

NÅGOT OM SLAVISKT BÅTBYGGERI VID ÖSTERSJÖN.

Funderingar kring vikingatid

Medd/MAS har tidigare gett exempel på s k etnisk marinarkeologi, det vill säga särdrag i båtbyggnadskonsten som kan bindas till en speciell kultur/ett speciellt folk. Det jag särskilt tänker på är karelarnas och samernas sydda båtar, som tycks skilja sig från varandra och de ännu äldre "ursprungliga" sydda båtarna, innan klinknaglar av järn kommit fram. Crumlin-Pedersen visar 1969 (s 24ff) på det slaviska vikingatida båtbyggeriet att det särskilt utmärker sig för:

- 1) på kölfartyg med mast/årar: tränaglar i stället för klinknaglar av järn
mastspår i spant eller i särskild surrad
klots till mastspantet
mossa som drev

i övrigt stämmer de slaviska fartygen väl med de nordiska

- 2) pråmliknande fartyg (efter urslav. pramí), som ursprungligen använts på floderna. De är flatbottnade och saknar köl, övergångsplankan mellan botten och fartygssida är L-formig. Formen är ofta spetsig i fören och tvärt avhuggen i aktern. Allmänt sett anses de härstamma direkt ur sammansatta stockbåtar och har släktingar av keltiskt ursprung i centrala Europa.

Intensiva förbindelser har hela tiden funnits mellan södra Östersjökusten och de skandinaviska områdena. De avbröts inte med den slaviska invandringen efter folkvandringstiden. Under medeltiden fanns både krigiska och fredliga kontakter, slaviska stammar (vender) härjade framförallt i Danmark och nuvarande södra Sverige, danskarna erövrade stora delar av venderernas kustland. På fartygsområdet kan nämnas fynd av slaviska båtdelar sekundärt använda som gravkistor i Lund (Lundström 1976), och de sex pråmarna vid Falsterbohus (Blomqvist 1950).

På sydsidan av Östersjön har också påträffats flera handelsplatser där delvis nordiska föremål funnits i så stor mängd att man antagit dem vara t ex svensk/gotländska kolonier (Truso, Wiskiauten, Seeburg/Apuole). Norska förbindelser kan spåras med Jomsborg/Jumne. Den obotritiska (slaviska) handelsplatsen Reric förstördes 808 av den danske kungen och flyttades till Hedeby i Danmark.

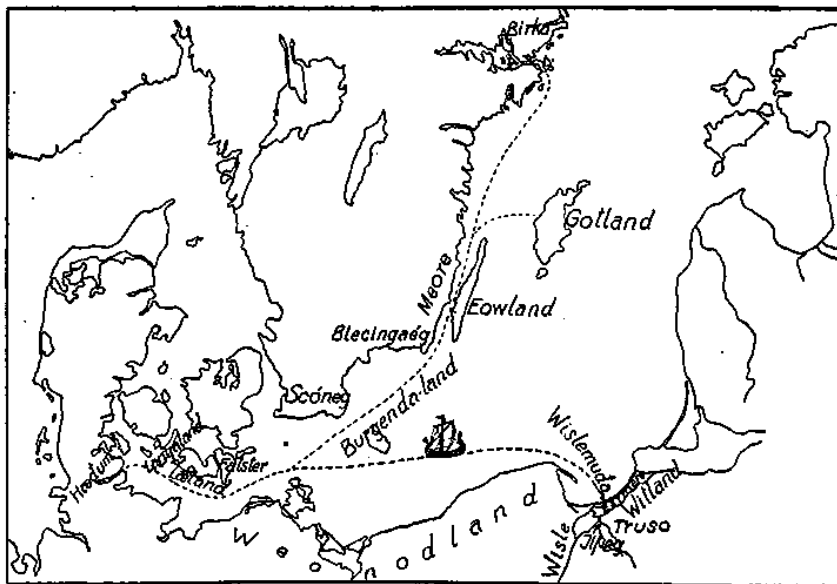
Crumlin-Pedersen konstaterar om fartygsfynden i detta område att det bara är de som påträffats väster om Wisla (Weichsel) som visar upp de slaviska särdragen. De östliga, från Bagart (Baumgarth) och Frombork (Frauenburg) överensstämmer däremot i stort sett helt med de skandinaviska.

Däremot levereras ingen förklaring till detta förhållande. Visserligen kallas denna båtbyggnadstradition slavisk - men de etniska förhållandena utredas aldrig närmare. I själva verket är det så att slavisk närvaro i stort

sett bara fanns väster om Weichsel (se kartan). Öster därom bodde baltiska folk, varmed t ex gotlänningarna ännu i medeltid uppehöll intima förbindelser. Bl a försåg man hedniska stammar med vapen mot de tyska korsridarnas utrotningskrig.

Man skulle ju kunna förklara de mera skandinavisk-präglade fartygen i denna östra del av området med de måhända fredligare och självklarare förbindelserna. I själva det baltiska området, nuvarande Litauen och Lettland, undantaget (delvis) Estland är kusterna mycket farliga, långgrunda och torde knappast ha varit frekventerade alls. Kända båtfynd lyser med sin frånvaro. Möjligen skulle själva flodinloppen kunna leverera material till en analys. Kanske skulle den tendens förstärkas, som vi redan antytt, att man här byggde fartyg exakt efter skandinavisk modell. Men vi vet egentligen bara att svearna här redan på 700-talet hade gjort landet skattskyldigt, men också att uppror förekom (Vita Anskarii).

Det är således betecknande, att den troligen engelske skepparen Wulf seglade förbi hela den vendiska kusten i mitten på 800-talet på väg mellan Hædum (Hedeby) och Truso, som han berättade det för den anglosaxiske kung Alfred. Kung Alfred antecknade detta troget efter orden i sitt exemplar av Orosius världshistoria. För honom var Östersjöns inre delar nog så dimmiga begrepp som vår syn på samma områden under vikingatid.



Wulfstans resa Hedeby-Truso (Elblag) enligt anteckningar av kung Alfred den store.



Slaviskt-baltiska båtfynd i nordisk tradition. Inom det slaviska området förekommer de särdrag som vi förknippar med slaviskt båtbyggeri i vikingatid: mastspår i spant eller i särskild kloss surrad till mastspantet, tränaglar i stället för klinknaglar av järn mellan borden, mossor som drev. Men Ester om Wisla(Weichsel)överensstämmer fynden (Bagart, Frombork) med de skandinaviska fartygen.

Bagart= ty. Baumgarth
 Chabrow=(Lebamoor)1-3
 Gdansk Orunia= ty. Danzig-Ohra 1-3
 Frombork= ty. Frauenburg

Czarnowsko= Lebafelde 1-3
 Szczecin(=j utsatt, innanför Jumne)=
 ty. Stettin
 Jumne= ty. Wollon, polska Wolin

Litteratur:

Crumlin-Pedersen, Ole: 1969. Das Haithabuschiff. Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 3. Neumünster.

Ellmers, Detlev: 1972. Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster/Bremerhaven.

Lundström, Sven: 1976. Båtdetaljer. i Uppgrävt förflutet, PK-banken, Lund.

Vita Anskarii: Rimbart: Ansgars levnad Stockholm 1965.

