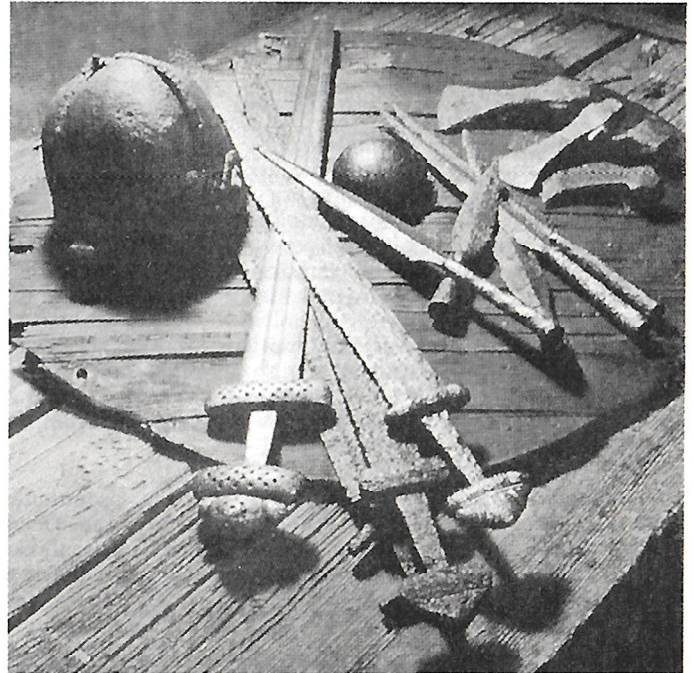


Viikinkien vaikutuksia

Viikinkien elämä oli paljon monimuotoisempaa ja rikkaampaa kuin tarujen mielikuvat sarvikypäräisistä barbaareista tai miekkoja heiluttelevista valloittajista antavat olettaa. Viikinkiaika liittyy myös Suomen historiaan, kulkihan viikinkien reitti itään Ahvenanmaan, Turun saariston ja Suomenlahden pohjoisrannikon kautta Nevajoen suulle. Otava on kustantanut tänä vuonna ilmestyneen Else Roesdalin lähes 400-sivuisen teoksen *Viikingit*. Suomen Teknillisen Museoyhdistyksen viimekevään Englannin matkaan osallistujat saivat omakohtaisesti tutustua mm. viikinkien perustamiin kaupunkeihin Britanniassa.



Else Roesdahl on tanskalainen arkeologi ja Arhusin yliopiston dosentti. Hänen kirjansa pohjautuu useiden tieteenalojen tuoreisiin tutkimuksiin. Se antaa elävän, monipuolisen kuvan viikinkien elämästä ja käsittelee myös viikinkiretkien taustatekijöitä.

Euroopassa on eletty viikinki-innostuksen vallassa. Pariisissa, Berliinissä ja Kööpenhaminassa on ollut esillä laaja viikinkiaiheinen näyttely, jonka esiainestöä on lainattu Suomenkin museoista. Else Roesdahl on toiminut näyttelyn asiantuntijana ja kirjoittanut näyttelyluettelon.

Viikinkien viehätys

Viikinkien aikaan liittyy erityistä tarunhoiteisuutta. Kolmensadan vuoden aikana – ajanjaksona, joka alkaa hiukan ennen vuotta 800 ja jatkuu kauas 1000-luvulle – skandinaaveilla oli ratkaiseva osuus monissa ympäri Eurooppaa sattuneissa dramaattisissa ja keskeisissä tapahtumissa. Melkein kaikki alueet, joille heidän laivansa pystyivät pääsemään, joutuivat kosketuksiin heidän kanssaan.

Monin paikoin viikingit jättivät itsestään pysyviä jälkiä, jotka kuuluvat nykypäivään. Niitä ovat esimerkiksi Irlannin suurten kaupunkien perustaminen, englannin kielen lainasanat, Normandian paikannimet ja Islannin asutus.

