

Nasz rejs...

WIKINGOWIE I SŁOWIANIE

Można się kompleksów nabawić patrząc jak Skandynawowie pielęgnują swoje tradycje. No tak, można pomyśleć, oni są w szczęśliwej sytuacji, mieli Vikingów, a my? My mieliśmy Słowian, którzy też nie dawali sobie w kaszę dmuchać. Szkoda tylko, że mało kto o tym pamięta.

Henryk Wolski



W roku 1998, w ramach tzw. „rej-sów z konceptem” chcieliśmy znaleźć ślady jakie pozostały po Wikin-gach na terenie Danii i Szwecji. Wyszukanie ich nie jest szczególnie skomplikowane. Skandynawowie czują się bardzo związani z tradycją wikińską, są z niej dumni (acz czasami mam wątpliwości co do powodów tej dumy, szczególnie wtedy, gdy spojrzę przez pryzmat współczesnych norm etycznych), a na dodatek potrafią to sprzedać. W każdej informacji turystycznej znajdziemy wskazówki gdzie jest coś warte obejrzenia, muzeum, kamień runiczny czy kurhan.

Na przykład na wyspie Samso, w Kattegacie można zobaczyć ślady po kanale Konhave przekopany w poprzek przez wyspę (około 500 m.). Kanał od tysiąca lat jest zasypa-ny, a jednak bez trudu można stwierdzić, którędy biegł. Zupełnie inna roślinność występuje na brzegach kanału, sucha - kserotermiczna, w przeciwieństwie do wilgotnej roślinności porastającej zasypaną część. Widać to gołym okiem, mimo że od tamtych czasów upłynęło tysiąc lat.

Nawet tym, którzy nieszczególnie gustują w zwiedzaniu muzeów poleciłbym Roskilde, pierwszą stolicę Danii. Miasto znajduje się na końcu długiego na około 20 mil fiordu wznającego się od północy, od

Kattegatu w Zelandię. Już sama nawigacja w nim dostarcza emocji: jest wąsko, miejscami płytko, trzeba po prostu nawigować - zwracać uwagę na pływy i nabieżniki.

Właśnie w tym fiordzie nieopodal miejscowości Skudelev wydobyto w 1962 roku pięć łodzi Wikingów. Największa z nich, długości 31 m, zbudowana została w Irlandii około roku 1060. Mogła pomieścić od 60 do 100 wojowników. Dwa mniejsze okręty są typowymi przedstawicielami klasy „handlowej”, na których Wikingowie żeglowali na Islandię, do Grenlandii, czy do wybrzeży Ameryki Północnej. Na wystawie znajduje się oczywiście model łodzi handlowej w skali 1:1 - załadowanej i jakby z życia Wikingów wyjętej. Zwiedzający może sobie łatwo uzmysłwić jak naprawdę wyglądało życie na burcie.

Do kompletu należy jeszcze obejrzeć film przedstawiający prace wykopaliskowe, konserwację wraków, a potem budowę repliki. Warto zwrócić szczególną uwagę na to jak produkowano deski na pianki i na ich własności wytrzymałościowe.

Co roku na przełomie lipca i sierpnia organizowany jest tu festiwal Wikingów. Współcześni „Wikingowie” ściągają zewsząd na swoich długich łodziach. Strzelają z łuku, wyrabiają broń, pieką chleby, słowem prezentują całe spektrum

spraw związanych z ich normalnym życiem. Festiwale takie odbywają się w zasadzie przez całe lato w różnych miejscowościach Danii, Szwecji i Norwegii, a informację o nich można zdobyć w biurach informacji turystycznej.

Będąc w Roskilde nie zapomnijmy wpaść do Lejre (7 km na SW od Roskilde), gdzie znajduje się wspólnie zorganizowany skansen historyczny. Zwiedzający przenosi się o dobre 1000 lat do tyłu. Może popływać dłubanką, spróbować miele-nia mąki w żarnach, a potem wypieku chleba. Jeden dzień to naprawdę za mało. W weekendy organizowany jest często program specjalny. Nasza załoga była świadkami spotkania armii rzymskiej z oddziałami miejscowymi. Zwycięstwo przypadło oczywiście Wikingom, ale tylko dzięki bratniej pomocy Obelixa. Wolin zrobił już pierwsze kroki organizując od pięciu lat festiwal Wikingów Wolin-Jomsborga. A gdzie jest skansen? Skansen słowiański owszem jest, ale w... Gross Raden, w Niemczech w landzie Meklemburg-Vorpommern. Słowianie Połabscy sięgali, jak sama nazwa wskazuje, aż po Łabę (czyli Elbę - jak mówią współcześni żeglarze).

Ralswiek na Rugii był we wczesnym średniowieczu ważnym słowiańskim ośrodkiem handlowym,





Stanowiska wioślarzy



Śniadanie na trawie

a handel w tamtych czasach to przede wszystkim żegluga. Port był bardzo dobrze usytuowany wewnątrz Zatoki Jasmundzkiej.

