

ALTWIN DE MOOR
RONDJE
OOSTZEE

Een originele kennismaking met de Baltische staten
en Scandinavië. In woord, beeld én geluid!

palmslag

Ontwerp omslag en binnenwerk: vandijk ontwerpt, Eindhoven

© 2021 Uitgeverij Palmslag | Altwin de Moor

www.palmslag.nl

info@palmslag.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit boek mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, internet, fotokopie, microfilm of op welke andere (digitale) wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form by print, internet, photoprint, microfilm or any other (digital) means without written permission from the publisher.

ISBN 978 94 932 4522 8

NUR 508

Voorwoord

In Estland noemen ze haar de Westzee, in Litouwen hebben ze het over de Baltische Zee en in Zweden houden ze het bij de Oostzee. Onder die laatste benaming is het water dat Scandinavië, de Baltische staten en de rest van Europa van elkaar scheidt ook bij ons bekend. Die uiteenlopende benamingen zijn op verschillende manieren uit te leggen. De eenvoudigste verklaring is geografisch van aard: hoe je de zee noemt, hangt af van de locatie waaruit je naar de zee kijkt. Een andere verklaring is meer politiek. De namen 'Oostzee' en 'Westzee' suggereren een beetje dat de bewoonde wereld ophoudt waar de zee begint en dat er achter de horizon niets anders is dan water. Net als bij de Noordzee en de Stille Zuidzee, waar je in beide windrichtingen inderdaad geen land van betekenis tegenkomt, laat staan dat het bewoond is. Dat is in het geval van de Oostzee/Westzee natuurlijk anders, maar er was een tijd dat deze benamingen de heersende wereldmachten misschien wel goed uitkwamen. Tijdens de Koude Oorlog werd de Oostzee (hierna gebruik ik deze naam, zo kennen wij haar immers) doorsneden door een onzichtbare scheidingswand waar vissen, die zich van geen kwaad bewust waren, dwars doorheen zwommen: het IJzeren Gordijn. Waar de zee begon, eindigde letterlijk de wereld zoals die volgens de eigen overtuiging bedoeld was. Achter de horizon begon een wereld die niet zou mogen bestaan.

De Oostzee dus. Hoe komt iemand op het idee om daar in drie maanden tijd omheen te gaan rijden en daar een boek over te schrijven? Aan zo'n project gaat natuurlijk enig denkwerk vooraf, maar ik moet bekennen dat de belangrijkste aanleiding om de stoute reisschoenen aan te trekken niet per se een rationele was. Het was de liefde die ons op het pad van het avontuur zette! In 2019 hadden mijn vrouw Judith en ik

precies 25 jaar een relatie en eind 2018 vatten wij het idee op om dat jubileum luister bij te zetten met een wat langere reis. In een ver verleden hadden we samen al een keer uitgebreid rondgereisd in Australië en hoewel we niet per se weer die kant op wilden, konden we ons het vrijbuitersbestaan dat we toen leidden en het moeilijk te beschrijven gevoel dat we toen hadden (geen verplichtingen, ongebonden zijn, alle tijd om een deel van de wereld te ontdekken, zoïets) nog goed voor de geest halen. Hoe geweldig zou het zijn als we die beleving opnieuw zouden kunnen oproepen?

Het was al snel duidelijk welke kant de reis op zou gaan. In de voorgaande jaren hadden we Zweden ontdekt als vakantiebestemming en naar de rest van Scandinavië (met name Noorwegen) waren we eigenlijk ook wel nieuwsgierig geworden. Naar de Noordkaap en weer terug dus! Maar ja, hoe voorkom je dat je op de heen- en terugreis min of meer dezelfde route rijdt? Dat is saai en bovendien hoefde dat niet, want we hadden alle tijd. Het antwoord diende zich snel aan: we rijden 'gewoon' om de Oostzee heen. Dan beginnen we in de Baltische staten, die eigenlijk ook nog op het lijstje stonden.

