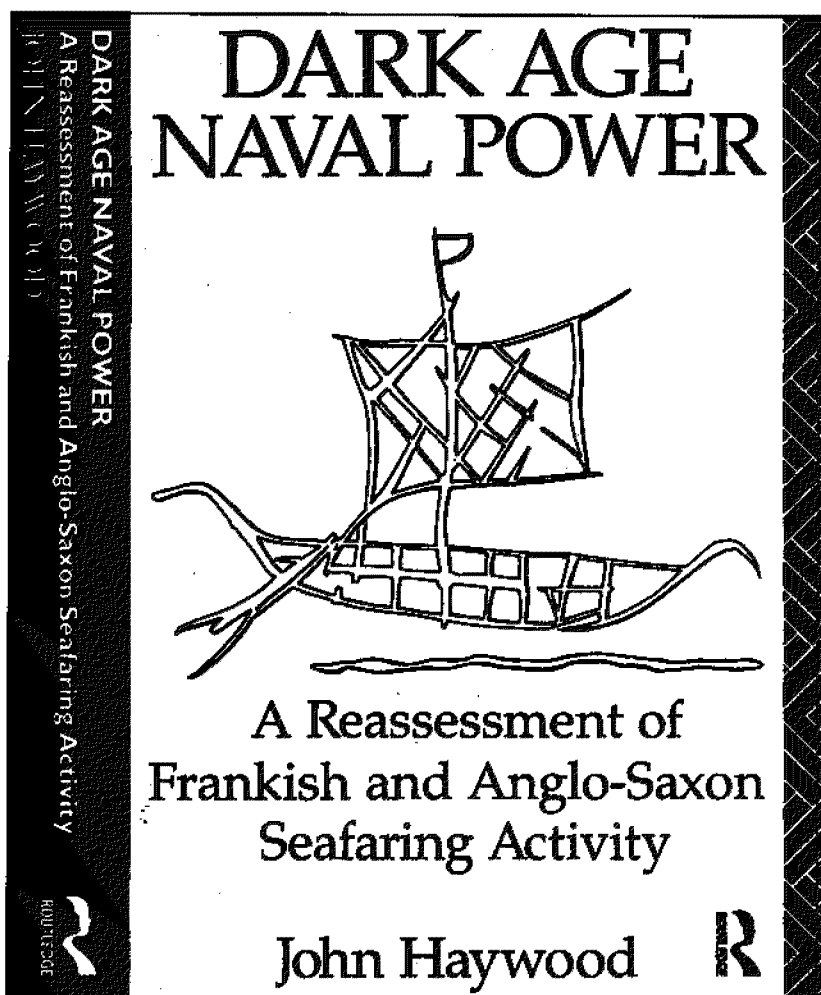


Recensioner



Haywood, John: *Dark Age Naval Power. A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*. 1991. Routledge, London. 232s.

Denna recension skrivs mera som ett resonemang än som en sedvanlig anmälan. Haywoods bok har givetvis lästs uppmärksamt av recensenten, men intresset kommer här att i första hand gälla diskussionen av de maritima aspekterna på övergångstiden från tidig europeisk medeltid och vår vikingatid. Boken har också andra förtjänster som inte kan tas upp här.

Den traditionella synen på tågen i västerviking från c 793 förutsätter att angler, saxare och franker i stort sett var hjälplösa mot nordborna. Om deras skepp och sjöfart är föga känt. I något fall kanske man undrar huruvida inte frisernas roll - i deras belagda egenskap av köpmän och sjöfarare- måste tjäna till att revidera detta omdöme (se t ex Stéphane Lebecq: *Marchands et navigateurs*

frisons du haut moyen age, Lille 1983 -även om den röjer föga förståelse för de maritimarkeologiska källorna).

Författaren av boken försöker sig på en återäddning av västgermanerna. Haywood utför som historiker en utmärkt redovisning av de historiska källorna till de västliga folkens maritima erfarenhet. Han påpekar t ex ett antal källor där frankerna redan i romersk tid omtalas ha utfört märkliga sjömansbedrifter. En vägande anmärkning mot denna användning av källorna är de notoriskt otillförlitliga folkslagsnamn, som "franker" eller "germaner". Många gånger kan de bevisas vara mer eller mindre oriktiga som identifikationer. Flera fungerar närmast som sammeller eller konfederationsbeteckningar för olika germansktalande folkslag, hövdingadömen eller stammar. Man behöver bara tänka på de omdiskuterade namnen på folken i Beowulfkvädet: avses med geatas götar (vilket de otvivelaktigt språkligt är) eller jutar (vilket de sakligt borde vara). Vi vet att den berömda nordiska råden

mot Rhenmynningen någonstans kring 520 e Kr i frankiska källor anses ha letts av en dansk hövding. Denna är utan minsta tvivel identisk med Hygelak i Beowulf. Men om han nu var "götisk", hade han då inte ur frankisk synpunkt ändå betecknats som "danakung"?