W latach 1967-68 wydobyto tam trzy łodzie klepkowe (w 1980 wydobyto jeszcze jedną). Najlepiej zachowane było drugie znalezisko nazwane „Ralswiek 2”. („Orunia 2” też jest najlepiej zachowana spośród trzech łodzi wydobytych w 1934 roku w Gdańsku Orunii). Z inicjatywy Departamentu Ochrony Zabytków w Mecklemburg-Vorpommern „Ralswiek 2” została zrekonstruowana. Replikę zbudował szkutnik Hanus Jensen sprowadzony z Wysp Owczych na teren skansenu w Gros, Raden. Elementy poszycia łodzi, zgodnie z tradycją

słowiańską, były łączone za pomocą kołków drewnianych klinowanych od wewnątrz. Takielunek (nie zachowany w znalezisku) zrekonstruował fachowiec z Centrum Archeologii Morskiej Muzeum Narodowego w Roskilde. Docelowo przewidziany jest żagiel wełniany, ale dla celów próbnych sporządzono go z lnu. Wodowanie odbyło się 11 czerwca 1998 roku. Łódka została ochrzczona mianem *BIAŁY KOŃ* (polskie brzmienie - Biały Koń). Dwóch młodych naukowców z Muzeum Narodowego w Roskilde - George Indruszewski i Anton Englert - zaproponowało zorganizowanie eksperymentalnej wyprawy na tej łodzi. Przyjęto, że w czasach, gdy tereny Mecklemburg - Vorpom-

mern zamieszkiwały plemiona słowiańskie łodzie z Ralswieku wykorzystywane były do handlu kabotażowego morskiego i śródlądowego. Podczas gdy w krajach skandynawskich istnieje już wieloletnia praktyka badania możliwości żeglugowych replik łodzi średniowiecznych, nie przeprowadzono jak dotąd podobnych praktycznych badań łodzi znalezionych na południowych wybrzeżach Bałtyku, tj. w regionie dzisiejszej Polski i Niemiec. Postawiono sobie dwa zadania. Pierwszym z nich była próba przeprowadzenia wyprawy w warunkach możliwie jak najbardziej zbliżonych do średniowiecznych, w celu zdobycia praktycznej wiedzy dotyczącej żeglowania średniowiecznym środkiem transportu. Drugim - uzyskanie konkretnych danych określających właściwości łodzi z żaglem rejowym oraz sterem bocznym.

Muzeum w Roskilde dało środki, a skansen z Gros Raden okręt i trochę średniowiecznych sprzętów słowiańskich.

Jedzono między innymi proso i soczewicę, popijano naparem z mieszanki ziołowej lub miodem (w szczególnych okolicznościach). Anton dbał o to, aby załoga wczuła się mentalnie (jak podkreślał) w średniowieczne warunki bytowania. W trakcie trwania rejsu nikt z załogi nie poszedł na kawę, myto się w wo-



Obie naprzód!

dzie, acz z natrysków zrezygnowano. Panował starostwiański pogodny nastrój. Nie było także pojazdu towarzyszącego, który woziłby wyposażenie lub dowoził prowiant. Załoga ubrana była raczej w tradycyjne niż nowoczesne żeglarskie ubranie i sama w sobie już stanowiła dość kolorowy bukiet: Niemcy, Polacy, Anglik, szkutnik z Wysp Owczych. Oficjalnym językiem był angielski, ale odnosiło się to przede wszystkim do komend, poza tym „mówione było” jak komu i z kim pasowało.

Wyprawa odbyła się w dniach 15 do 28 sierpnia 1998 roku pod auspicjami Centrum Archeologii Morskiej Muzeum Narodowego w Danii we współpracy z departamentem Ochrony Zabytków Mecklemburg-Vorpomern oraz Muzeum Narodowym w Szczecinie.

Trasa rejsu wiodła z Ralswieku (miejsce znalezienia łodzi) poprzez Zatokę Jasmundzką, Stralsund, Zatokę Gryfijską, rzekę Pianę, Mały Zalew i Zalew Szczeciński do Wolina

- legendarnej Vinety, gdzie w piątek 25 sierpnia 1998 roku odbyło się oficjalne powitanie „starożytnych Słowian” połączone z drobnym party.

Nawigacja była prowadzona w sposób tradycyjny tzn. wzrokowo, a głębokość mierzono sondą ręczną. George, badający właściwości nautyczne okrętu miał swoją skrzyneczkę z „elektroniką” ale nie miało to najmniejszego wpływu na nawigację. Wyniki pomiarów były rewelacyjne. Łódź potrafiła iść 55° do wiatru rzeczywistego (wyliczał go odpowiedni algorytm uwzględniający prędkość własną łodzi) i mieć przy tym nie więcej jak 10° dryfu.

Ze względu na ster boczny łódka nie chodziła jednakowo na obydwóch halsach. Lewy hals był lepszy, tzn. wtedy, gdy ster był po zawietrznej. Stateczność uzyskiwała łódź dzięki balastowi z kamieni, a także ruchomemu balastowi - załodze. Ze względu na stosunkowo niewielki opór boczny w trakcie manewrów niezbędne było odpowied-

nie manipulowanie tym balastem dla uzyskania zawietrzności bądź nawietrzności - samo działanie sterem nie wystarczało. Żagiel posiadał dwa refy. Łódź osiągała maksymalną prędkość 8 węzłów przy sile wiatru 7°B. Pod dwoma refami i wietrze z baksztagu oczywiście. Chodziła niewiarygodnie sucho i miękko nawet w kursach bajdewindowych.

Cały rejs stanowił niezwykle udane połączenie przyjemnego z pożytecznym i należałoby tylko życzyć dalszych takich tradycyjnych rejsów z polskiej inicjatywy. . . . iż Polacy nie gęsi...”

Fot. Henryk Wolski

BIAŁY KOŃ

długość	9.0 m
szerokość	2,5 m
zanurzenie	0,5 m
ciężar kadłuba	650 kG
balast	do 650 kG
wiosła	10 szt.
pow. żagla	22 m ²



Wiosła!