Viikinkien viehätys on monien kirjojen, filmien, näyttelyjen, museoiden ja enemmän tai vähemmän rekonstruoitu-

jen muinaismuistojen taustatekijänä, samoin siihen perustuu viikinkisymbolien laaja käyttö matkamuistoteollisuudessa ja mainosmaailmassa. Viikingeistä on tullut eräänlainen pohjoismainen tavaramerkki. Monin paikoin maailmassa, muun muassa Shetlandsaarilla, Normandiassa ja Yhdysvalloissa, ihmiset vaalivat pohjoismaisia juuriaan muistelemalla viikinkejä. Pohjoismaiden asukkaiden omassa tietoisuudessa viikinkien aika on kunnialias aika, jolloin tehtiin suuria urotoita ulkomailla. Samaan aikaan tapahtui nopeaa sisäistä kehitystä: nykyiset Tanskan, Norjan ja Ruotsin valtakunnat muodostuivat, Grönlanti liitettiin pohjoismaihin, kristinusko tuli Skandinaviaan, perustettiin ensimmäiset kaupungit ja hyvin paljon muuta sellaista, mikä on nykyajan Skandinavian perustana. Tietenkin viikinkiaika myös hallitsee pohjolan kansallista romantiikkaa.

Niin kotimaassaan kuin ulkomaillaakin viikingit nähtiin laivoissaan miekka kädessä tekemässä veritöitä: he ryöstivät kirkkoja, kiristivät rahaa, taistelivat, surmasivat ihmisiä ja veivät heitä mukanaan. Tällaiseksi on muodostunut klassinen mutta yksipuolinen kuva heistä. Sen loivat pääasiallisesti jo viikinkien oman ajan kirjoitustaitoiset länsieurooppalaiset papit, jotka kirjasivat erityisesti väkivallanteot, ja keskiajalla kuvaa kehittivät tarinankertojat ja historioitsijat, mm. islantilaisien saagojen kirjoittajat, jotka etsivät dramaattista kansallista identiteettiä.

Viikinkien joukossa oli myös ku-

ninkaita, jotka harjoittivat monimutkaista suurvaltapolitiikkaa, insinöörejä, jotka rakensivat linnoja ja siltoja, kauppiaita, joiden liiketoimet ulottuivat pitkien matkojen taakse: Pohjois-Norjasta Tanskan eteläisimmässä osassa sijaitsevaan Hedebyhyn, Venäjältä nykyisen Tukholman lähistöllä sijaitsevaan Birkan kaupunkiin, Islannista Dubliniin. Oli löytöretkeilijöitä, jotka asuttivat siihen asti asumattomia Pohjois-Atlantin alueita: Färsaaret, Islannin ja Grönlannin. Ja viikingit saapuivat ensimmäisinä eurooppalaisina Amerikkaan vuoden 1000 vaiheilla. Toisilla seuduilla viikinkijoukot asettuivat valtatulle alueille, viljelivät maata ja ryhtyivät kosketuksiin alkuperäisen väestön kanssa, kuten esimerkiksi Englannissa, tai muodostivat kauppaa käyviä siirtokuntia kuten Dublinissa. Viikingeistä saattoi myös muodostua taloudellis-poliittinen yläluokka. Näin kävi mm. joissakin paikoin Venäjällä. Tai sitten skandinaavit pestautuivat Bysantin keisarin henkivartijoiksi tai tavallisiksi palkkasotureiksi. Joillakin seuduilla viikinkipäälliköt saivat paikalliselta kuninkaalta tai keisarilta haltuunsa suuren joen suulla sijaitsevan alueen siitä hyvästä, että he estäisivät muita viikinkejä hyökkäämästä sen kautta valtakuntaan. Näin tapahtui esimerkiksi vuonna 911, jolloin Ranskan kuningas antoi viikinkipäällikö Rollolle Seinen suuta ympäröivän alueen Normandiasta. Rollo ja hänen jälkeläisensä vakiintuivat tänne ja saivat ajan mittaan valtaansa koko Normandian. Vuonna 1066

Rollon pojanpojan pojanpojan poika Vilhelm anasti Englannin valtaistuimen – jolla hänen jälkeläisensä ovat siitä lähtien istuneet.

Viikinkien matkoista ja teoista muodostuva kuva muistuttaa lähinnä kaleidoskooppia, ja usein näkee saman henkilön esiintyvän milloin missäkin roolissa ja aivan eri paikoissa. Viikinkien maailma oli laaja, ja yksilöllä oli monia mahdollisuuksia. Mutta useimmat skandinaavit viettivät rauhallista elämää, jolla oli suhteellisen vähän kosketusta ajan dramatiikkaan. He hoitivat työnsä, hankkivat toimeentulon itselleen ja perheelleen ja kuulivat vuodesta toiseen jännittäviä tarinoita Pariisin valloituksesta, matkoista Bagdadiin ja Pohjois-Atlantilla tapahtuneista haaksirikoista. Monilla oli myös pari suuresta maailmasta hankittua esinettä - ehkä myllynkivi, jolla jauhettiin viljaa, tai muutamia helmiä.