Het grote voordeel van deze reiskeuze is dat je niet hoeft te kijken op een kilo bagage meer of minder. Het avontuur begint direct bij de voordeur en je kunt je auto dus zo vol stoppen als je wilt. Al moet ik erbij zeggen dat onze keuze ook wel een beetje idealistisch gemotiveerd was. Als je je zorgen maakt over klimaatverandering (zoals wij), is het wat ons betreft niet vanzelfsprekend om standaard in het vliegtuig naar een ander continent te stappen wanneer je voor langere tijd op reis gaat. In die zin wil ik hier graag een lans breken voor ons eigen continent. Wie mooie steden, historie en prachtige natuur wil zien kan in Europa – en zeker in de Baltische staten en Scandinavië – zijn hart ophalen. En ook daarvoor hoef je lang niet altijd het vliegtuig te pakken. Voor een schitterende vakantie in Zweden of Estland is de gang naar Schiphol echt niet onontkoombaar. Ik weet: met een (benzine)auto reizen is ook niet klimaatneutraal, maar als we met zijn allen de vermeende vanzelfsprekendheid van vliegvakanties zouden doorbreken, zouden we al een mooie stap in de goede richting zetten.

Dat gezegd hebbend: onze route bleek een schot in de roos! Tijdens de drie maanden tussen Klaipėda in Litouwen tot Rødby in Denemarken hebben we ons geen dag verveeld. Litouwen, Letland en

Estland zijn zulke boeiende landen dat we er nog wel langer hadden willen blijven. Het is fascinerend om aan de ene kant de onvermijdelijke Sovjet-geschiedenis van die landen te zien en aan de andere kant te merken hoe ze tegenwoordig aan hun eigen identiteit bouwen. Als volwaardige leden van de Europese Unie, een feit waar ze trots op zijn. Wat een verrassende hoofdsteden ook, en wat een hoop historie. In Vilnius duizelt het je van de vele oude kerken, in Tallinn loop je rechtstreeks de middeleeuwen in en in Riga struikel je over de uitbundige art nouveau. De Letse hoofdstad heeft misschien wel meer panden in die stijl dan Brussel en Parijs bij elkaar. En Scandinavië! Om door Finland met de nachttrein naar de Noordkaap te rijden was een prachtig avontuur, om nog maar te zwijgen van de ruige Noorse natuur op de Noordkaap en de Lofoten. We hebben flink gezweet tijdens de vele bergwandelingen die we hebben gedaan, maar wat een onvergetelijke uitzichten! En wat bijzonder om een paar weken geen donkere nachten mee te maken. Maar ook het zuiden stelde ons niet teleur. Kopenhagen en Stockholm met zijn enorme archipel zijn steden om verliefd op te worden en die we in ons hart hebben gesloten. Wie had het nog over Londen en New York?

In dit boek neem ik je mee op deze onvergetelijke reis. Je maakt deel uit van onze dagelijkse gebeurtenissen en leert onderweg de landen kennen die we aandoen. Je maakt kennis met de geschiedenis, de talen en met andere weetjes die gewoon leuk of interessant zijn. Het bijzondere van rond de Oostzee gaan, is dat je ontdekt dat de landen die eromheen liggen soms meer met elkaar gemeen hebben dan je misschien zou denken.

Als bonus kun je ook meeluisteren naar de muziek die we onderweg hoorden in de auto of in een restaurant: liedjes in het Litouws, Estisch, Fins, Noors, Zweeds en Deens, en soms ook in het Engels. Met die soundtrack is het ook nog eens een muzikale rondreis.

