade däckat överfullt med människor. [...] Fartygets motor arbetade mindre tillfredsställande och då man hunnit till Ulvöns östligaste udde stannade den ... Trossen sprang emellertid varför en wire fördes över till lotsbåten. [...] Hade Venus motor stoppat några minuter tidigare hade med all sannolikhet en fruktansvärd katastrof ej kunnat undvikas.

Detta är några utdrag ur den rapport som lotsförman Harry Wisten på Ulvöns Lotsplats skrev påföljande dag, den 28 september 1944. Rapporten återges i sin helhet längre fram i artikeln.

Lars Grundberg, f. 1944 i Örnsköldsvik, ambassadör bland annat i Estland 1991-1995, styrelseledamot i Sjöhistoriska samfundet och Vasamuseets Vänner.



Venus anländer till stadskajen i Örnsköldsvik på eftermiddagen den 29 september 1944 efter bogsering från norra Ulvön av S/S Minerva. Det rådde fotoförbud i hamnarna men veckotidningen Se publicerade två veckor senare. Foto: Karl Otto Strandberg, Digitalt museum/Mölnåls stadsmuseum

Bakgrund

Hur kom det sig att den finska motorgaleasen *Venus* av Raumo, angjorde Ångermanlandskusten denna dag, fylld med inte mindre än 842 estniska flyktingar? Låt oss ta det hela från början.

När vapnen i det så kallade fortsättningskriget mellan Finland och Sovjetunionen tystnat i början av september 1944 och en finsk delegation för vapenstilleståndsförhandlingar den sjunde i månaden rest till Moskva förstod de cirka 6 000 ester som fanns i Finland att de måste fly. Formellt skedde förhandlingarna mellan Finland och de allierade, men Storbritan-

nien låg i detta sammanhang lågt och hade befullmäktigat den sovjetiske generalen Andrej Sjdjanov att underteckna avtalet sedan utrikesminister Molotov i praktiken dikterat innehållet. Man kunde räkna med att det kommande fredsavtalet skulle innehålla bestämmelser om återsändande av sovjetmedborgare. Flera av dem, men oklart hur många, hade tjänat som frivilliga i den finska krigsmakten och därmed slagits mot Sovjetunionen. I boken *Sverige och den stora flykten från Estland 1943–1944* från 2004 skriver historieforskaren Carl Göran Andræ:¹

I Finland kunde man inte godta tanken att utlämna soldater som under flera år kämpat inom den finska armén. En räddningsaktion drogs strax igång av Estniska byrån i Helsingfors och till att ordna transporterna sattes Emil Vaarman, som tidigare hade arbetat med kurirtrafiken mellan Finland och Estland. Till hans medhjälpare utsågs lektor Eerik Suurväli. Han hade varit en av redaktörerna för den estniska tidningen "Malevlane", han talade finska och han hade goda kontakter i Finland.

Historikern Eero Haapanen skriver att det kostade flyktingarna 200-400 mark per person för att få komma med samt att Vaarman, som var est, skulle ha köpt *Venus* inför resan. En tredjedel finansierade han med egna pengar och resten, 1,7 miljoner mark, samlades in av flyktingarna. Att flyktingarna hade fått betala ett högt pris bekräftades sedermera av en av besättningsmännen på *Venus*.

Haapanen skriver vidare att generalmajor Matti Warris från Helsingfors ska ha besökt Vaarman på den svenska ön Storjungfrun söder om Söderhamn, där Vaarman senare i livet bedrev sommarfiske. Warris bad Vaarman att skriva ned sina hågkomster på estniska. Dessa översattes till finska men de har inte publicerats. Hågkomsterna omfattar 45 sidor och finns i Warris privatarkiv.²

Estniska byrån i Helsingfors och Vaarman fick också hjälp med evakueringen av esterna i Sverige. Estniska hjälporganisationen i Stockholm dirigerade över sin pågående trafik från estniska kusten till Finland. Man satte in några av sina större motorbåtar på Raumo. Till exempel gjorde motorbåten *E26*, som kunde ta 130 passagerare, flera turer över Bottenhavet.

Emellertid uppfattade ledande militärer i Finland och utrikesministeriet att evakueringen inte gick fort nog och att man behövde en organisation i Raumo för att samordna såväl turordning som anskaffande av tonnage. Men myndigheterna, särskilt militärerna, ville inte skylta med sina namn av fruktan för stilleståndsavtalets kontrollkommission.

När det var uppenbart att förhandlingarna i Moskva var nära att gå i lås skedde två saker. Dels ombads den estniska exilambassadören Aleksander Warma av utrikesministeriet att lämna Finland. Han fick ett finskt pass och en svensk visering. Dels sammankallade överste J.S. Walldén till ett möte den 18 september på sitt tjänsterum på generalstaben i Helsingfors, det vill säga dagen innan stilleståndsavtalet undertecknades i Moskva. Ambassadör Warma deltog i mötet innan han gick i exil i Sverige. Vidare deltog det estniska regeringsrådet Pallo och protokollchefen i det estniska utrikesministeriet Kirotar, båda i exil i Finland. Till mötet hade Walldén kallat även den finske löjtnanten och kontraspionen Otto Kumenius.

Vi har ett viktigt uppdrag åt er, löjtnant Kumenius, sa överste Walldén. [...]

det är också oerhört känsligt. Det gäller dagarna, kanske timmarna innan fredsavtalet är undertecknat. Ryska kontrollkommissioner reser redan omkring i landet. Vi vill att ni svarar för övertransporten av den allra största kontingenten på omkring 5.000 män, kvinnor och barn. [...] Ni måste också se till att ni på ett smidigt sätt hindrar de finska myndigheterna att sätta käppar i hjulet för transporten. [...]

Det skulle komma annat folk till ledningen nu, människor som skulle kunna bryta ryggen av sig för att behaga ryssarna. Jag visste att det var oroligt på många militärstaber. Papper brändes, order och kontraorder korsade luften. Många var skräckslagna för vad den nya situationen skulle kunna medföra. [...] Det var jag som måste ta allt ansvar eftersom ingen hög person skulle våga låta sig komprometteras.

Kumenius publicerade 40 år senare, i exil på Mallorca, en memoarbok med titeln *Kontraspion för fem nationer*. Citaten ovan är hämtade ur det 15 sidor långa kapitlet "Esttransporten" i boken. Kumenius var från början polis men rekryterades vid inledningen av vinterkriget till att bli kontraspion. Uppenbarligen var han framgångsrik, känd för initiativförmåga och gott humör. Enligt den nämnda boken avslöjade han sovjetiska spioner på löpande band. Finska historieforskare varnar dock för sanningshalten och konspirationsteorierna i boken. Kumenius skrev "att papper brändes". Det medförde att källmaterialet rörande evakueringen av esterna i Finland är ytterst knapphändig. Till exempel finns varken på sjöfartsmuseet i Raumo eller i kommunarkivet någon som helst dokumentation från denna dramatiska period i stadens historia. Inte heller figurerar detta stora projekt i utrikesministeriets arkiv.