Pohjolalla oli oma itsenäinen kulttuuri vahvoine traditioineen. Se kehittyi viikinkiajan kolmen vuosisadan aikana muun muassa omaksumalla ja muokkaamalla niitä monia ja vaihtelevia vaikutteita, joita yhteydet ulkomaihin toivat pohjolaan. Aikakauden kuva on muuttunut paljolti juuri siksi, että on tutkittu viikinkiajan kotimaista taustaa. Tällöin on mm. osoittautunut, että tekniikka ja yhteisön organisaatio olivat hämmästyttävän pitkälle kehittyneitä. Aikaisemmin uskottiin että viikingit olivat voittopuolisesti tarmokkaita, rehtejä ja mutkattomia mutta myös hurjia, barbaarisia ja kirvestä heiluttelevia merirosvoja, joiden yhteiskunta oli jokseenkin demokraattinen. Mutta nykyään heidän aikaansa pidetään kautena, jolloin yhteiskunnallinen luokkajako oli vahva ja tapahtumat sekä olot monimutkaisempia ja oikeastaan myös mielenkiintoisempia kuin on luultu. Levottomana aikana pohjolan asukkaat hyötyivät sängen monin tavoin harvinaisesta sopeutumis- ja aloitekyvystään. Ne johtivat aivan epätavallisen merkittäviin tuloksiin.

Viikinkien liikenne ja laivat

Pohjolan kehityksen ja ekspansion edellytyksenä olivat tehokkaat liikennevälineet ja vakiintuneet kulkureitit ennen kaikkea laivat ja merireitit mutta myös maaliikenne.

Monet matkustivat paljon, ja monet matkustivat kauas. Oli paikallisia ja valtakunnallisia kärejä ja uskonnollisia juhlia. Oli perhejuhlia ja suuria ja pieniä markkinoita. Tehtiin kauppamatkoja ja sotaretkiä, lähdettiin siirtolaisiksi tai lähetystyöhön, lähdettiin matkoille lähettiläinän ja poliittis-hallinnollisissa asioissa, tehtiin tutkimusretkiä. Matkakokemusten vaihtaminen ja mat-

kakuvausten kuunteleminen olivat hyödyllistä ajanvietettä, ja kaukomaille tehdyt retket antoivat niin paljon arvovaltaa, että niistä mainittiin skaldirunoissa ja riimukivissä. Laivojen komea ulkonäkö ja mainiot ominaisuudet ikuistettiin runoihin sekä muistokiviin hakattuihin ja rahoihin kaiverrettuihin kuviin. Tehtiin laivanmuotoisia muistomerkkejä ja koruja. Laivat olivat graffitien suosikkiaihe. Mutta myöhäisen viikinkiajan riimukivissä monet myös rehentelevät rakentamistaan silloista ja pengerteistä.

Maata pitkin voitiin kulkea jalan, ratsain tai ajopeleillä, ja talvisin olivat reet, sukset ja luistimet ahkerassa käytössä. Tasaisessa maastossa liikennöidyt reitit kuljivat kuin leveinä pyöränjälkien muodostamina viuhkoina. Ne noudattivat »kuivien jalkojen lakia», ja vesistöjen ylittämistä vältettiin jos voitiin. Jyllannin halki pituussuunnassa vievä päätie, joka myöhemmin tunnettiin kuvaavilla nimillä Hærvejen (Sotajoukkontie) ja Oksevejen (Härkätie), kulki tästä syystä harjua ja vedenjakajaa pitkin. Keski-Ruotsissa, missä on paljon vesistöjä, voitiin taivaltaa pitkiä matkoja noudattaen lukuisien soraharjujen kulkua, ja samoin oli ja on edelleen asianlaita Etelä-Norjan Vestfoldissa. Monin paikoin tien kuitenkin katkaisi vesistö: järvi, joka oli ylittävää lautalla tai joki, jonka yli oli kuljettava kahlaamoja tai siltaa pitkin.

Aina kivikaudesta lähtien oli yritetty helpottaa vesistöjen ylittämistä rakentamalla kahlaamoja, niin etteivät jalan, ratsain tai ajopeleillä liikennöivät matkustajat vajonneet pehmeään rantaan eivätkä veteen ja että monia epätasaisia kohtia voitiin välttää. Mutta vasta viikinkiaikana pohjolaan saatiin siltoja – siis ylityspaikkoja, joissa ei tarvinnut mennä veteen. Vanhimmat toistaiseksi tunnetut sillat on löydetty Tanskasta, ja ne on kaikki rakennettu lyhyenä 900-luvun lopulle sijoittuvana ajanjaksona. Innostus siltojen rakentamiseen tuli ehkä Itämeren eteläpuolella sijaitsevilta slaavilaisten asuttamilta seuduilta, joilla oli jo kauan rakennettu runsaasti siltoja ja tunnettiin hyvin tarvittava tekniikka.