Dan tot slot nog wat 'gebruiksaanwijzingen': aan de binnenkant van het omslag vind je een overzicht van alle liedjes die onderweg aan bod komen. Bij dit overzicht staat ook een QR-code waarmee je direct de afspeellijst in Spotify erbij kunt halen en het nummer kunt afspelen waarover je leest. Verder staan er verspreid in het boek kaarten van de Baltische staten en Scandinavië met daarop de plekken die we onderweg hebben aangedaan. Zo kun je tijdens het lezen wat beter plaatsen

waar we ons op dat moment precies bevonden.

Rest mij je een heel goede reis te wensen. Veel plezier tijdens je ontdekkingsstocht door een fascinerend deel van de wereld!

29 april 2019 / Dag 1: stank

Dag huis, dag straat, dag afhaalchinees! We kunnen het bijna niet geloven, maar rond half tien zitten we dan echt op de A1 richting het oosten. Ons 'rondje Oostzee' gaat beginnen! Na een lange periode van voorbereidingen zijn we nu dan eindelijk op pad. De keuze voor een eigen vervoermiddel was eigenlijk redelijk snel gemaakt, aangezien het treinnetwerk in Scandinavië 'maar' tot aan de poolcirkel reikt. De laatste paar honderd kilometer tot aan de Noordkaap ben je dan aangewezen op busdiensten of excursies en dat past toch minder goed bij ons vrijbuiters. Op reis bepalen wij het liefst zelf waar en hoe lang we willen stoppen. Reizen is vrijheid en daar past wat ons betreft niet bij dat een chauffeur bepaalt waar we even de bus uit mogen en ons vertelt hoe laat we weer terug moeten zijn.

Met de auto dus. En wat voor een! We hebben gekozen voor een flinke Japanse stationwagen zodat we lekker veel ruimte hebben. Wel zo fijn als je drie maanden op pad gaat en dus de nodige spullen moet meenemen (we hopen ook te kamperen). Het is ook een prettig idee dat we met een 4WD op pad zijn. We kunnen dus alle wegen aan in de landen die we gaan bezoeken, ook wanneer die niet de kwaliteit hebben die we in Nederland gewend zijn. Kom dus maar op, onverharde wegen en kuilen! Dat we in een Japanner rijden, is overigens ook niet zonder reden. Japanse auto's staan bekend als zeer betrouwbaar en laat dat gegeven nu een mooie match zijn met de mate waarin wij verstand hebben van auto's: vrijwel nul. De kans om ergens 'in the middle of nowhere' te stranden met autopech hebben we zo tot een minimum beperkt, zo houden wij onszelf maar voor.

Ergens na elf uur zoeven we bij Enschede de grens over. *Tschüß* Nederland, tot over een maand of drie! Na ongeveer een halfuur in de Bondsrepubliek besluiten we om even te stoppen voor een kop koffie.

We hebben immers de tijd. Wanneer we uitstappen bij de eerste de beste Raststätte, ruik ik een vreemd luchtje. Ik kan het niet helemaal thuisbrengen, maar het ruikt een beetje als verbrand rubber. Judith ruikt het ook. Misschien een vieze fabriek of iets dergelijks in de buurt? We genieten van de koffie en vervolgen onze weg. Een stuk later, bij een tankbeurt, ruiken we dezelfde lucht en beginnen we ook onraad te ruiken. Het zal toch niet de auto zijn? Als we in de buurt van Lübeck komen, onze eerste overnachtingsplek, stoppen we nog een laatste keer voor een drankje. Wanneer we uitstappen is de stank werkelijk niet te harden. De verbrande rubberlucht komt ons nu in alle hevigheid tegemoet. We kunnen er echt niet meer omheen: deze ondraaglijke stank komt van onze betrouwbare Japanner af. Zachtjes scheldend loop ik om de auto heen om vast te stellen waar de lucht precies vandaan komt. Bij het rechtervoortwiel heb ik beet. De vieze lucht blaast zo ongeveer de wielkast uit.

‘Allemachtig, wat meur jij uit je oksel,’ mompel ik. Ik kom overeind en wijs naar het wiel. ‘Het komt hiervandaan.’