Andræs och Kumenius skildringar är dock relativt samstämmiga utom på en viktig punkt. Andræ preciserar inte hur många ester som fanns kvar när Kumenius påbörjade sitt arbete i Raumo. Kumenius skildring ger vid handen att han ordnade flykt för 5 500 personer och nämner överhuvud taget inte de insatser Vaarman eller esterna i Sverige genomfört innan Kumenius kom till Raumo. Kumenius memoarer kom ut 1984 på Atlantis förlag medan Andræs bok gavs ut av Gustav Adolfs Akademien i Uppsala, 20 år senare, 2004. Andræ hänvisar i en fotnot till "Kumenius 1987", vilket torde vara en felskrivning. Andræ har också gått igenom Kumenius personakt hos Säpo samt läst ambassadör Warmas memoarer. Dessa, utgivna 1971, beskriver evakueringen och Kumenius uppdrag mycket kortfattat.³

Otto Kumenius accepterade uppdraget – det var ett "uppdrag", ingen order. Börja omedelbart, hade Walldén sagt. Några dagar senare fick Kumenius en fullmakt och avreste tillsammans med sin hustru till Raumo. Resan tog under de kaotiska förhållandena nära två dygn. "Tåget var till 90 procent fyllt av ester som jag skulle transportera till Sverige." Något exakt datum för ankomsten till Raumo föreligger inte, men man kan räkna med att det var på aftonen den 23 september och att Kumenius uppdrag pågick under "de tio följande hektiska dagarna [...] Som jag minns det efteråt har jag en känsla av att jag inte sov fem minuter under de här tio dygnen".

Kumenius besökte omedelbart länsman och militärbefäl på orten. Med hjälp av sin fullmakt fick han allt stöd han kunde behöva ifråga om bensin, olja och lastbilar. Vidare kallade han på "alla gamla smugglare och båtbanditer" han kände till. De ställde helt upp för esternas sak. Maj-Lis Kumenius var sin make mycket behjälplig med varje handa skrivbordsarbete, till exempel upprättande av turordningslistor med mera. När paret den 24 september hade kommit igång med sitt uppdrag, hade förberedelserna för motorgaleasen *Venus* flyktingresa pågått en tid. Som nämnts var det den ovan nämnde Emel Vaarman som skaffat fram, till och med förvärvat detta fartyg. Man kan anta att Kumenius uppdykande inte sågs med blida ögon av Vaarman. Han var ju van att tjäna sitt levebröd på "kurirtrafik" till Finland utan inblandning av den finska försvarsmakten. Ett finskt filmteam gjorde för ett femtontal år sedan en film om Vaarman. I den berättar Vaarman att han utöver *Venus* uppåddat ytterligare sju fartyg.

Venus var det största fartyget som kom till användning i kampanjen, byggt 1929 i Pärnu, Estland med en längd på 27,5 meter och dödvikt på 280 ton. Maskinen bestod av en Bolinder råoljemotor på 120 hästkrafter. En besättningsman berättade senare att *Venus* legat i Raumo för klassning men fått order att omgående transportera estniska flyktingar till Gävle. Kumenius nämner varken Vaarman eller *Venus* i sin bok, men Joel Haukka, idag boende i Täby norr om Stockholm, som var 14 år när han med sina föräldrar fick plats på *Venus*, hävdar i ett samtal med bestämdhet att hans pappa hade träffat Kumenius i Raumo före avresan.

Färden över Bottenhavet

I mörkret på småtimmarna måndagen den 25 september lade *Venus* ut från Raumos inre hamn. Under natten hade ett antal flyktingar smugit sig ombord utöver de utvalda. Det skulle senare visa sig att inte mindre än 842 flyktingar fanns ombord.

Befälhavare var Teodor Kokkala, som härstammade från Björkö i Karelen. Sammanlagt var man tre i besättningen, varav en var ålänning.



Raumo hamn i slutet av 1930-talet. Foto: Leo Lehtonen, Rauman Museo

Ett antal av flyktingarna var emellertid sjömän och maskinister som kunde hjälpa till ombord. Kvinnor och barn hade anvisats plats i lastrummen. Männerna fick stå på däck. Förvånansvärt mycket bagage hade stuvats på däck i fören, även en cykel, som dock hängdes på utsidan av relingen. Den nämnde Joel Haukka berättar att han och några jämnåriga pojkar tog plats ovanpå högen av bagage och kunde reda det relativt bekvämt för sig, till och med sträcka på benen. För övriga flyktingar fanns det på däck ingen plats att sitta eller ligga. Kvinnorna under däck kunde inte lämna sina platser där de satt eller halvlåg. I en tidningsnotis nämns att kvinnorna vid ankomsten hade sår på benen. Man hade i mörkret och trängseln trampat på varandra. Behoven fick utträttas i hinkar som skickades runt. Men resan till Gävle skulle ju bara ta 12 à 14 timmar i västsydvästlig riktning hade man överoptimistiskt fått höra⁴.

Men vädret ville annorlunda. Hård vind från sydväst mötte så snart man kom ut i rum sjö utanför Raumo. Det har inte gått att få fram exakt vind-

styrka och vindriktning under de dygn som följde. Varken de finska eller svenska väderinstituterna arkiverade vinduppgifterna på den tiden. Vinden tilltog under dagen. Samstämmiga vittnesmål från andra flyktingfartyg och från räddningsaktioner på den svenska sidan talar om mycket hårda sydliga vindar. I Gefle Dagblad återfinns den 26 september en stormvarning för sträckan Gävle till Sundsvall med styv kultje, som innefattar vindhastighet på 14–17 sekundmeter. Det råder viss oklarhet beträffande äldre vindbenämningar. Styv kultje skulle också kunna betyda 17–21 sekundmeter.

Det stod ganska snart klart för skepparen att den tungt och högt lastade *Venus* med sin svaga motor inte kunde göra framfart i den tilltagande motvinden och den växande sjön. Man gjorde det enda möjliga, det vill säga hissade segel och föll av mot norr. Särskilt den andra natten på Bottenhavet, mot den 27 september, blev fasansfull. Intervjuad i ortstidningen vid ankomsten till Örnsköldsvik sade den åländske besättningsmannen att "vädret var det sämsta tänkbara. Svåra regnbyar, särskilt natten till onsdag bröt sjöarna över oss. Vi blev genomdränkta. Pumpen krånglade också." Han berättade att man försökt styra mot Sundsvall, men det gick inte utan det var bara att fortsätta norrut.

En välkänd och språkkunnig finsk sångerska åtföljd av sin dotter och estnisk man, tillika ackompanjator på piano, uttalade till tidningarna:

Vi satt och låg så packade att ingen kunde röra på sig. Själv hade jag tre små barn på benen. [...] Luften var kvävande. [...] Allra värst var det när motorn stoppade. Där nere i lastrummet visste vi ingenting, men vi hörde hur dom skrek uppe på däck. [...] Desto gladare blev vi när vi förstod att alla klarat sig. [...] Och mina känslor när jag tillsammans med min make och min lilla dotter stod på kajen i Örnsköldsvik, dem kan jag inte beskriva.



Lotsbåten Ulvö II vid lotsbryggan i Ulvöhamn. Foto från KA Sundin

Löjtnant Kumenius fick flera år senare en skildring av stormdygnen ombord på *Venus* i ett brev från en av flyktingarna. Denne skrev från Kanada, där han framgångsrikt ågnade sig åt boskapsavel:

Överfarten tog två dygn och det var full storm hela tiden. Motorn gick sönder, seglen var usla och skepparen visste inte var vi skulle hamna. När som helst kunde vi köra på grund, och när som helst kunde båten gå i kvav eftersom den var så överlastad och uppförde sig trögt i den hårda stormen. Hela tiden sköljdes vi över av tunga, kalla vågor. De två så kallade toaletterna tömdes över oss på grund av stormen. En mans nerver klarade inte påfrestningarna. Han sköt sig i allas åsyn. I lastrummet dog två små barn av brist på luft.

När det ljusnade tredje dagens morgon, onsdagen den 27 september, siktade man höga berg i nordväst. Och man blev siktade – av lotsutkiken i Ulvöhamn, belägen på ett berg på 77 meters höjd strax utanför fiskeläget. Som nämnts i korthet inledningsvis skickades lotsplatsens kutter *Ulvö II* ut till *Venus*. Lotsförman Harry Wistens lakoniska rapport skriven dagen därpå till överordnad myndighet i förtjänar att återges i sin helhet.

