

Röcker

Vitrysslands "vikingaträsk" från gummibåt

**Unternehmen Wiking
Von der Ostsee durch
Weißrusslands Sümpfe
zum Schwarzen Meer
av Bodo Müller**

LÄST AV RUNE EDBERG, FORSKARE
I ARKEOLOGI, SÖDERTÖRNS HÖG-
KOLA

Med en 4,1 meter lång, 1,4 meter bred gummibåt försedd med en 40 hk utbordare gav sig i april 1994 ett gäng tyskar iväg för att fara från Riga vid Östersjön till Odessa vid Svarta havet. Färden dokumenterades dels för TV, dels av expeditionsledaren Bodo Müller i en populärt skriven pocketbok: *Unternehmen Wiking. Von der Ostsee durch Weißrusslands Sümpfe zum Schwarzen Meer* (Ullsteins förlag, Frankfurt/Berlin).

Som framgår av titeln på boken var det vikingarnas färder i öst-erled som var inspirationskällan för gruppen, som bestod av sex man inklusive filmteam och förare av foljebil. Eller snarare var det en betydligt uppskruvad bild av vikingarnas bedrifter som spökade. Så förser författaren frejdigt allt gammalt i Ryssland med prefixet "viking". Är det en borg så är det en vikingaborg, är det arabiska mynt så är det en "vikingaskatt" osv.

Men trots att expeditionen inte hade några äkthetsambitioner med sitt val av farkost och att de vetenskapliga tankarna bakom färden var något diffusa, är "Unternehmen Wikings" erfarenheter av värde för oss som är intresserade av sjöförbindelserna på Rysslands floder under äldre tider. Dessutom är det en kul bok, eftersom expeditionen intresserar sig både för de människor som man möter längs vägen (ofta är båtbesättningen de första tyskarna på plats sedan 1944...) och för den samtidshistoria som skrivs framför ögonen på dem, i det upplösta Sovjetväldet. Några kontaktproblem hade expeditionen inte eftersom de flesta deltagar-



na talade flytande ryska.

Den enda mer autentiskt inriktade expedition som mig vetterligen försökt gå samma väg från Östersjön till Svarta havet som "Unternehmen Wiking" var den norska Havørnexpeditionen 1992. Denna, som begagnade en 2/3-kopia av det rekonstruerade Gokstadskeppet – 16 meter lång – nådde på sin färd uppför floden Dyna (lettiskt namn Daugava; ryskt Dvina) till Kraslava och tvingades därefter forsla skeppet på lastbil till Dnjepr, en sträcka på ca 50 mil.

Den tyska expeditionens gummibåt, med en handsbredds djupgående och försedd med 400 liters extratankar och all modern navigations- och kommunikationsutrustning lyckades dock, om jag läser rätt, komma fram vattenvägen utan att behöva tillgripa mer än ca 20 km snöplig lastbilstransport.

Det vanskligaste avsnittet vid en färd denna väg är passagen av vattendelaren mellan Dyna och Dnjepr, de beryktade Berezina-träskan. (Det är för övrigt också här som Frans G Bengtsson låter Röde Orm passera på sin jakt efter bulgarguldet.)

Inklusive Dynas biflod Ulla, tre mindre floder samt sjöar och sammanbindningskanaler (de senare byggda vid sekelskiftet

1800) är detta en sträcka på ca 175 km. Kanalsystemet, med slussar byggda i trä, har varit i bruk så sent som på 1940-talet men är nu svårt förfallet. Strömmen i Ulla är stark, upp till 7 km/h. I kanalerna är vattendjupet ofta under 60 cm och igenväxningen betydande. Bäverdammar finns det också. Expeditionen har all möda i världen att ta sig fram och får där det är extra grunt dra sin gummibåt efter sig med handkraft.

Tyskarna är vana sjömän. De kan därför, trots sin principiella klockartro på vikingarnas färdigheter, inte undgå att ställa sig knepiga frågor. Kunde verkligen vikingarna ("i sina långskepp") ta sig uppför Dyna, en flod med en strömhastighet som på våren är 10 km/h eller mer och på sommaren 3,5 km/h eller mer? Och även om vikingarna, som många skrivit, var skickliga på att föra skepp på rullar över land, hur bar de sig åt i träskan och morasen, där jämn och fast mark saknas? Kanalerna är ju sentida. Och hur hittade de i labyrintherna av meandrande åar där man inte vet åt vilket väderstreck kosan bär (och där tyskarna i hög grad litat till sina High-Tech-prylar?) Nej, "Unternehmen Wiking" får begripligt nog inte de historiska uppgifterna att passa ihop riktigt med de egna erfarenheterna.

Emellertid avslutas expeditionen högst stilenligt, i museet i Odessa där den berömda runstenen från Berezan beskådas: *Grane gjorde denna gravvård efter sin kompanjon Karl* står det, i fri översättning till nusvenska, på detta talande vittnesbörd från en vikingatida färdman.

Sakuppgifter om färdsträckorna, baserade på uppgifter i handböcker från Sovjettiden och expeditionens egna noteringar, är föredömligt samlade i faktarutor. Boken är vidare illustrerad med förstklassiga färgfoton och försedd med acceptabelt goda kartor.