



# Baltijos jūros kelias IX–XII a. Islandų sagų naratyvas

Dr. Arturas Mickevičius

Vytauto Didžiojo universitetas, Humanitarinių mokslų fakultetas, Istorijos katedra, V. Putvinskio g. 23, LT-44243 Kaunas  
El. p. [arturas.mickevicius@vdu.lt](mailto:arturas.mickevicius@vdu.lt)

*Anotacija.* Vikingų amžiuje Baltijos jūra, iki tol buvusi uždara ir jos rytinę dalį skyrusi nuo Europos, tapo jungiančia jūra. Straipsnyje atkreipiamas dėmesys į islandų sagų naratyvinę tradiciją, pristatančią laivybą ir keliones Baltijos jūra. Šiaurės Europos naratyviniuose šaltiniuose dėmesys Baltijos jūrai matomas beveik išimtinai vien tik kelio į Rytus kontekste, o pati Baltijos jūra suvokiama kaip Rytų jūra – *Eystrasalt*, *Austrmare* ir pan. Šiame kelio į Rytus etape išryškėja ne tik strateginiai Danijos interesai, bet ir pietrytinėse bei rytinėse Baltijos jūros pakrantėse įsikūrusių vendų, kuršių, estų veikla. Straipsnyje koncentruojamasi ne į konkrečių šios veiklos epizodų fiksavimą, o į bendrą šiaurietiško naratyvo formuojamą šio kelio ir jo dalyvių veiksmų tradiciją.

**Esminiai žodžiai:** *islandų sagos, Baltijos regionas, Eresundas, vikingai, kuršiai.*

*Abstract.* In the Viking Age, the Baltic Sea, which had previously been closed and separated its eastern part from Europe, became a connecting sea. The article draws attention to the narrative tradition of Icelandic sagas, presenting sailing and voyages in the Baltic Sea. In Nordic narrative sources, the focus on the Baltic Sea is seen almost exclusively in the context of the road to the East, and the Baltic Sea itself is perceived as the East Sea – *Eystrasalt*, *Austrmare*, and so on. At this stage of the road to the East, not only the strategic interests of Denmark become apparent, but also the activities of the Vends, Curonians and Estonians located on the south-eastern and eastern shores of the Baltic Sea. The article does not focus on the recording

of specific episodes of this activity but on the general tradition of actions of this path and its participants formed by the Nordic narrative.

---

**Keywords:** *Icelandic sagas, Baltic region, Eresund, Vikings, Curonians.*

---

## Įvadas

Vikingų amžiaus neįmanoma įsivaizduoti be kelionių, visada pavojingų, tačiau teikiančių vilčių ir galimybių praturtėti, įtvirtinti savo statusą bendruomenėje. Prekyba arba plėšikavimas, o dažniausiai viena ir kita kartu, galėtų turėti sinoniminę tokių vikingų ekspedicijų reikšmę. Normanų keliai į Rytus, nesvarbu, koks būtų jų kelionių galutinis tikslas – Rusia, Bizantija ar Kaspijos jūros pakrantės, neišvengiamai turėjo kirsti ir Baltijos jūrą, kuri IX a. tapo nebe skiriančia, o daugiau jungiančia Baltijos regiono kraštus. Baltijos jūra tapo svarbia Vakarų ir Rytų pasaulius jungiančio kelio dalimi, kurioje savo interesus pareiškė, taip pat ir gynė ne tik skandinavai, bet ir rytinių pakrančių gyventojai. Islandų sagų, ypač karališkųjų (*konungasögur*), tekstų analizė leidžia teigti IX–XII a. išaugusią Baltijos jūros svarbą. Tai patvirtinančią informaciją galime matyti ir senuosiuose skandinavų geografiniuose aprašymuose, norvegų, danų, šiaurės vokiečių kronikose. Itin iškalbingas aptariamo laikotarpio kelionių, apskritai laivybos Baltijos jūroje sąlygų apibūdinimas pateiktas Adomo Bremeniečio „Hamburgo bažnyčios istorijoje“ – „*Mare natura tempestuosum duplicique plenum periculo, ut, etiamsi ventum habeas prosperum, vix effugias manus pyratarum*“.<sup>1</sup> Kronikininko teigimu, audringa jūra ir plėšikai buvo du didžiausi keliaujančiųjų Baltijos jūra tykantis pavojai. Šiame straipsnyje neanalizuojamos gamtos nulemtos laivybai nepalankios sąlygos, kurios, kaip atrodo, nepakito ir iki šių dienų. Piratavimas – antroji socialinių, ekonominių ir politinių aplinkybių nulemta grėsmė, atrodo, kėlė dar didesnę rūpestį visiems Baltijos jūros kelio dalyviams, nepriklausomai nuo to, iš kur jie kilę. Norvegai, danai, švedai, vendai, kuršiai ar estai ne tik plėšikavo jūroje, bet ir patys tapdavo piratų aukomis. Kiekybinė tokių konfliktų Baltijos jūroje „apskaita“ (su didesne ar mažesne paklaida) bei atskirų šaltiniuose paminėtų faktų „patikra“ vargu ar teiktų kokybiškai naujų įžvalgų. Analizės prioritetams skirtini ne patys faktai, o kaip ir kokiuose kontekstuose juos pateikia bei interpretuoja ankstyvieji skandinavų šaltiniai. Kokia šaltinių naratyvinė tradicija, kaip suvokiamas Baltijos jūros kelias, konkurencija šiame kelyje, pats keliavimas? Neabejotinai svarbu atkreipti dėmesį ir į tuometinės regiono geopolitinės situacijos atspindžius ankstyvųjų naratorių tekstuose. Ieškant paaiškinimų