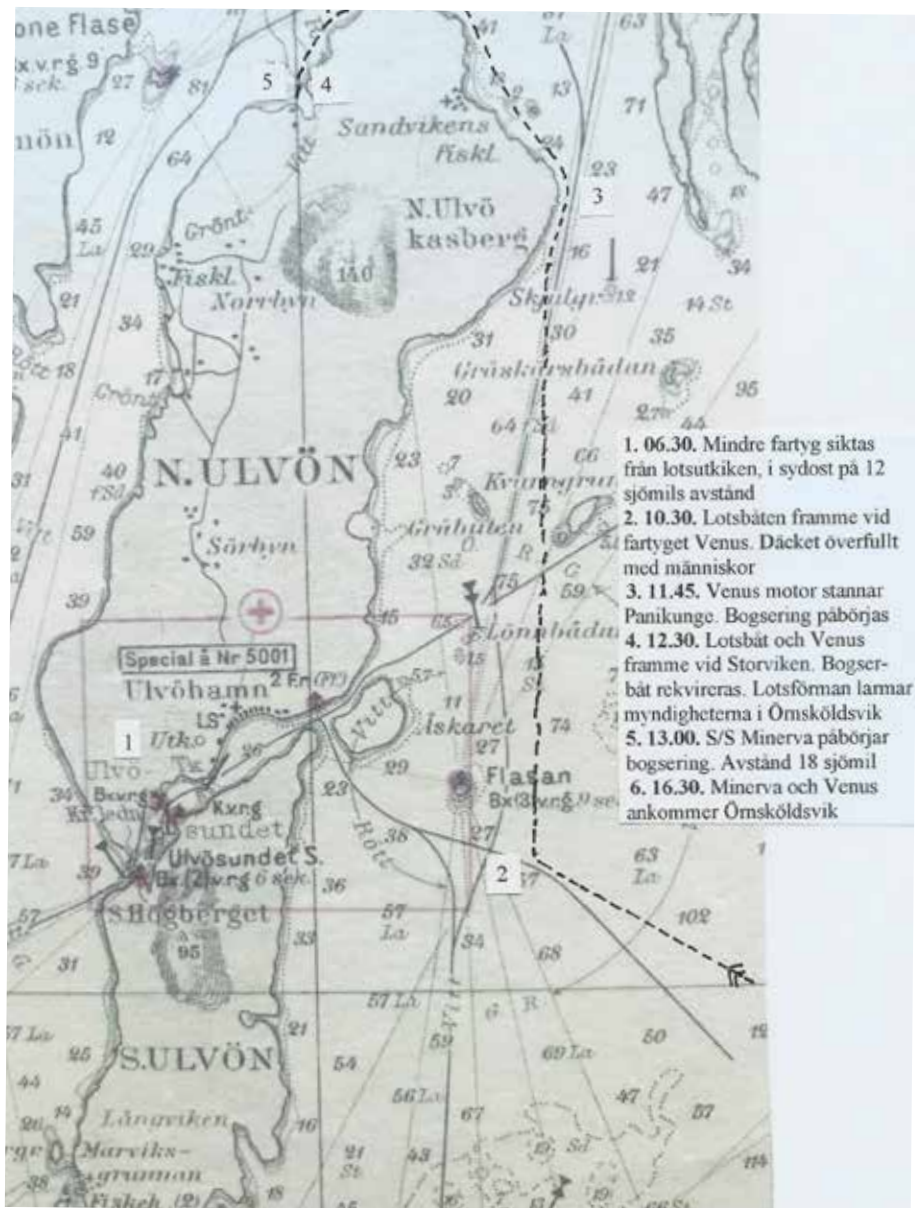
Till lotskaptenen, Umeå.

Den 27 innev. sept. omkr. kl. 0630 siktades från lotsutkiken ett mindre fartyg i SO-lig riktning på ett avstånd av c:a 12' och med västlig kurs. Fartyget som var ett mindre motorfartyg förde ett förstagssegel och ett gaffelsegel. Vinden var S-lig och blåste med en hastighet av c:a 15 sek/m, grov sjögång rådde. Omkring kl. 0900 såg jag något som liknade en flagga i lovarts rigg. Lotsbåten bemannad med lotsen E. Söderberg och eo Ls J.H. Wisten, samt posteringsförman H. Helligren och marinpolis A. Johansson gick ut till fartyget, som antogs vara ett flyktingsfartyg. Då lotsbåten kom ut till fartyget omkr. kl. 1030 sågs att fartyget, som var finskt vid namn *Venus*, hade däckets alldeles överfullt med människor. På grund av den grova sjögången kunde ej någon bordning företagas, varför från lotsbåten gavs tecken till fartyget att följa efter. Kursen sattes öster om *Flasans* fyr. Farten omkr. 3 knop. Fartygets motor arbetade mindre tillfredsställande och då man hunnit till *Ulvöns* östligaste udde stannade den. Lotsbåten som gått före hela tiden fick från fartyget en tross och påbörjade bogseringen kl. 1145. Trossen sprang emellertid, varför en wire fördes över till lotsbåten. *Venus* hade under tiden girat in mot det lilla skäret *Sandviksbådan* öster om *Sandvikens* fiskeläge på nordöstra *Ulvön* och var i farlig närhet av detta. Den hotande situationen kunde dock avvärjas. Hade *Venus* motor stoppat några minuter tidigare hade med all sannolikhet en fruktansvärd katastrof ej kunnat undvikas.

Under bogseringen i lä av *Ulvön* till *Storviken* på N. *Ulvöns* NV-sida erhöll lotskuttern ett signalmeddelande från marinpolis *Wallgren* ombord på *Venus* om situationen ombord. Tillståndet på fartyget, som hade c:a 840 estniska flyktingar ombord, var vidrigt. Två voro döda, några döende samt ett flertal svårt sjuka, vilka måste omedelbart under sjukhusvård, varför bogserhjälp omedelbart måste rekvireras. Till *Storviken* anlände lotsbåten med *Venus* på släp omkr. kl. 1230. Lotskuttern låg kvar där och höll fartyget i avvaktan på att bogserhjälp skulle anlända. Genom *Söderberg*, som av fiskaren O. Öberg rots iland erhöll jag telefonrapport om situationen. Jag vände mig till befälhavaren på Transportbolagets *Minerva*, som för tillfället låg i *Ulvöhamn* och ombad denne åtaga sig bogseringen av *Venus* till *Örnsköldsvik*. *Minerva* avgick till *Storviken* omedelbart och påbörjade bogseringen vid 13-tiden.

Vederbörande polis- och tullmyndigheter hade av mig underhand meddelats om flyktingsfartygets ankomst. De fingo, sedan *Söderberg* till mig rapporterat förhållandena ombord, kompletterande rapporter om situationen, varför allt var klart för flyktingarna mottagande då *Venus* omkr. kl. 1630 anlände till *Örnsköldsvik*.

Ulvö lotsplats den 28 sept. 1944.
H. Wisten
Lotsförman



Venus angöring av Ulvön den 27 september 1944 samt vidare färd under bogsering mot Örnsköldsvik
 Förstorad detalj av sjökort 528, Örnsköldsvik, ursprungligen från 1927, version 1965. 1:100.000. Sjöfartsverkets tillstånd nr 23-06655.

Wisten bad alltså om bogserhjälp av Transportbolagets S/S *Minerva*. Flera bogserbåtar låg för tillfället i Ulvöhamn, där man av allt att döma sökt skydd för stormen. Under ifrågavarande årtionden var bogsering av timmersläp och pråmar längs den svenska kusten vanligt förekommande. Både timmersläp och pråmkonvojer var känsliga för vågor och vind. Transportbolaget hade som mest fler än 50 bogserbåtar och 300 pråmar. *Minerva* hade ångan uppe och avgick omedelbart mot *Venus* i Djupviken. Avståndet var cirka fyra sjömil. Transportbolaget meddelade senare att man utfört bogseringen av *Venus* utan kostnad. Tyvärr har det inte gått att återfinna *Minervas* loggbok.