We kijken elkaar even aan en overleggen wat nu wijsheid is. We moeten naar een garage, zoveel is wel duidelijk. Maar: de komende twee nachten zijn we in Lübeck en hebben we de auto niet nodig. Misschien heeft de stank ermee te maken dat we nu een lange etappe hebben gehad en dat we ook behoorlijk hard hebben gereden (Autobahn!)? Eenmaal in Litouwen zullen we steeds relatief korte stukken gaan rijden en zullen we bij hoge uitzondering een keer harder dan honderd rijden. Wellicht zijn de klachten dan minder. We besluiten om over twee dagen sowieso maar de boot op te rijden en dan in Litouwen verder te zien. Het is daar vast goedkoper dan in Duitsland om een reparatie te laten doen, dat scheelt natuurlijk ook weer.

Rond een uur of vier komen we aan in Lübeck, bij ons eerste overnachtingsadres op deze reis. Het appartementje op de zolder van een oude villa is gezellig en biedt uitzicht over de wijk Sankt Jürgen. Om de hoek zit een biologisch supermarktje waar we boodschappen halen voor het avondeten. Afgezien van het bereiden van de maaltijd is het een van de weinige resterende activiteiten voor vandaag. Na het avondeten doet langzaam maar zeker de voor ons bekende ‘vertrekdagmoetheid’ (VDM) zijn intrede. Het is een verschijnsel dat eigenlijk altijd optreedt wanneer we op vakantie gaan: op de avond van de eerste dag

afgedraaid zijn en naar een goede nacht slaap verlangen. Om de vdm nog even op afstand te houden, besluiten we buiten een rondje te lopen. Sankt Jürgen blijkt een rijke, oude villawijk die niettemin verraadt dat we hier niet zo ver van de voormalige grens met de DDR zitten (een kilometer of vijf). In de eerste de beste straat waar we in lopen zien we een oude, lichtblauwe Trabant staan. Hoewel ik geen verstand heb van auto's, hou ik wel van dit soort oude klassiekers. Deze Trabi is een 601, het model dat het meest gebouwd is en maar liefst 26 jaar in productie is geweest (van 1964 tot 1990, net na de val van de Muur). Deze onverwachte ontmoeting drijft de vdm naar de achtergrond, maar zij slaat onverbiddelijk weer toe zodra we terug zijn in ons appartementje en op de bank ploffen. We geven er maar aan toe en dus liggen we om tien uur al te ronken.

30 april 2019 / Dag 2: een spiegel naar het verleden

Gewapend met de 'Stadswandeling Lübeck in een dag' lopen we het oude centrum in. Wat al een belevenis op zich is, aangezien Duitsland nog maar weinig historische binnensteden kent. De geallieerden waren behoorlijk meedogenloos in hun pogingen om het Derde Rijk op zijn knieën te dwingen en hebben dus vrijwel iedere stad van betekenis platgebombardeerd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Lübeck is daarbij niet overgeslagen, maar is er nog relatief goed vanaf gekomen. 'Slechts' dertig procent van de stad werd verwoest, waardoor nog veel oude gebouwen bewaard zijn gebleven. Op een paar plekken is toch te zien waar de bommen hebben toegeslagen. Daar zijn, zoals wel vaker in Duitse steden, gebouwen neergezet waarvan je inmiddels wel kunt vaststellen dat die geen hoogtepunten in de architectuur zijn. Wat volkomen logisch is: als je hele land in puin ligt, staan aansprekende bouwstijlen natuurlijk niet bovenaan het wensenlijstje wanneer je met letterlijk niks uit de as moet herrijzen. Het waren overigens de Britten die op 29 maart 1942 hun bommen lieten vallen op Lübeck. De stad had de twijfelachtige eer de eerste Duitse stad te zijn die werd bestookt, met het doel slachtoffers onder de burgerbevolking te maken. Ironisch genoeg was dat misschien ook wel het geluk van de stad. Toen er relatief weinig schade bleek te zijn, hebben de Britten misschien wel

gedacht dat deze proef niet goed geslaagd was en dat het in het vervolg 'beter' moest. Feit is dat steden die hierna aan de beurt kwamen op grote schaal werden vernietigd en dat de allesverwoestende bombardementen veel burgerslachtoffers maakten. Hamburg en Dresden zijn hier de beruchtste voorbeelden van.