---

<sup>1</sup> Adami Gesta Hamaburgensis Ecclesiae Pontificum (toliau – AGH). Ed. Lappenbergii, *Scriptores Rerum Germanicarum, Hannoverae*, 1876, p. 157.

į paminėtus klausimus, galimas platesnis ir įvairiapusiškesnis šio kelio (-ių) svarbos regioninės ir tolimosios prekybos diskurso suvokimas. Baltijos jūros kelias paprastai analizuojamas gana plačia kontekstine prasme, aprėpiamos šio kelio kontinentinės bei upių kelių atkarpos, emporijų vaidmuo, regioninis importo paplitimas (dažniausiai archeologų tyrimuose) ir kt. Straipsnyje pagrindinis dėmesys skiriamas jūrinei šio kelio atkarpai ir galimai įvykių jūros kelyje interpretacijai. Kartu tai ir bandymas plačiau pristatyti šiaurės šaltinių formuojamą naratyvą apie Baltijos jūroje pirataujančius vendus, kuršius ir estus, jų įtaką Baltijos jūros keliui ir kelionėms vikingų amžiuje.

Danų archeologas S. Sindbækas, pateikdamas originalias išvalgas vikingų amžiaus tolimosios prekybos klausimais, itin reikšmingą vietą skiria skandinavų prekybai su Rytų kraštais, kartu analizuodamas ir prekybinius kelius Baltijos jūra<sup>2</sup>. Vikingų amžiaus kelionėms Baltijos jūra daug dėmesio skiria danų jūrų archeologas O. Crumlin-Pedersenas, pristatęs Vulfstano kelionės iš Hedeby į Trusą navigacines išvalgas<sup>3</sup>. Remdamasis archeologinių ir rašytinių šaltinių duomenimis, J. Billas pateikia savąją versiją, kaip XIX a. Baltijos jūroje veikė ir kaip į piratavimą buvo įsitraukusios skirtingos politinės ir socialinės regiono jėgos<sup>4</sup>. Šiaurės rašytinių šaltinių teikiamų žinių apie Baltijos jūros kelią analizei skirta K. Zilmer disertacija<sup>5</sup>. Nors autorė savo tyrimo ašimi nurodo skandinavų runų įrašų analizę<sup>6</sup>, gausiai pasitelkta skaldų poezijos, islandų sagų medžiaga esmingai praplečia šio tyrimo šaltinių ratą. K. Zilmer darbas laikytinas išsamiausiu ir išskirtiniu ankstyvųjų skandinavų šaltinių duomenimis paremtu Baltijos jūros kelio vikingų amžiuje tyrimu. M. Mägi pateikia plačią archeologijos ir rašytinių šaltinių duomenimis paremtą skandinavų kelio į Rytus studiją, kurioje, nors ir fragmentiškai, aptariamas ir Baltijos jūrinių kelių vaidmuo<sup>7</sup>. Pagrindinius skandinavų kelių Baltijos jūra maršrutus rytų kryptimi, jų reikšmę analizuoja N. Blomkvistas<sup>8</sup>, kuris iš šio kelio praktiškai eliminuoja pietinių kuršių pakrantes<sup>9</sup>. Vikingų amžiaus Baltijos jūros prekybinius kelius, didesnę dėmesį skirdamas vakarinei ir pietvakarinei šių kelių