Det finns inga spår hos lotskaptenen i Umeå eller i Lotsstyrelsens arkiv att rapporten skulle ha sänts vidare dit. Det kan synas märkligt. Besättningen på lotsbåten, lotsar och poliser, borde i rimlighetens namn ha fått någon form av erkännande! Men en kortfattad formell notis kan man dock återfinna hos ämbetsverkets huvudkvarter. Lotsplatserna skickade årligen in så kallade lotsdagböcker till styrelsen, där lotspenningarna noggrant noterades. I september månads uppslag för Ulvö Lotsplats finns "lotsningen" av *Venus* på sista raden: "Datum: 27 september, Venus, hemort Raumo, dräktighet 140 registerton, avgångsort Raumo, destination Örnsköldsvik, lotsning från sjön vid Ulvö från 1030 till 1630, lots E. Söderberg, lotspenning 24,- kr, förtöjningsavgift 5,- kr." Inte ett ord om dramatiken och bragden! Det finns inga anteckningar huruvida lotsbåten följde med in till stadskajen i Örnsköldsvik. Sannolikt återgick *Ulvö II* till hemmahamnen. Lotsen Ernst Söderberg kan nog antas ha tagit plats på *Minervas* brygga, där han i så fall serverades en måltid av bogserbåtens restauratris. Under den tre och en halv timma långa färden genom Örnsköldsviks lättnavigerade skärgård med en fart av cirka fem knop stannade lotsförman Wisten kvar på lotsplatsen. Dels skötte han sambandet med myndigheterna i staden och dels blev han intervjuad av de båda ortstidningarna, morgontidningen Örnsköldsviks Allehanda (ÖA) och eftermiddagstidningen Örnsköldsviks-Posten (ÖP).

Ankomsten till Örnsköldsvik

Myndigheterna, statliga och inte minst kommunala samt kyrkorna i den lilla staden, fick fyra timmar på sig att förbereda *Venus* ankomst. Man hade av lotsförman Wisten fått höra att det handlade om ofattbara 840 flyktingar. Man vidtog resolut ett antal åtgärder innan *Minerva* och *Venus* anlände:

- Civilförsvaret i läns huvudstaden Härnösand informerades varpå hemortsförsvarsassistenten Sköllerstedt omedelbart reste till Örnsköldsvik.
- Undervisningen i folkskolan avbröts och barnen skickades hem. Två klassrum förbereddes till sjuksalar. I övriga klassrum planerades för inkvartering av kvinnor och barn.
- Hemvärnet kallades in. En grupp på 17 man beordrades att ställa i ordning inomhusdansbanan på Folkets Park för inkvartering av män och äldre pojkar. Halm och träull anskaffades som liggunderlag. Därefter samma åtgärder i folkskolan.
- Lottakåren instruerades att förbereda varm mat till båda förläggningarna.
- Stadsläkaren larmades.
- Sjukhuset informerades.
- Bussar och ambulans rekvirerades för transport av flyktingarna.
- En beställning på 500 sängar riktades till Mo & Domsjös närbelägna Tree-textfabrik. 100 sängar kunde levereras redan samma dag.

Bogseringen påbörjades vid 13-tiden. Avståndet från Djupviken på norra Ulvön till hamnen i Örnsköldsvik är knappt 19 sjömil. Tre och en halv timme senare halades *Venus* in och bogserades sista biten liggande på *Minervas* styrbordssida. Många av stadens invånare hade nåtts av nyheten och begivit sig till hamnen. "Tusentals människor hade samlats utanför avspärningarna", skrev ÖP påföljande dag. Ett gripande ögonblick var när flyktingarna, helt nära stadskajen, stämde upp en estnisk psalm. Det klassiska fotot som återges i början av artikeln avspeglar detta moment. En av marinpoliserna, som varit ombord på *Venus* alltifrån motorhaveriet, berättade för tidningarna att en musikpedagog bland flyktingarna varit till



Örnsköldsviks hamn i mitten av 1950-talet. Akter om Vasa-ångaren Örnen syns tullhuset och bakom bogserbåten tullmagasinen. Ovanför tullhuset syns EFS-kapellet, som fick ta emot 74 av flyktingarna. Foto: Örnsköldsviks Allehanda

stort gagn genom att dämpa den panik som uppstod när motorn stannade utanför Ulvöns branta klippor. Vi kan utgå ifrån att han och den estniska präst, som fanns bland flyktingarna, ledde psalmsången. Därmed var en skräckresa som kom att omfatta 60 timmar över. Olika vittnesmål anger att flyktingarna förvånansvärt snabbt repade sig.

När debarkeringen kom igång ledde kön av flyktingar in i ett av tullmagasinen. Där hade stadsläkare Nils Huss etablerat en första dispensär. Endast två sjuka och en före detta soldat med skottskador samt en havande kvinna behövde föras till sjukhuset ankomstdagen. Allt eftersom läkarkontrollen var klar avgick bussarna till Folkets Park och folkskolan. Endast ett fåtal flyktingar behövde förläggas i sjuksalarna i folkskolan. Tragiskt nog nödgades man registrera tre dödsfall. Dels den man som inte orkade med nervpåfrestningarna och sköt sig, dels två spädbarn, som i det syrefattiga lastrummet inte klarade sig. Vid förnyade läkarundersökningar uppdagades några få fall av difteri. Ett par veckor senare förekom ytterligare fall av difteri.



Stadsläkare Nils Huss undersöker en brännskadad flykting i den provisoriska dispensären i ett tullmagasin. Foto:Karl-Otto Strandberg, Örnsköldsviks museum & konsthall

Den ovannämnde, språkkunnige 14-åringen Joel Haukka har berättat att han anlätades som tolk samt att han, hans broder och pappa bedömdes så pigga att de tillsammans med andra flyktingar fick marschera upp till Folkets Park, beläget på en höjd i stadens utkant, en sträcka på cirka 1,5 kilometer. Haukka har också berättat att flyktingarna serverades pölsa med potatis samt havregrynsgröt till efterrätt. "Pölsa har sedan varit en av mina älsklingsrätter" sade Haukka som 92-åring och öppnade kylskåpsdörren där en burk konserverad pölsa tronade.

Båda tidningarna hade omfattande och väljorda reportage påföljande dag, men inga foton. Under krigsåren rådde förbud att publicera fotografier från landets hamnar. Fotografen Karl Otto Strandberg från ÖP var dock på plats och tog bland annat det klassiska fotot från kajen vid ankomsten. Detta foto publicerades redan två veckor senare i veckotidningen SE, nr 42 den 12–17 oktober 1944 och har sedan återgivits i ett antal tidningar, böcker och andra media. Båda tidningarna gjorde långa telefonintervjuer med lotsförman Wisten. Visserligen fanns en del smärre fel ifråga om geografien runt norra Ulvön, men med tanke på den begränsade tid som stod till förfogande måste det journalistiska arbetet ges högt betyg. Innehållet i intervjuerna återspeglades sedan i lotsförmannens officiella rapport, skriven påföljande dag. Två utsagor av Wisten i intervjuerna fanns dock inte med i rapporten. Efter konstaterandet att en katastrof inte skulle ha kunnat undvikas om *Venus* motor stannat några minuter tidigare sade Wisten till tidningarna: "Det är branta klippor på udden, vattnet är bråddjupt." En titt på sjökortet visar ett djup på 31 meter under de branta, lodräta klipporna. Vidare framgick det att fiskaren Öberg i Djupviken, som med sin roddbåt hämtat lotsen Söderberg till sin telefon, under tiden man väntade på bogserbåten fraktade ut dricksvatten till flyktingarna.