Maar zoals gezegd is van Hitlers erfenis in Lübeck relatief weinig te zien. Op de Markt staat een fraai oud stadhuis dat ongetwijfeld is gebouwd met geld dat de stad verdiende in de tijd dat het een belangrijke Hanzestad was. Om de Markt heen bevinden zich knusse straatjes met panden zoals je die ook wel in Nederland en Vlaanderen ziet: statige herenhuizen die zijn witgepleisterd of die hun originele gedaante van rode bakstenen hebben behouden. Soms met gevels die wij maar al te goed kennen: trap- en klokgevels bijvoorbeeld. Het doet overduidelijk bekend aan, maar het is toch net even anders. Dit is vermoedelijk hoe veel Duitse binnensteden er voor 1940 ongeveer moeten hebben uitgezien. Op onze wandeling komen we langs en door oude stadspoorten, zien we hofjes met vakwerkhuizen en doen we een aantal kerken aan. Lübeck heeft er verschillende en staat al eeuwenlang bekend als de Stad van de Zeven Torens. In de oorlog is een aantal kerken beschadigd en het verhaal gaat dat de Lübeckers de wederopbouw niet 'af' vonden voordat de zeven torens allemaal in ere waren hersteld. En aldus geschiedde. Tegenwoordig staat de stad op de Werelderfgoedlijst van UNESCO.

Afgezien van de wandeling doen we verder niet zoveel en dat is eigenlijk wel prima. Het voelt toch als een soort overgangsdag tussen het vertrouwde leven thuis en het nog onbekende zigeunerleven dat we de komende maanden gaan leiden. Het moet allemaal nog even goed landen in onze hoofden en in die zin was het een goede beslissing om nog een stop in Duitsland te maken en niet vanuit Utrecht direct naar de ferry te rijden.

1 mei 2019 / Dag 3: een plasje met gevolgen

We varen pas vanavond over en omdat het naar de ferry in Kiel maar een uurtje rijden is, hebben we nog alle tijd om het stukje Duitsland tussen Lübeck en Kiel te verkennen. Omdat we zo dicht bij de voor-

malige grens tussen de twee Duitslanden zitten, nemen we een kleine omweg en rijden we eerst een paar kilometer naar het noordoosten. Het dorp Schlutup lag tot 1990 precies tegen het IJzeren Gordijn aan en was dus het laatste dorp in het vrije westen. Hier eindigde de Amerikaanse invloedssfeer en begon de Russische. Het communistisch rood kleurde hiervandaan helemaal tot Vladivostok aan de Japanse Zee, een slordige tienduizend kilometer verderop.