<sup>2</sup> SINDBÆK, Søren. *Ruter og rutinisering. Vikingetidens fjernhandel i Nordeuropa*. København: Multivers Academic, 2005.

<sup>3</sup> CRUMLIN-PEDERSEN, Ole. Skibe, sejlads og ruters hos Ottar og Wulfstan. *Ottar og Wulfstan, to rejsebeskrivelser fra vikingetiden*. Roskilde: Viking Ship Museum, 1983, p. 32–34.

<sup>4</sup> BILL, Jan. Piracy and naval organization in the Baltic Sea in the 9th century: some security considerations concerning Wulfstan's voyage. *Wulfstan's voyage: The Baltic Sea Region in the early Viking Age as seen from shipboard*. Roskilde: Viking Ship Museum, 2009, p. 343 – 353.

<sup>5</sup> ZILMER, Kristel. *He drowned in Holmr's sea – his cargo ship drifted to sea-bottom, only three came out alive. Records and representations of Baltic traffic in the Viking Age and the Early Middle Ages in Early Nordic Sources*. Tartu: Tartu University press, 2005.

<sup>6</sup> Ten pat, p. 14.

<sup>7</sup> MÄGI, Marika. In *Austrvegr: The Role of the Eastern Baltic in Viking Age Communications Across the Baltic Sea*. Leiden: Brill, 2018.

<sup>8</sup> BLOMKVIST, Nils. Traces of a Global Economic Boom that Came and Went. *The Spillings Hoard – Gotland's Role in Viking Age World Trade*. Visby, 2009, p. 155–185.

<sup>9</sup> Ten pat, p. 173.

atkarpai – Vulfstano kelionei iš Hedebiu į Truso, analizuoja J. Ulriksenas<sup>10</sup>. Vikingų amžiaus Baltijos jūros emporijas ir prekybinius kelius, daugiau dėmesio skiriant vakarų slavų teritorijoms, pristato M. Boguckis<sup>11</sup>. Vl. Žulkus, remdamasis archeologijos duomenimis, įtikinamai aiškina, kaip Baltijos jūra ir Nemunu skandinavų pirkliai (ir prekės) pasiekdavo Vidurio Lietuvą<sup>12</sup>. Analizuodami vandens ir sausumos komunikacijas, jūros kelius aptaria ir Lietuvos archeologijos autoriai<sup>13</sup>. Išaugusi Baltijos jūros kelių svarba matoma E. Melnikovos darbuose, tarp kurių išskirtinai pažymėti vertėtų monografiją, skirtą seniesiems skandinavų geografiniams traktatams<sup>14</sup>.

## Vartai į „Rytų jūrą“

Kontinentinė Europa ir Skandinavija, bent jau pietinė pusiasalio dalis, iki vikingų amžiaus nei kultūrine, nei ekonomine prasmėmis negyveno kaip atskiri, vienas kito nežinantys ir nekontaktuojantys pasauliai. Tačiau gana intriguojančiai skambantis ir abejonių keliantis teiginys, kad vikingų amžius nesukūrė jokių naujų kontaktų, išskyrus tai, kad žymiai dažniau imta naudotis tradiciniais jūriniais keliais<sup>15</sup>, t. y. išskyrus prekybinius pokyčius, nieko naujo neatnešė, skatina pažvelgti ir į šio laikotarpio laivybą Baltijos jūroje. Tik su vikingų amžiaus pradžia galima sieti laivų eismą atvira jūra<sup>16</sup>. Šis esminis kabotažinę laivybą pakeitęs reiškinys nėra vien tik kokybiškai išaugusios laivų statybos technologijos įrodymas. Tai kokybinis visos Baltijos jūros laivybos pokytis, patvirtinantis, kad jūra jau nebe skirianti, o jungianti. Tvirtesnių ir didesnių laivų poreikį lėmė pasikeitusi Baltijos jūros (ir ne tik) socioekonominė padėtis. Senujų šiaurės rašytinių šaltinių naratyvo tradicija rodo neabejotinai išaugusį dėmesį ne tik kelionėms Baltijos jūra, bet ir visam Baltijos regionui. Vikingų žygiai išplėtė europiečiams pažįstamo pasaulio geografines ribas. Šis pasaulis ypač „išaugo“ šiaurės ir rytų kryptimis. Tokį matymą akivaizdžiai patvirtina senujų skandinavų geografinių