ÖA hade också en intervju med den nämnde åländske besättningsmannen. Han berättade att det blev det panik ombord när motorn stannade. "Man försökte få igång motorn men den gick några varv och stannade. Det var stopp i bränslerören till följd av rullningen. Det var smörja från bränsletanken som blockerade rören." Att det blev ålänningen som uttalade sig hade att göra med den språkförbistring som rådde.

Vidare fick tidningarna kontakt med den estniska "tidningskungen" och parlamentsledamoten Aleksander Weiler, ägare till nio tidningar

och Estlands två största bokhandelsföretag. Han anlände med fru, son, sonhustru och barnbarn. Han uppfattade sig själv som något av en ledare för flyktingarna. Till exempel stannade han kvar i hamnen tills dess att alla tagits om hand. Familjen utvandrade senare till Kanada.

Vistelsen i Örnköldsvik

Man antog inledningsvis att flyktingarna skulle stanna i karantän två veckor i Örnköldsvik och sedan slussas söderut till utlänningskommissionens förläggningar. "De arbetsföra sällas och beredas arbete medan de gamla och sjuka får stanna kvar för vård" skrev ÖA den 29 september. Emellertid hade myndigheterna, trots den lokala skolstyrelsens protester, beslutat att Folkskolan skulle tas i anspråk som beredskapssjukhus. Ett akut behov hade uppstått eftersom ett betydande antal flyktingar från finska Lappland fördelades på socknarna längs stambanan. Nu hade turen kommit till norra Ångermanland. Dessa flyktingar hade evakuerats över gränslivarna till Sverige undan de retirande tyska truppernas mordbränder och skövlingar. Örnköldsviks församling behövde inte ta emot några finnar med hänsyn till den estniska kontingenten, men socknarna runt om staden tog emot sina beskärda delar.

Detta betydde att man fick bereda kvinnor och barn i folkskolan nya förläggningar. Även många män fick flytta från Folkets Park eftersom man ville åstadkomma att familjerna förenades. Inte mindre än nio lokaler rekvirerades, varav fem tillhörde Svenska kyrkan och stadens frikyrkor. 150 yngre män, mestadels före detta frivilliga i finska armén, hamnade i "Gamla Mejeriet" på Storgatan. Vissa uppgifter anger att det var så många som 250 "ungkarlar". Siffran 150 kommer dock från civilförsvarets statistik.⁵ Enligt Joel Haukka tyckte de unga männen att det luktade mjölk i byggnaden. I övriga förläggningar monterades avbalkningar gjorda av Treetex så att familjerna fick ett mått av avskildhet.

De estniska flyktingarna fördes systematiskt till en badanläggning utanför staden för "avlusning". Samtliga försågs också med en uppsättning nya kläder, minutiöst planerat av civilförsvaret, "från strumpeband till överrock". Den lilla polisstationen fick ett digert arbete. Flyktingarna skulle

registreras och förses med identitetshandlingar försedda med fotografier. Den 29 september annonserade polisen: "Män som vilja ifrågakomma för tillfällig anställning som extra polismän torde genast anmäla sig på polisstationen." I stort sett ingen brottslighet kunde registreras bland flyktingarna. Ett undantag var en ung flykting som beordrats att lossa bagage från Venus in till ett tullmagasin. Han stal en handväska, som innehöll finska mark och ett guldsmycke. Tjuven dömdes sedermera i vederbörlig ordning av stadens domsaga. Å andra sidan blev en estnisk lärarinna en kväll i december trakasserad av fyra onyktra män mitt i staden.

Fredagen den 29 september, två dagar efter ankomsten, begravdes de två små barnen och den vuxne mannen på Örnköldsviks kyrkogård. Ett 20-tal personer fick tillstånd att lämna sina karantänsförläggningar. Akten förrättades på estniska språket av prosten J. Grabenteich, som var med på Venus. Teol. dr Gunnar Wikmark, kyrkoherde i Örnköldsvik, talade på församlingens vägnar på tyska. Representanter från Röda Korset och Lottakåren nedlade blommor.⁶

Uppgiften strax efter ankomsten att flyktingarna skulle stanna två veckor i karantän och sedan slussas söder ut byggde på orealistiska antaganden. Veckorna gick och blev till månader. Karantänen hävdades efter hand. En hel del sociala evenemang arrangerades av flyktingarna, till exempel en konsert i november i en av stadens biografialonger. "Ostämt piano, dålig akustik men trivsamt" skrev ÖA. Estniska gudstjänster ordnades i slutet av november och på annandag jul i stadskyrkan med stor tillslutning men få svenskar. Samtidigt kom protester från frikyrkorna. De ville, när åtta veckor gått, ha tillbaka sina lokaler. "Estflyktingen" Tamm spelade framgångsrikt simultanschack mot 10 spelare från den lokala schackklubben och en kabaré med estnisk sång, musik och dans framfördes i möteslokaler i tre orter runt staden; Gullänget, Husum och Domsjö. Den 18 december var det julfest på Frälsningsarmén sedan två anonyma damer sponsrat tillställningen.

Först i början av december började flyktingarna lämna Örnköldsvik. Närmare 200 svårplacerade inklusive krigsskadade och "det intellektuella inslaget" sändes till Ulricehamn, Gränna och Sätra. Joel Haukka och hans familj hade bott i Elimkyrkans lokaler tillsammans med tre estniska officerare som varit frivilliga i finska armén. Familjen Haukka hamnade i mitten



Joel Haukka och författaren, november 2022.
Foto Lars Grundberg

av december i Ulricehamn, där Joel och fyra andra estniska ungdomar fick gå i samrealskolan. De flyktingar som i Örnsköldsvik anmält sig till skogsarbete rekryterades och skickades på utbildning. Även kvinnor som sökt sig till sjukhusen fick lätt arbete.

Först i mitten av januari 1945 kunde förläggningen i Folkets Park slutligen avvecklas och återstående förläggningar stängdes i slutet av månaden. Samtidigt hade flyktingarna från

finska Lappland rest hem. I mitten av januari hade på nationell nivå 53 000 av 56 000 återvänt. ÖA skriver 1994 att socknarna runt Örnsköldsvik tog emot cirka 2 000 personer från finska Lappland.

Därmed var fyra månaders flyktingmottagande i norra Ångermanland över. Så här, 80 år senare, kan man inte annat än beundra den energi och beslutsfärdighet och den generositet och positiva attityd som befolkningen, de statliga myndigheterna och inte minst kommunerna och kyrkorna visade prov på. Vad gäller esterna handlade det om ankomsten av 842 personer med fyra timmars varsel till en kommun som då hade cirka 6 500 invånare.

Endast några få av esterna stannade kvar i Örnsköldsviksområdet. En mekaniker, som för övrigt hjälpt till att hålla *Venus* krånglande motor igång, hittade sin blivande fru och fick anställning på en bilverkstad. Vid 25-årsminnet av *Venus* ankomst besöktes staden av en grupp före detta flyktingar från *Venus*. De medförde en minnesplakett, som finns uppsatt i kyrkan. När 50 år hade gått, den 26 september 1994, hölls en minnesgudstjänst i kyrkan och då överlämnades en inramning av Karl Otto Strandbergs foto från ankomsten.

