

Nedarva terminologi kan fortelja oss mykje om tidlegare teknologiske utviklingssteg og om kulturkontakt i gammal tid.

Alt kva båten kan bera med seg

Det er velkjent at arkeologiske funn kan gje oss opplysningar om materiell kultur i gammal tid og korleis den har utvikla og spreidd seg. Det er òg kjent at slik materiell kultur som etnologien arbeider med, altså nedarva byggeskikk, draktskikk, verktyptypar, osv., kan fortelja oss om slike ting. Det kan han både fordi etnologane tok vare på dei siste før-industrielle utviklingsstega av den materielle kulturen og fordi mange element i denne kulturen har vore svært konservative. Det gjeld m.a. folkelege bruksbåtar. Når ein jamfører dei lokale båtfunn frå vikingtida, ser ein straks at utforming og byggemåte endra seg forunderleg lite på tusen år. Ein ser òg raskt at dei norske tradisjonsbåtane har mykje felles med dei på Shetland og Færøyane – eller at den norske rosemålinga har nært samband med stilretningar lenger sør i Europa på 1600- og 1700-talet.

Mindre kjent er det kanskje at nedarva terminologi kan fortelja oss mykje om tidlegare teknologiske utviklingssteg og om kulturkontakt i gammal tid. Men slik terminologi er ofte kulturfossil, forma ein gong i fortida og så stivna i den forma, uavhengig av om teknologien dei spegla endra seg. Dette kom eg i tankar om då eg las Audun Mørchs reportasje om tradisjonsbåtar i Vologda, langt inne i Russland, i Dag og Tid 19. august.

BÅTSAUM

På trebåtar frå nyare tid blir borda klinka saman med naglar av jarn. Nydambåten frå Sønder-Jylland, bygd ikring 320, er den eldste nordeuropeiske båten vi kjenner med denne teknikken. I eldre tid sydde folk borda i hop, slik Mørch fortel at dei framleis gjer i Vologda. Men folk slutta slett ikkje å sy båtar så snart dei hadde klinketeknologien. Vi har vitnemål om at ein sydde båtar i sentrale skandinaviske område enda i høgmedalderen; tydelegvis vart teknikkane brukte parallelt. Syr du, så kan du bygge heile



«Dreparen» og andre nordrussiske båtar

Faksimile frå Dag og Tid 19. august 2016.

Som vi ser av figuren, holar ein ikkje ut stokken i båtform, men lèt sidene følgje stokkrundinga mesta heilt til dei møtest.

båten av materiale du kjapt finn i skogen, det blir billegare (eller mykje mindre arbeid, dersom du må utvinne jarnet, brenne kol og smi naglane sjølv), og båtane blir lettare. Dette er truleg grunnane til at ein sydde samiske elvebåtar heilt inn i vår tid. Men teknikken kan brukast til meir enn ein skulle tru. Så seint som på 1700-talet fanst det på Austersjøen og Kvitsjøen nokså store lasteskip som var sydde. At det gjekk an, kan verke utruleg, men ein kan bruke så grov «tråd» som det trengst (av røter, slik Mørch skriv, eller ulike slag fiber). I tillegg kilte ein «tråden» fast med trepluggar og tjøre i kvart einaste hol, slik at saumen ikkje rakna om «tråden» rauk på ein stad.

Jamvel om det no er mange hundre år sidan ein slutta å sy båtar i norsk tradisjon, har båtterminologien framleis, men om denne byggeteknikken. I dei folkelege båttradisjonane langs kysten heiter jarnnaglane ein festar saman borda med saum (jf. som om spikar på dansk), og ei su(d) er den langsgående overlappinga mellom to bord i båten, den som er klinka i hop med saum. Su er avleidd av verbet sy og tyder eigentleg 'det som er sydd'. Desse nemningane er altså fossil frå ein eldre teknologifase.