<sup>10</sup> ULRIKSEN, Jens. Viking – Age sailing routes of the western Baltic Sea – a matter of safety. *Wulfstan's voyage: The Baltic Sea Region in the early Viking Age as seen from shipboard*. Roskilde: Viking Ship Museum, 2009, p. 135–144.

<sup>11</sup> BOGUCKI, Mateusz. On Wulfstan's right hand – the Viking Age emporia in West Slav Lands. *From one sea to another. Trading places in the European and Mediterranean Early Middle Ages. Proceedings of the International Conference Comacchio 27th – 29th March 2009*. Turnhout: Brepols, 2012, p. 81–110.

<sup>12</sup> ŽULKUS, Vladas. Armed and expected. Traders and their Ways in Viking times. *Archaeologia Baltica*, 2007, vol. 8, p. 310–320.

<sup>13</sup> ŽULKUS, Vladas; JAROCKIS, Romas. *Lietuvos archeologija. Vikingų laikai ir iškylstybinis laikotarpis*. IV t., Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2013, p. 178–181.

<sup>14</sup> МЕЛЬНИКОВА, Елена. *Древнескандинавские географические сочинения*. Москва: Наука, 1986.

<sup>15</sup> NÄSMAN, Ulf. Raids, Migrations and Kingdoms – the Danish Case. *Acta Archaeologica*, 2000, vol. 71, p. 3.

<sup>16</sup> EDBERG, Rune. By Lodja and Troika. Early Russian Travellers' Accounts. *By the Water. Archaeological Perspectives on Human Strategies around the Baltic Sea* (ed.) J. Rönby, Södertörn: Södertörns Högskola, 2003, p. 117.

traktatų pateikiamos žinios, kurios yra žymiai platesnės nei Vakarų Europos autorių. Islandų geografiniuose traktatuose minimos Rytų Europos upės, o tiksliau – upių keliai, vedantys į taip geidžiamas Rytų pasaulio rinkas. Šiuose upių sąrašuose jau minima ir Dauguva (*Seimgol Duna*), kurios Vakarų Europos geografai, atrodo, nežinojo arba nemanė reikalinga paminėti savo darbuose<sup>17</sup>. Šiaurės ir Rytų Europos, Skandinavijos aprašymų nėra Vakarų europiečių darbuose, juos pateikia tik skandinavų autoriai, originalias praktines žinias kaupę jau VIII a.<sup>18</sup> Ne tik švedams ar gotlandiečiams, dažniausiai minimiems kelionių į Rytus kontekste, bet ir visiems skandinavams bei Vakarų europiečiams Baltijos jūra kaip tik ir tapo tam tikrais vartais į Rytus. Siekis įsitvirtinti, dominuoti ar šiuos vartus kontroliuoti atsiskleidžia ir ankstyvųjų Šiaurės naratyvinių šaltinių tradicijoje.