Epilog

Vad hände med motorgaleasen *Venus*? Avresan i nattens mörker den 25 september från Raumo skedde utan några som helst anteckningar i stadens register. Hos Örnsköldsviks hamn finns hon registrerad som anländ på rätt datum, den 27 september, men uppgifter om avresa saknas, såväl hos hamnen som hos lotsplatsen och ortstidningarna. Inte heller finns några uppgifter om fartygets återkomst till Raumo. I själva verket saknas *Venus* i de finska registren mellan 1941 och 1950. Sjöfartshistorikern Hannu Virtiainen från Raumo har förmodat att *Venus* blev kvar i Örnsköldsvik över vintern, men luckorna och Vaarmans inhopptyder snarare på att fartyget smet iväg sedan bränsletankar och bränslerör rengjorts och man bunkrat.⁷ Se mera om *Venus* i bilagan med fakta om de inblandade fartygen.

Och vad hände med Otto Kumenius? Hans hustru Maj-Lis bereddes efter någon vecka i Raumo plats på en mindre "potatisskuta". Hon hamnade efter en svår resa i Söderhamn där hon hjälpte polisen att tolka. Otto beskriver, i sin bok, avslutningen av sitt uppdrag i dramatiska ordalag. Han fick besök av två sovjetiska officerare från kontrollkommissionen. Dem trodde sig Kume-



Kyrkoherde Marie Edström håller ett inramat exemplar av Karl Otto Strandbergs klassiska foto, som hänger i församlingshemmet. Det var en gåva av en grupp flyktingar vid minnesgudstjänsten 1994. Infällt den plakett i koppar som en grupp flyktingar medfört till 25-årsmarkeringen. Den hänger på södra långväggen i kyrkan.
Foto: Örnsköldsviks församling



Emel Vaarman i sin båt vid piren i hamnen på Storjungfrun sommaren 1951. Pojken i båten är son till fotografen Eduard Lepisk.

nius ha neutraliserat genom riklig alkoholserving. Han rapporterade efter tio dagar till överste Walldén att han sänt iväg 5 200 ester och nu återstod bara 300. Han skulle då ha beordrats att avbryta operationen och genast infinna sig på generalstaben i Helsingfors. Kumenius anände oråd. "Walldén hade fått stora skälvan och tänkte svära sig fri från varje anklagelse. Jag var utsedd till syndabocken. [...] Först och främst ordnade jag fram småbåtar. [...] De sista 300 esterna kom ombord." Därefter återlämnade han sin tjänstepistol till polisen i Åbo. Efter en komplicerad kurragömmalek mellan Åbo och Raumo tog han tillsammans med sin medhjälpare, den ovan nämnde esten Eerik Suurväli, ordinarie passagerarbåt från Åbo till Stockholm. Det skulle senare gå upp för Kumenius att Suurväli var spion i sovjetisk tjänst och skulle förmedla namn och adress i Sverige på de ester som flytt. Avsikten var att i framtiden värva spioner i Sverige mot att släktingarna i Estland slapp trakasserier och straff. Kumenius antyder också att Suurväli skott sig på flyktingarnas bekostnad. Han greps 1948 i Stockholm

som sovjetisk spion och dömdes till fyra års fängelse. Suurväli slutade sina dagar som guide i gamla stan i Tallinn.

I Stockholm arbetade Kumenius en tid, åter som kontraspion, för försvarsstabens underrättelsetjänst och för amerikanska ambassaden. Måltavlor var, enligt hans bok, spioner på tyska och japanska ambassaderna. I mitten av 1950-talet anmodades han lämna Sverige. Professor Andræ antar att orsaken var att man från svensk sida ville undvika ett utlämnande till Sovjetunionen. Otto Kumenius avled 1996 på Mallorca vid 84 års ålder.

Vad hände slutligen med Emel Vaarman? Hans föräldrar och bröder hamnade i Söderhamn och Emel kom efter, två år senare. Sommarhalvåret bodde de på ön Storjungfrun söder om Söderhamn och livnärde sig på fiske, främst efter lax. Emel fortsatte med fisket långt upp i åren. Han underhöll gärna besökare på ön med historier från sitt äventyrliga liv. Även författaren av denna artikel har träffat honom på Storjungfrun och lyssnat på hans berättelsekonst. Det skedde vid en långsegling försommaren 1967. Föga anade jag då att han skulle dyka upp i mitt liv 57 år senare! Emel blev något av en legend på Storjungfrun och i Söderhamn.

Ett finskt filmteam gjorde en dokumentärfilm om honom till hans 90-årsdag 2007 med titeln *Livets färjkarl* (Elämän lautturi). Filmarna tog med Emel till Örnsköldsvik och de togs emot av kyrkoherden. Emel beklagade sig över att han inte fick tillbaka de pengar han lagt ut på (det oregistrerade) köpet av *Venus* i september 1944. Filmen har hittills inte publicerats i Finland men det exemplar som Emel fick i present visas ibland i Söderhamnstrakten. Emel Vaarman avled 2009.

Diskussion

1. *Sifferexercis*. Man kan fråga sig om det är relevant att presentera ännu ett alster om balternas, särskilt esternas, flykt till Sverige. Det har gått 80 år och denna folkomflyttning har i otaliga verk penetrerats och analyserats. Detta gäller särskilt estlandssvenskarnas nästan totala uppbrott från sina öar och kustnära bygder. Men intresset och engagemanget verkar inte på långa vägar ta slut. Löjtnant Otto Kumenius skrev sin bok med ett kapitel om evakueringen av esterna från Finland när det gått 40 år och professor Carl Göran Andræ publicerade boken om den stora flykten 20 år senare. 2007 blev det finska filmteamet färdigt med sin dokumentär om "kurirspecialisten" Emel Vaarman. 2012 kom Karl-Johan Edlunds bok om baltiska och andra flyktingar runt Åland.

Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön innehållande flyktberättelser och namnförteckningar presenterades av Margareta Hammerman som redaktör i ett stort verk 2014. Så sent som 2020 kom två betydande bidrag. Dels Mirja Arnshavs tänkvärda avhandling *De små båtarna och den stora flykten* som för övrigt utgör bakgrunden till Sjöhistoriska museets (Stockholm) utställning från hösten 2022 till våren 2025, *Flykten från Baltikum*. Dels Eero Haapanens bok om människosmugglingen från Estland till Finland. Haapanen ägnar sex sidor åt evakueringen från Raumo. Och jag erfar att en finsk dokumentärfilmare, Mikael Martikainen, planerar en ny dokumentär om esternas vidareflykt från Finland med titeln *Över två hav* för publicering under 2024. Intresset och engagemanget lever med andra ord vidare.

Mitt föreliggande bidrag bygger på *Venus* vådliga färd till Örnsköldsvik, drygt 300 kilometer norr om det avsedda målet Gävle. Under arbetet med artikeln anser jag mig kunna konstatera att denna grupp – esterna som fanns i Finland när vapenstillståndet överenskoms – inte har utforskats lika grundligt som andra estniska flyktingkontingenter. Totala antalet ester som kom till Sverige brukar anges till i storleksordningen 25 000 à 30 000 varav 8 000 estlandssvenskar. Esterna som fanns i Finland anges slentrianmässigt i de olika källorna till 5 000 à 6 000. Det skulle betyda att nära en tredjedel av alla icke estlandssvenskar blev föremål för den organiserade evakueringen från Raumo och Nystad. Kan detta stämma? Jag

vet inte, men siffran 5 000 à 6 000 känns av olika skäl hög, rent av något överdriven. Överste Walldén gav Kumenius i uppdrag att "svara för övertransporten av 5 000 män, kvinnor och barn", allt enligt Kumenius bok. Redan när Kumenius den 23 eller 24 september anlände till Raumo var till exempel *Venus* med sina till sist 842 flyktingar redo för avfärd. Den skedde i mörkret på natten till den 25 september. Att Kumenius på sina 10 dagar i Raumo, det vill säga under perioden 24 september – 3 oktober skulle ha ordnat med avresa för 500 personer om dagen förefaller osannolikt. Tidningarna i Gävle och Söderhamn redovisade noggrant de flyktingbåtar med ester som anlände till norra Uppland och Gästrikland under denna period. Många flyktingar kom, men knappast 5 000! Kumenius anger i sin bok att han "sönt iväg" 5 500 ester. Jag har av finska forskare varnats för Kumenius trovärdighet. Min sifferexercis tycks bekräfta detta. Dels är det mycket som talar för att utgångsantalet är för högt, dels torde Kumenius ha tagit med de transporter som arrangerades av andra.