Prokopios är vid 500-talets mitt förundrad över att anglernas skepp fortfarande bara ros med åror, så ur hans medelhavsperspektiv förfaller det redan märkligt att inte seglet hade slagit igenom i norr. Hauwood fäster inte stort avseende vid denna något kryptiska källa (Prokotios nämner det i ett sammanhang där han bl a förfäktar att friserna transporterar de döda till dödsriket över Engelska kanalen). Men han betonar inte heller det viktigaste: vi har inga materiella belägg för att anglosaxiska eller nordiska skepp använt segel förrän någon gång under 700-talet. Det vill säga att seglens allmänna användning i stort är samtida med vikingatidens begynnelse, ja kanske en förutsättning för nordbornas maritima överlägsenhet. Även om Haywood är ute för att rucka på denna överlägsenhet förfaller han vara ute i ogjort väder just på grundval av de kalltyp han behärskar bäst, nämligen det skrivna materialet.

Samma ointresse för marin- arkeologiska källor, särskilt skeppsvrak, genomsyrar boken. Det enda skeppsfynd som i någon mån kan anses peka på frankiska skeppstyper är Utrecht-skeppet. Den viktiga och behandling som Utrechtskeppet utsatts för av holländaren Robert Vlek (i *BAR Oxford 1987*) känner han uppenbarligen inte till. Vlek omdaterar fartyget till 1000-talet, dvs sen vikingatid, och avvisar med fog tanken att den bananformade båten -en maximalt förstörd stockbåt för flodtrafik- skulle ha varit en prototyp för den senmedeltida holken. Angående de skeppsbilder som finns på de tidiga Dorestadsmynten (6-7000-tal) kan Vlek påvisa deras beroende av förebilder från Medelhavet (Utrechtsaltariet).

Ingenting tyder egentligen på att nordborna fått seglet som en innovation därifrån eller från frankerna. Konstruktionen vid masten tyder snarare på en påfallande självständig process. Det kan t om vara tvärtom. Det är ju bl a från denna som nordiska båttekniska termer tagits upp i både anglosaxisk "engelska" och i franska.

Omfattningen av handel och köpenskap i frankerriket under mero-vingerna visar inte heller på någon större omfattning. Trafiken över Engelska kanalen är dock ett faktum. De hamnplater som vi känner till - och som Haywood jämlikt son egen målsättning borde ha gjort större sak av - är få och tämligen koncentrerade till Dorestad i Frisland, det nyfunna Quentovic söder om Boulogne och Hanwih i Sydengland. De obetydliga arkeologiska spåren av hamnanläggningar ger inte anledning att revidera omdömet.

Recensenten anser alltså inte att Haywood övertygar i sin avsikt att visa på betydande frankiska maritima aktiviteter. Snarare visar han på motsatsen. Det magra källmaterialet redovisas, med undantag av det marinarkeologiska, men det pressas till konklusioner som är alldeles orimliga. Han har givetvis rätt när han påpekar att "any generalised conclusion about the seafaring capabilities of these peoples are unlikely to be valid if they are based on the evidence of maritime archaeology alone". Men hans egen redovisning drabbas av samma bannställe: det gäller bara att byta ut "maritime archaeology" mot "history" i citatet ovan.

Däremot kan han ha rätt när han - helt i enlighet med den traditionella uppfattningen - hävdar att Karl den Stores strandskydd skyddade för allvarlig hot mot Rhenmyningen. Ellmers har i sitt stora verk (1972) antytt möjligheten av att en slags ledning organiserats i Frisland. Det kan t o m tänkas att Norden tog en förebild här till sin egen organisation. Efter kejsarens död utnyttjade däremot de nordiska vikingarna i stort sett omgående svaghetsperioden i det karolingiska riket.

När man behandlar ett ämne av denna typ måste man, enligt min mening, ha ett vidare synfält än det som utgör det omedelbara ämnet. Historien består av krafter och motkrafter. Ingen av dessa kan förstås utan hänvisning till den andra. Inget enskilt källmaterial har heller absolut företräde. Haywood nämner ingenstades att det också finns interna förhållanden i Norden som kan förklara den oerhörda maritima kraftutveckling som vikingatiden innebar. Särskilt gäller detta statsbildningsprocessen.

Christer Westerdahl, Köpenhamns Universitet. Inst. för arkeologi, Vandkusten 5, 1467 Köpenhamn