Het is rustig op de bosrijke weg richting de voormalige grens en ik probeer me voor te stellen wat een rare uithoek dit ooit geweest moet zijn. Letterlijk. In Schlutup hield de wereld feitelijk op, dus wat had je er te zoeken als je er niet woonde en er geen familie had? Er was dan wel een grensovergang, maar daar zal het geen drukte van belang zijn geweest. En vanuit oost naar west al helemaal niet natuurlijk. Ik stel me voor dat het, pak 'm beet, 1985 is en voel meteen wat spanning opkomen als we het gebouwtje in zicht krijgen dat ooit de meest noordelijke grenspost tussen de twee Duitslanden is geweest. We hebben ergens gelezen dat het tegenwoordig een grensmuseum is, maar als we parkeren en uitstappen zien we al snel dat het gesloten is. Dat is jammer. We bekijken dan maar even de Trabant die voor de deur staat en het bescheiden monument aan de overkant van de weg. *Getrennt 1945 - 1989* staat er op de langwerpige steen. We zijn vaker in Berlijn en op de voormalige Duits-Duitse grens geweest, maar ik blijf het onvoorstelbaar vinden om op een plek te staan waar tientallen jaren lang niet alleen een ondoordringbare grens liep, maar waar ook twee systemen met totaal verschillende wereldbeelden op elkaar botsten. Bij deze grens is geschoten en zijn doden gevallen. Nu rijden we, alsof het niets is, de voormalige DDR in en draaien we op de eerste de beste rotonde weer om. We komen niemand tegen en het is zo stil dat je dit nog steeds een uithoek zou kunnen noemen. Maar nu dan figuurlijk. Dat het hier zo rustig is, heeft misschien ook te maken met het feit dat het vandaag Dag van de Arbeid is, in heel Duitsland nog altijd een nationale feestdag. Ik weet niet of wrang het goede woord is, maar het heeft wel iets bijzonders om op 1 mei met een voet in het voormalige arbeidersparadijs de DDR te staan. Het is in ieder geval een mooi voorproefje op de komende drie weken, wanneer we in de voormalige Sovjet-Unie zijn!

Op ons dooie akkertje en met een aantal tussenstops rijden we richting Kiel. In de buurt van de haven eten we nog even een hapje, waarna

het dan toch echt tijd wordt om naar de haven te gaan. Nadat we daar hebben ingecheckt en de sleutelkaart voor de hut hebben ontvangen, stappen we weer in de auto en sluiten we aan in de opstelstrook die ons is toegewezen. We zijn vaker met de eigen auto op een ferry geweest en dit onderdeel van de bootreis – wachten in de auto totdat iemand wenkt dat je de boot op mag rijden – is nogal geestdodend. Uit ervaring weten we dat dit zomaar nog drie kwartier kan duren en natuurlijk moet ik na nog geen vijf minuten wachten alweer naar de wc. Ik probeer aan iets anders te denken, maar na nog eens vijf minuten weet ik dat plassen op de boot geen relaxte optie of überhaupt een optie gaat worden. Dan maar kijken of ik hier aan de kade nog ergens kan. We hebben vandaag toch alle tijd. Ik zie niet zo snel bordjes in de juiste richting en dus vraag ik het maar aan iemand die het meest weg heeft van een soort steward. Hij vindt het lastig om uit te leggen waar de dichtstbijzijnde wc is, dus hij besluit maar even mee te lopen om het aan te wijzen. We lopen verder weg van de auto dan ik had gehoopt en ik vraag of er wel voldoende tijd is om nog te gaan plassen.

‘Gaan ze zo niet laden?’

Hij verzekert me dat het *kein Problem* is en dat er genoeg tijd is. Ik geloof hem en leeg ergens verderop in de vertrekhal voor voetpassagiers mijn blaas in het herentoilet. Opgelucht loop ik op mijn gemak terug naar de auto. Nu kan ik nog wel een uur gaan zitten wachten als het moet. Misschien dat ik het *Historisch Nieuwsblad* nog maar even moet pakken om de rest van de tijd te verdrijven. Terwijl ik probeer te bedenken in welke tas dit tijdschrift ook alweer zit, loop ik weer langs het gebouw waar de steward mij eerder in omgekeerde richting omheen leidde op weg naar de verlossing. Links zie ik hem staan en ik steek mijn hand op bij wijze van dank. Hij groet niet terug en kijkt snel de andere kant op. Het volgende moment begrijp ik waarom. Wanneer ik rechts het terrein over kijk waar net nog tientallen auto’s stonden te wachten, zie ik er nu nog maar eentje staan: die van ons. Oeps, er was dus toch niet zoveel tijd meer. Ik ren naar de auto, ruk het portier open en spring snel achter het stuur. Wat volgt is een verhitte discussie.