ASKEN

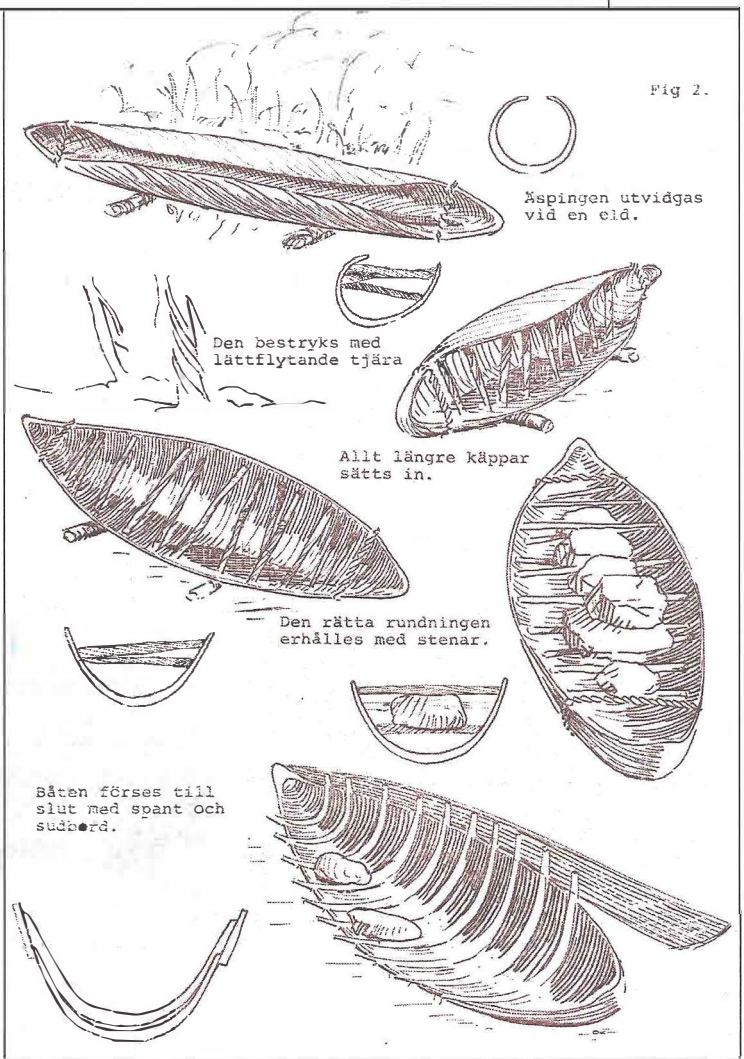
Eg har argumentert for at skipstypenemningane av slavarar og baltarar i vikingtida og mellomalderen? Lånord følgjer jo gjerne med innføring av nye ting (berre tenk på ord som motor, jet og harddisk i moderne tid), og det var jo skandinavane som leidde den maritime utvik-

penemninga askr, som ser ut til å vera felles nordvestgermansk og høyre til merovingartida og tidleg vikingtid, speglar situasjonen der sying og klinking levde side om side. Då bygger eg m.a. på sjølve nemninga askr, og forslaget er at utgangspunktet er askr brukt om sveipaskar. Ein sveipask er ein treboks med side av eit tynt trebord bøygd (sveipt) rundt og sydd saman med ei rottåg der dei to endane møtest. Grunnen til at dette heiter ask er at askeved er spesielt eigna til denne teknikken, jf. ask og eske / øskje (< urnordisk *askjo:m-) om fleire slag boksar og kasser. Då ein tok til å klinka båtar, men heldt fram med å sy nokre typar, kan ein ha overført nemninga ask til dei båtane som var sydde og dermed minte om sveipaskar. Det høver med at båttypen ask ser ut til å ha vore liten, lett og mykje brukt på elvar.

Gamle lånord kan òg fortelja om gammal tid, men då om kulturkontakt og kven som den gongen dominerte det eller det feltet. Mørch nemner at vårt ord pram er lånt frå slavarane. Det må ha skjedd i vikingtida eller mellomalderen, for prámr er heimla i norrøne handskrifter. Karfi, som er ein mellomalderstypen, ser òg ut til å vera lånt frå slavisk. Eit tidleg vikingtidslån er truleg ellidi, frå slavisk eller baltisk. Eit yngre lån av same ordet er truleg norrønt ledja, gammalsvensk lādha. Dagens lørje er utvikla frå dette, og når det tyder 'elendig båt', så kan det ha samband med at denne båttypen frå gammalt av var til innlandsbruk.