De finska arkiven verkar i princip helt sakna dokumentation om detta stora företag. Den lättillgängliga källa på svenska som existerar är Kumenius bok. Filmen om Vaarman tecknar Vaarmans subjektiva bild. Vaarmans släkt anser sig bundna av ett löfte att inte lämna ifrån sig sin kopia. Filmen visas därför i begränsad omfattning. Det är olyckligt att den bild som står att få bygger på två föga trovärdiga källor. Jag har inte haft möjlighet att mer än skumma på ytan av evakueringen. Här finns ett uppdrag för sjöhistoriska forskare i alla de tre inblandade länderna; Estland, Finland och Sverige! Kanske kan någon institution ta initiativ till ett spännande, trilateralt forskningsprojekt som kan resultera i en korrekt bild av evakueringen av esterna från Finland under hösten 1944. En viktig del fråga är om några av de rekvirerade små fartygen gick under i den storm som drabbade *Venus*.

2. *Regeringarna i Finland och Sverige*. En intressant fråga är huruvida finska regeringen bett om medgivande från svenska regeringen att med sin försvarsmakts bistånd skeppa en så stor flyktinggrupp till Sverige. Ingenting tyder på att så vore fallet. På finsk sida hade man noterat att estlandssvenskarna så att säga inbjudits att komma till Sverige som bidrog till detta

med pengar och andra faciliteter inklusive kontakter med tyska vederbörande. Vidare hade man på finsk sida säkerligen också noterat att övriga ester tagits emot, oftast efter riskabla sjöfärder i små båtar, och beretts en fristad i Sverige.

Skulle Finland i sin känsliga situation utmana Sovjetunionen med att göra en sådan framställning som knappast skulle kunna hållas hemlig och som skulle försätta Sverige i en brydsam situation? Nej, bättre för alla parter att genomföra aktionen i hemlighet så snabbt och effektivt som möjligt. Dessutom handlade det, som professor Andræ lyft fram, om en moralisk fråga i förhållande till de före detta frivilliga esterna i finska krigsmakten.

Kabinettssekreterare Boheman nämner inte saken i sin memoarbok *På vakt*. Inte heller finske ambassadören Gripenberg i sin bok, men i den sistnämndes dagböcker finns den 30 september 1944 en intressant notering: "Under de senaste 5 dagarna hade till Sverige anlänt ung. 10.000 finska och estniska flyktingar, men Boheman kände ännu inte till proportionerna." Att man på myndighetshåll var varse evakueringen av ester från Finland är ju uppenbart. Civilförsvaret medverkade i mottagandet av ester såväl i Örnsköldsvik som i Gävle och Söderhamn. Och före detta statsministern med mera Rickard Sandler, som då var landshövding i Gävle, besökte de nyanlända esterna i Söderhamn, kunde Kumenius berätta. Hans hustru Maj-Lis, som hjälpte polisen med tolkning, träffade Sandler. "De kände varandra sedan hans besök i Finland under vinterkriget."

Slutsatsen blir att man på finskt håll avstod från att fråga och svenska regeringen blev sannolikt varse vad som skedde när mycket av evakueringen redan var genomförd. Och man måste komma ihåg att denna händelse säkert drunknade bland alla dramatiska skeenden som pågick samtidigt, inte minst mottagandet av det som skulle bli 56 000 flyktingar från finska Lappland.

3. *Beredskap*. Den lilla staden Örnsköldsvik fick fyra timmar på sig att förbereda ankomst och förläggning av 842 svultna och blöta flyktingar. På ett bräde fick man ansvar för en människogrupp som utgjorde 13 procent av stadens befolkning. Vidare studier än de axplock som jag redovisat ovan

visar med all tydlighet att befolkningen och civilsamhället i staden med visst bistånd från ledningen av civilförsvaret i länshuvudstaden Härnösand klarade denna påfrestning med överbetyg. Och som nämnts – det skedde samtidigt som 2 000 flyktingar från finska Lappland fördelades på socknarna runt staden.

Under nuvarande period, då Sverige upprustar och återställer såväl militär som civil beredskap, skulle det vara intressant om någon forskare eller specialist skildrade denna process djupare än vad jag gjort. Jag menar inte att Örnsköldsvik 1944/45 kan vara en modell för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, men snabbheten, beslutsamheten och kreativiteten, särskilt de första dagarna, kan likväl tjäna som bredvidläsning och inspiration för dem som nu planerar och genomför Sveriges genomgripande omdaning på dessa områden.

De inblandade fartygen

Motorgaleasen *Venus*

Byggd: 1929 i Pärnu, Estland

Längd: 27,50 meter, bredd:

8,20 meter, djupgående:

2,75 meter, DW: 280 ton

Ombyggd: 1937 i Kexholm

Motor: Bolinder tvåcylindrig råoljemotor 120 hk

tillverkad 1929, ombyggd i

Kexholm 1937



Venus under andra världskriget. Foto hos Timo Hoikkala, Raumo, kopierat av Mikko Aho på Rauma Sjöfartsmuseum

Historik: Fartyget har ej kunnat identifieras i estniska eller finska listor 1929–1937, men

1937 förvärvades fartyget av Konsta Tuuli, Björkö söder om Viborg och registrerades i Viborg/Björkö. Säljare var pappersmassfabriken Waldhof i Kexholm, Ladoga, Finland. När Karelen avträdde till Sovjetunionen 1940 registrerades *Venus* i Raumo. Då hade ytterligare delägare tillkommit. Mellan 1941 och 1950 finns inga uppgifter i Raumos fartygsregister. Obekräftade uppgifter anger att Emil Vaarman köpt fartyget 1944 inför evakuering av estniska flyktingar från Finland. 25–27 september 1944 transporterade *Venus* 842 flyktingar från Raumo mot Gävle men stormdrevs till Örnsköldsvik. 1950 såldes *Venus* till redare i Åbo och registrerades där i början av 1951. Sommaren samma år råkade *Venus* ut för haveri på resa Mäntyluohto–Gävle varefter fartyget fördes till Åbo och höggs upp. Avförd från Åbo register 1952.

Fakta: Raumo Sjöfartsmuseum

Lotsbåten *Ulvö II*

Byggd: 1939 av Luleå Varv

för lotsarna vid Ulvö Lots-

plats. Nitat stålskrov med

däck och överbyggnad i trä.

Längd: 11,20 meter, bredd

3,36 meter, djupgående

1,50 meter, displacement

cirka 15 ton.

Motor: Ellwe semidiesel

40 hk.

Ombyggd: 1956 vid

Docksta Båtvarv med

ståldäck och överbyggnad

i aluminium, ny inredning, nya rör- och elinstallationer samt en Scania diesel typ D-440 på 90 hk, en så kallad "skakfyra".



Ulvö II efter ombyggnaden 1956. Foto från KA Sundin

Historik: När lotsbåtarna förstatligades 1960 åsattes båten beteckningen *Tjänstebåt nr. 49*. Ulvö Lotsplats drogs in 1967 varvid båten flyttades, först till Umeå Lotsplats med placering delvis i Järnäs och därefter 1970 som räddningsbåt till Kårehamn, Öland. Under tiden fram till 1975, då den såldes av Sjöfartsverket, var den tidvis också placerad i Kalmar och Bergkvara. Båten var därefter under många år hemmahörande på Blidö som fritidsbåt. 2020 dök den upp under ny ägare i Vaxholm. 2023 återigen i Vaxholm efter ytterligare ett ägarbyte, då på resa till Västkusten. Senast observerad under inbogsering av Sjöräddningen till Sandhamn, nära Torhamn i sydöstra Blekinge med motorhaveri.