‘Waar blijf je nou? Ik vind dit echt niet leuk hoor!’

‘Nu even niet gaan lopen zeuren! Dat heeft geen enkele zin.’ Ik start de motor en trap het gaspedaal in voor een racepartij over het haven-terrein. In mijn ooghoek zie ik hoe Judith in haar stoel wordt gedrukt.

Scheurend langs rijen containers die het zicht op ons vervoermiddel over zee nogal belemmeren ('Waar is die boot nou gebleven?') probeer ik rustig te blijven en de aandacht te verleggen naar het belangrijkste doel van dit moment: het vinden van de ferry. Geïrriteerd doordat er werkelijk geen enkel bord staat dat ons in de juiste richting stuurt, besluit ik dan maar zelf een weg te zoeken als de boot eindelijk in ons gezichtsveld komt. Zigzaggend tussen containers en vrachtwagens komen we uiteindelijk bij de boot waar goddank nog personeel staat dat ons richting een dek ergens onderin leidt.

Een minuut of twintig later zijn we in de hut en nog iets later zien we dat we al aan het varen zijn. We mopperen nog wat tegen elkaar ('Jij ook altijd.' 'Joh, doe niet zo moeilijk.') maar komen snel tot de conclusie dat dit niet echt een leuk begin is van de bootreis. We slaan een arm om elkaar heen en kijken naar buiten hoe het schip zich een weg baant richting open zee. We zijn op weg naar Litouwen!

In het kort

Litouwen

Oppervlakte

65.000 km²

Vlag

Geel-groen-rood (horizontaal)

Hoofdstad

Vilnius

Inwoners

2,8 miljoen

Munt

Euro

Taal

Litouws (uit de Baltisch-Slavische taalfamilie)

Wat woorden in het Litouws

Gatvė (straat), vienas du trys (een twee drie), prašau (alsjeblieft), sveiki (hallo), segtuvas (ordner)

Tijd

Een uur later dan in Nederland/
België

Andere bevolkingsgroepen

Russen (relatief kleine minderheid in vergelijking met Letland en Estland), Wit-Russen en Polen. Niet of nauwelijks meer aanwezig: Duitsers. In de Tweede Wereldoorlog zijn veel Joden afgevoerd en omgebracht

Litouwen vanaf de twintigste eeuw

- tot 1915: onderdeel van tsaristisch Rusland (met uitzondering van Klaipėda/Memel)
- 1915: bezetting door Duitse troepen
- 1918-1939: onafhankelijk
- 1939: gedwongen afstand van Memelgebied aan nazi-Duitsland
- 1940: bezetting rest van het land door de Sovjet-Unie die in het Molotov-Ribbentroppact met nazi-Duitsland is overeengekomen dat het de Baltische staten mag annexeren. In de jaren veertig werden talloze Litouwers naar Siberië gedeporteerd. Het overgrote deel zou daar sterven en hun plaats

in Litouwen werd ingenomen door etnisch Russen

- 1941-1944: bezetting heel Litouwen door nazi-Duitsland
- 1944-1991: bezetting heel Litouwen door Sovjet-Unie
- 1991: onafhankelijk
- 2004: lidmaatschap Europese Unie en NAVO
- 2015: introductie euro
- 2020: Vilnius wordt steeds meer een toevluchtsoord voor politieke activisten die in buurlanden Wit-Rusland en Rusland hun leven niet zeker zijn

- 2021: Litouwen (en daarmee de Europese Unie) krijgt te maken met pesterijen door het Loekasjenko-regime in Wit-Rusland. De dictator laat vluchtelingen uit Afrika en het Midden-Oosten naar de hoofdstad Minsk vliegen en laat die vervolgens 'vrij', wetend dat ze de grens met Europa willen oversteken, die maar zo'n 150 kilometer verderop ligt.