Keliautojams pirmiausia reikėjo patekti į uždara Baltijos jūrą. Vienintelis jūrų kelias iš Šiaurės jūros į Baltijos vedė per Skagerako (*Skagerrak*) sąsiaurį, toliau leidžiantis pietų kryptimi per rytinę Jutlandijos pusiasalio dalį ir Skandinavijos pusiasalį skiriančią Kategato (*Kattegat*) sąsiaurį. Tolimesnį kelią į atvirą Baltijos jūrą jau buvo galima rinktis Mažojo Belto (dan. *Lillebælt*) arba Didžiojo Belto (dan. *Storebælt*) sąsiauriais, arba Eresundo (dan. *Øresund*) sąsiauriu. Pastarųjų sąsiaurių svarba ryškiai matoma šiaurietiška naratyve. Ankstyviausiu tai patvirtinančiu šaltiniu laikytini Vesekso (*Wessex*) karaliaus Alfredo Didžiojo iš lotynų į anglų kalbą verstame<sup>19</sup> Pauliaus Orozijaus (*Paulus Orosius*) darbe *Historia adversus paganos* inkorporuoti Otaro (*Ohthere*) ir Vulfstano (*Wulfstan*) pasakojimai apie jų keliones<sup>20</sup>. Istorinėje literatūroje Otaras ir Vulfstanas dažnai pavadinami keliautojais, tačiau nė vienas iš jų nebuvo nei nuotykių ieškotojas, nei naujų kraštų atradėjas. Abu jie nemažus turtus sukaupe ir, atrodo, gerai žinomi to meto prekyautojai, prekyavę ne tik Vakaruose, bet ir Rytuose, o šioje savo veikloje siekė ne romantinių atradimų, o labai žemiškų ekonominių tikslų. Visų pirma Alfredą Didįjį greičiausiai domino ne Otaro ir Vulfstano papasakoti kelionių įspūdžiai, bet praktinė informacija apie galimybes keliauti Baltijos jūra bei žinios apie politinę regiono situaciją. Abiejuose pasakojimuose ryškus politinis diskursas. Apie 890-uosius vykusį Otaro kelionę laivu iš Skiringsalio (*Sciringes*) į Hedebiu (*Hæthum*) truko penkias dienas. Teigiama, kad tris dienas plaukta atvira jūra, kuri yra „laisva“, taigi, nesubordinuota jokiai politinei galiai. Po to dvi dienas plaukta tarp Jutlando, Zelando ir „kitų daugelio salų“, kurios priklausė Danijai (*Danemark*), o pats Hedebiu – danams (*part*

<sup>17</sup> Plačiau žr. MICKEVIČIUS, Arturas. *Normanai ir baltai IX–XII a.* Vilnius: Versus aureus, 2004, p. 130–132.

<sup>18</sup> МЕЛЬНИКОВА, Елена. *Древнескандинавские географические сочинения*, с. 31.

<sup>19</sup> Apie 418 m. sukurtas Orozijaus veikalas iš lotynų į senąją anglosaksų kalbą išverstas IX a. dešimtajame dešimtmetyje. Ar vertimo autorius pats Alfredas Didysis, nėra tiksliai žinoma. Galbūt Alfredas Didysis buvo šio vertimo iniciatorius ar užsakovas?

<sup>20</sup> *The Anglo – Saxon Version, From The Historian Orosius. By Aelfred The Great. Together With An English Translation From Anglo – Saxon* (toliau – *The Anglo – Saxon...*). Ed. Daines Barrington, London, Lib. I, 1773.

of Dene)<sup>21</sup>. Šiame svarbiausiame ankstyvojo vikingų periodo pietrytinės Baltijos jūros prekybiniame centre nors ir dominuoja danai, bet, pasak Otaro, Hedebiu nepriklauso Danijai. Teiginys, kad Hedebiu priklausęs ne Danijai, o danams, greičiausiai reiškė ne politinę subordinaciją, bet ten įsitvirtinusių danų prekyautojus. Otaro papasakotas kelionės maršrutas leidžia pagrįstai teigti, kad į Hedebiu greičiausiai plaukta pro Mažojo Belto sąsiaurį. Ties siauriausia jo vieta, ant strategiškai patogios aukštumos Eritso (*Erritsø*) vietovėje, archeologams pavyko nustatyti čia buvusią įtvirtintą vikingų gyvenvietę. Akivaizdu, kad kaip tik iš šio įtvirtinto centro buvo itin patogiu kontroliuoti laivybą Mažuoju Beltu<sup>22</sup>. Įsitvirtinimas pakrantėse ankstyviesiems Danijos karaliams leido kontroliuoti ir sąsiaurius, atveriančius tolimesnį kelią ne tik vakarų, bet ir rytų kryptimi. Vulfstano kelionės iš Hedebiu į Truso, trukusios septynias dienas ir naktis, aprašyme taip pat dominuoja ne geografinis, bet politinis diskursas. Vulfstano nuoseklus, nurodymas teritorijų priklausomybę: borto dešinėje buvęs vendų kraštas (*Weonodholand*), o salos kairėje priklausė Danijai (*Denemarca*)<sup>23</sup>. Atkreiptinas dėmesys, kad paminėtos salos, pasak Vulfstano, nėra Danija, bet priklauso Danijai. Šios detalės leistų daryti tam tikras prielaidas ne tik apie geras Vulfstano geografijos žinias, bet ir apie Danijos kontroliuojamą arba pretendavimą kontroliuoti Baltijos jūros kelio atkarpą.