«DREPAREN»

Men kvifor lånte skandinavane skipstypenemningar av slavarar og baltarar i vikingtida og mellomalderen? Lånord følgjer jo gjerne med innføring av nye ting (berre tenk på ord som motor, jet og harddisk i moderne tid), og det var jo skandinavane som leidde den maritime utvik-



Figur frå Korhonen 1982, s. 15.

linga på den tida? Ja, men båttypenemningane (og dermed truleg båttypene) som vart lånte frå aust er alle nemningar for elvebåtar eller kombinerte innlands-/kystbåtar, og på det feltet leidde dei nok, dei som budde i innlandet i aust og baserte samferdsla si på dei store elvane.

Elvebåttypen Mørch går mest inn på, «dusjegubkaen» eller «dreparen», ser òg ut til å ha spreidd seg vestover frå Russland.

Olavi Korhonen, som har skriva ei bok med utgangspunkt i denne båttypen og terminologien ikring han, seier at han «återfinns vid vattenleder som frå det inre av Russland når ut till Östersjön» (Korhonen 1982: Samisk-finska båttermar och ortnamns-element och deras slaviska bakgrund, s. 59). Båttypen blir framleis brukt så langt vest som i Estland og Finland. Ei russisk nemning for denne båttypen, osinovka, er avleidd av ordet for treslaget osp, og same tankegangen finn vi att i finsk, der båttypen heiter haapio, av haap 'osp', og svensk åsping – jamsides håp, lånt frå finsk. Desse nemningane er kulturfossil som ville fortalt oss kva treslag desse båtane var laga av, endå om tradisjonen og alle eksemplara hadde gått tapt.

BÅT BREIARE ENN STOKKEN

Håp er fyrste gong heimla i Erikskrönikan frå 1320-talet, i ei skildring av hendingar ved Ladoga. Grunnen til at denne båttypen blir bygd av osp, er nok at ospeveden er lett i vekt og lett og skjera og bøye. Det siste er viktig fordi det som særmerker espingen er at han er breiare enn stokken han er laga av, og ikkje berre fordi det er lagt ein bordgang på toppen. Som vi ser oppe til venstre i figuren øvst på denne sida, holar ein ikkje ut stokken i båtform, men lèt sidene følgje stokkrundinga mesta heilt til dei møtest. Når ein så varmar emnet, kan desse sidene bøyst ut, slik at resultatet blir mykje breiare enn stokken var.

Når bysantiske kjelder fortel at

rus, altså vikingar/russarar, i 860 angreip Konstantinopel med ein fløte på fleire hundre monoxyla, som tyder 'einstokkingar', så kan det ha vore denne typen stokkbåtar. Spenner ein ut dryge stokkar frå dei djupe, kontinentale skogane på denne måten og legg ein bordgang (eller to?) på toppen, kan det bli ganske store båtar. Igjen: Når kjelda ikkje seier noko om kva slag båtar dette var, kan vi få noko ut av sjølve nemninga.

PÅVERKNAD BEGGE VEGAR

Kulturkontakt går sjeldan berre ein veg, og det kan vi òg sjå av terminologi og av den nære slektningen namn. Espingen er altså komen frå aust til Austersjøen; det ser vi m.a. av nemninga håp, lånt frå finsk til svensk. Men nemninga for tverrpinnane som held båtsidene ut (sjå figuren) heiter på finsk piütta, som er lånt frå gammalnordisk bitti (akkusativ bita, nynorsk bete). (Nemningar for innlandsbåttypar er lånte frå russisk, men namnet Russland, og folkeslagnemninga rus, som vi såg ovanfor, er avleidd av foreldet i namnet Roslagen. Dette fortel om den sterke påverknaden frå vest i den eldste russiske staten; Roslagen er distriktet ein fer frå mot Finskebukta og dei russiske elvane og er bakgrunnen også for Ruotsi, det finske namnet på Sverige.)

Den typen forskning Olavi Korhonen har drive med – gransking av terminologi i lys av arkeologisk og etnografisk materiale og i tillegg praktisk bruk av dei aktuelle tinga – er marginalisert i dagens akademia. Det er i grunnen litt underleg, når slik forskning kan seia så mykje om kulturkontakt og kulturutveksling opp gjennom tidene, altså eit tema som ikkje akkurat blir mindre aktuelt. Særleg er det underleg når det gjeld kontakt med eit geografisk område som glid bort frå oss no, slik som i dette tilfellet.

ELDAR HEIDE

Eldar Heide er fyrsteamanuensis i norsk ved Høgskolen i Bergen.



Karelarar ber båt mellom vatn, frå Olaus Magnus kring 1555.