Tanskan silloista suurin ja kenties vanhin oli 700 metriä pitkä ja johti Vejlen jokilaakson yli Ravning Engen nimisessä paikassa lähellä Jellingiä. Se on dendrokronologisin menetelmin ajoitettu varsin tarkkaan vuoden 980 paikkeille. Silta oli runsaat 5,5 metriä leveä ja sen ajopinta-ala oli noin 35 000 m². Järeää tammipuuta on kulunut tavattoman paljon. Mutta silta oli käytössä vain muutamia vuosia, sillä sitä ei ole koskaan korjattu, vaikka uudempina aikoina saadut kokemukset osoittavat, että puusilta on välttämättä korjattava kym-

menen tai viidentoista vuoden käytön jälkeen. Rakennuttajana oli luultavasti kuningas, Harald Sinihammas, joka samaan aikaan rakennutti suuria linnoja ympäri valtakuntaa. Silta on helpottanut olennaisesti leveän Vejlen jokilaakson yli kulkevaa liikennettä, ja Hærvejen kulki kaiketi tätä kautta siihen aikaan, kun silta oli käyttökunnossa. Kenties kuningas peri maksuja sillan käyttäjiltä, mutta suuren rakennustyön tärkeänä taustatekijänä oli epäilemättä sekin, että siltojen rakennuttaminen - tällä kertaa kuninkaalle sopivin mittasuhtein - oli kunnioitettava yhteiskunnallinen teko ja toi arvovaltaa. Juuri tämän sillan ansiosta Jellingiin saapumisen on täytyntä olla elämys etelästä tuleville matkustajille. Se on myös helpottanut sotajoukkojen siirtämistä rajaseudulle, joka oli juuri etelässä sotilaallisesti kovin haavoittuvaa aluetta.

Monilla muilla seuduilla pohjolassa ponnisteltiin tähän aikaan maaliikenneolojen parantamiseksi. Ilmeisesti käytännön syynä tähän oli erityisesti entistä suurempi tarve kaupankäyntiin ja muuhunkanssakäymiseen, kristityillä halu kokoontua jumalanpalveluksiin. Useista paikoin on löydetty myöhäisenä viikinkiaikana rakennettujen siltojen ja pengerteiden jäännöksiä, ja kuten edellä mainittiin, monissa riimukivissä, usein nimenomaan kristittyjen pystyttämässä, mainitaan teiden tai siltojen ja kahlaamojen rakentamisesta - sana brú/bro voi tarkoittaa sekä siltaa (skandinaavisilla kielillä bro tarkoittaa nykyisin 'siltaa') että pengertietä tai kahlaamorakennelmaa. Kuuluisin tällainen rakennelma on se, jonka Jarlabanke teetti Keski-Ruotsin Täbyhyn 1000-luvun lopulla. Noin 150 metriä pitkä ja 6,5 metriä leveä tie on rakennettu kostean notkelman yli. Se reunustettiin maasta nostetuilla kiviin, ja kumpaankin reunaan asetettiin kaksi riimukiveä. Niissä kaikissa on melkein sama kirjoitus: »Jarlabanke antoi eläessään pystyttää nämä kivet muistokseen. Ja hän teetti tämän sillan sielunsa tähden. Ja hän omisti yksinään koko Täbyn. Jumala auttaakoon hänen sieluaan.»

Hyvät sillat ja kahlaamot soivat mukavuutta kävellessä tai ratsain kulkeville, mutta vaunuliikenteelle ne olivat suoranainen edellytys. On myös osoittautunut, että vaunuja käytettiin pohjolassa yleisesti niillä seuduilla missä maasto tähän sopi. Tunnetaan pyöränjalkia, pyöriä, murtuneita akseleita, irtonaisia vaununkoreja (joita on käytetty ruumisarkkuina naisia haudattaessa), silankaaria ja muita valjaiden osia, kiveen ja tekstiileihin tehtyjä vaunujen kuvia, kirjallisissa lähteissä esiintyviä mainintoja vaunuista, jopa Osebergin naisen haudasta löydetty kokonaiset nelipyöräiset vaunut.