Fakta och text: Sjökapten KA Sundin

Ångbogseraren *Minerva*

Byggd: 1900 vid Jönköpings Mek. Verkstad, Jönköping
Längd: 26,06 meter, bredd: 5,95 meter, djupgående: 3,61 meter
Maskin: varvets tvåcylindriga compoundångmaskin på 382 hk



Minerva i helfigur. Foto: J. Robert Boman (1926–2002), Sjöhistoriska museet, Stockholm. (Boman var professor i processrätt i Uppsala. Han efterlämnade 15.000 fartygsbilder till Sjöhistoriska museet).

Historik: byggdes för byggmästare C.O. Lundberg, Stockholm som *Othilia*. Företaget och dess fartyg övertogs 1906 av Stockholms Transport & Bogserings AB (Transportbolaget). Namnet ändrades till *Minerva* 1917. Efter Transportbolagets konkurs 1925 övergick *Minerva* till "Nya Transportbolaget". Ofta förekommande uppdrag under 1930- och 1940-talen var bogsering av pråmar med kalksten och svavelkis till massafabrikerna längs Norrlandskusten samt bogsering av timmersläp, också till massafabrikerna. *Minerva* grundstötte och sjönk delvis i Kalix skärgård sommaren 1955. Efter bärgning och reparation i Luleå tappade *Minerva* ett timmersläp senare samma sommar. Var i tjänst till 1961 och skrotades följande år i Västerås.

Fakta: "tugboatlars.se"

Källor

Intervju

Intervju med sjökaptan *Joel Haukka*, f. 1930, som var med ombord på *Venus*.

Tryckta källor

Andrä, Carl Göran, *Sverige och den stora flykten från Estland 1943-1944*. Kungl. Gustav Adolfs Akademien för svensk folkkultur. Uppsala 2004.

Arnshav, Mirja, *De små båtarna och den stora flykten*. Nordic Academic Press, Lund 2020.

Axenström, Karl-Erik m.fl (red.), *Örnsköldsvik – en bildberättelse*. AB Allehanda, Örnsköldsvik 1993.

Berggren, Henrik, *Landet utanför – Sverige och kriget 1943–1945*. Norstedts. Stockholm 2023.

Boheman, Erik, *På vakt*. Norstedts. Stockholm 1964.

Carlgren, Wilhelm, *Sverige och Baltikum*. Publica. Stockholm 1993.

Edlund, Karl-Johan. *De flydde kriget*. Leandoer & Ekholm Förlag, Stockholm 2012.

Gripenberg, G.A. *London – Vatikanen – Stockholm*. Söderströms. Helsingfors 1961.

Gripenberg, G.A., *Dagbok 1944*. Kungl. Samfundet för utgivandet av handskrifter rörande Skandinaviens historia, Stockholm 2019.

Haapanen, Eero, *Pako yli Suomenlahden. Ihmissalakuljetus Virosta Suomeen 1940-1944*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsingfors 2020.

Hammerman, Margareta (red.), *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön*. Estlandssvenskarnas kulturförening Svenska Odlingens Vänner. Stockholm 2014.

Kumenius, Otto, *Kontraspion för fem nationer*. Atlantis. Stockholm 1984.

Palm, Thede, *Vägen till vapenvila. De finländsk-sovjetiska vapenstillestånds-förhandlingarna 1944*. Ekenäs tryckeri, Ekenäs 1972.

Söderberg, Kjell E.G., *Lotsarna på Ulvön*. Distribution Dahlbergs bokhandel, Örnsköldsvik 1978.

Söderholm, Ingvar, *Lotsbåtar*, Work Boat Design. Norrköping 2003.

Tafvelin, Thore, *Örnsköldsviks Församling 1907-2007*. Svenska kyrkan Örnsköldsvik, Örnsköldsvik 2007.

Wahlbäck, Krister, *Jättens andedräkt. Finlandsfrågan i svensk politik*. Atlantis, Stockholm 2011.

Warma, Aleksander, *Diplomaadi Kroonika*. Eesti Kirjanike Kooperativ. Lund 1971.

Vartiainen, Hannu, *Rauman merenkulun historia. (Raumos sjöfartshistoria)*. Rauman merimuseo. Raumo 2016.

Wikmark, Gunnar, *Örnsköldsviks kyrkliga historia*. Örnsköldsviks kyrkoråd. Örnsköldsvik 1983.

Svensk dagspress, främst Dagens Nyheter, Gefle Dagblad, Örnsköldsviks Allehanda och Örnsköldsviks-Posten

Film

Livets färjkarl (Elämän lautturi) om Emel Vaarman av Erkki Sarro och Antero Harras. 2007.

Arkiv

Lotsstyrelsens arkiv 1944, Riksarkivet Marieberg.

Lotsdirektörens i övre norra lotsdistriktets arkiv 1944. Riksarkivet Härnösand.

Örnsköldsviks kommuns centralarkiv, Örnsköldsviks Hamn 1944.

Museer

Raumo Sjöfartsmuseum, Raumo

Rauman Museo, Raumo

Sjöhistoriska museet, Stockholm

Örnsköldsviks museum och konsthall, Örnsköldsvik

Noter

¹ Andrae tillägnar sin bok hustrun Tiiu. Hon var estniska och landsteg på svensk mark vid 10 års ålder den 14 september 1944 vid Landsort.

² Intendenten och föreståndaren för Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, Kasper Westerlund, har varit mig behjälplig att spåra och översätta kapitlet om Raumo/Vaerman/Warris i Haapanens bok.

³ Före detta handelssekreteraren/1:e ambassadsekreteraren Toomas Käbin har varit mig behjälplig med att översätta de sidor ur Warmas memoarer som berör evakueringen av esterna.

⁴ Avståndet Raumo – Gävle, tvärs över Bottenhavet norr om Åland är ca 135 sjömil (250 km). Även i stiltje eller t.o.m i medvind ar 12 à 14 rttimmar en optimistisk beräkning. Den tungt och högt lastade Venus med sin svaga motor kan antas uppnå en högsta fart av 5 eller 6 knop. Det skulle under gynnsamma förjällanden betyda ca 24 timmar. 25-27 september 1944 tog hela resan Raumo – Örnköldsvik 60 timmar.

⁵ Det finns inga uppgifter om hur stor andel av de ester, som skulle evakueras från Raumo, som hade varit frivilliga i den finska krigsmakten. Karl-Johan Edlund har en uppgift i sin bok (s. 69) att det handlade om sammanlagt 3 400 ester i finska armén under fortsättningskriget. När Estland återvunnit sin självständighet 1991 sammankallade den nyöppnade finska ambassaden i Tallinn dem som man kunde spåra i Estland och utdelade ett förtjänsttecken vid en gripande ceremoni.

⁶ Några gravstenar efter de tre döda flyktingarna finns inte på Örnköldsviks kyrkogård. För dagens kyrkogårdsansvariga är saken okänd. Märkligt nog finns heller inga anteckningar i död- och begravningsboken, något som däremot är fallet med de flyktingar från finska Lappland som vid samma tidpunkt dog i Örnköldsvik. Wikmark har en svårtolkad mening om begravningen i sin bok. På sidan 63 står det: "De avlidnas stoft gömdes på Örnköldsviks kyrkogård efter jordfästningen... "

⁷ Direktören för Raumo Sjöfartsmuseum, Anna Meronen, har varit mig behjälplig med att översätta relevanta delar av Virtiainens bok. Hon och hennes medarbetare har på alla sätt underlättat mitt arbete.