Sąsiaurių – vartų į Baltijos jūrą – svarba matoma ir islandų sagų, ypač karališkųjų, pasakojimo tradicijoje. Ženkliai išaugusi Eresundo sąsiaurio svarba pastebima XI a. įvykių naratyve. Hedebiu kaip prekybos centras sunyksta apie 1060–1070 m. Dėl to galėjo sumažėti Mažojo ir Didžiojo Beltų sąsiaurių, buvusių trumpiausiu keliu, jungiančiu Hedebiu su prekybos centrais Norvegijoje (ypač svarbus Kaupangas) ir Vakarų Europoje, svarba. Eresundo sąsiaurio kontrolė tampa prioritetine Danijos konungų politikos dalimi. Kaip tik mažiau kontroliuojamu Didžiuoju Beltų sąsiauriu ir pasinaudoja norvegų laivas – negalėdamas nakčia praplaukti pro danų saugomą Eresundą, kelią į Norvegiją pasirenka pro Didįjį Beltą<sup>24</sup>. Vos išrinktas Danijos karaliumi Knutas sušaukia Skonės (*Skåne*) tingą, kuriame pareiškia, kad Eresundo sąsiauris priklausęs jam<sup>25</sup>. Kiek vėliau Knutas savo brolių Eriką skiria Zelando salų jarlu<sup>26</sup>, taip sutvirtindamas ir sąsiaurio kontrolę. Kniutlingų sagoje teigiama, kad Erikas sėkmingai patikėtas pareigas vykdė ir „visiems krikščionims ir pirkliais leisdavo taikiai keliauti“<sup>27</sup>. Šiame epizode svarbesnis ne konfesinis, bet politinis krikščionių paminėjimo diskursas. Formaliai

<sup>21</sup> *The Anglo – Saxon...*, I, p. 16.

<sup>22</sup> RAVN, Mads; JUEL, Christian; LINDBLOM, Charlotta; PEDERSEN, Anne. Erritsø – new investigations of an aristocratic, early Viking Age manor in Western Denmark c. 700–850 AD. *Early medieval waterscapes Risks and opportunities for (im)material cultural exchange*. Braunschweig: Verlag Uwe Krebs, 2019, p. 41.

<sup>23</sup> *The Anglo – Saxon...*, I, p. 16.

<sup>24</sup> *Fagrskinna. Noregs Konunga Tal*. Udgivet for Samfund til udgivelse af gammel nordisk litteratur, ved Finnur Jónsson. København: S. L. Møllers Bogtrykkeri, 1902–1903, p. 168.

<sup>25</sup> *Kniutlingų saga*. Vilnius: Vaga, 2002, p. 43.

<sup>26</sup> Ten pat, p. 44.

<sup>27</sup> Ten pat, p. 91.



krikščioniška tuo metu buvo tik karalių valdoma Danija, Norvegijos ir Švedijos dalis. Tad Erikas tarsi suteikia patronažą tik tiems pro sąsiaurius keliaujantiems, kurie pripažįsta Danijos, Norvegijos ir Švedijos valdovų galią. Greičiausiai tokie leidimai buvo suteikiami tik gavus tam tikrą mokestį ar už gabenamas prekes sumokėjus muitus. Būtent taip elgiamasi Knuto Lavardo sprendimu užtvėrus sąsiaurį ties Hedebiu – iš visų įplaukiančių laivų imamas muitas<sup>28</sup>.

Islandų sagų formuojamas naratyvas atskleidžia ne tik Eresundo sąsiaurio svarbą, bet ir dėl jo kontrolės vykusią įnirtingą konkurenciją, lėmusią strateginius Danijos politinius siekius. Apie 961 m. Danijos karalius Haraldas Mėlyndantis (*Harald Blåtand*) padeda savo sūnėnui Haraldui Pilkajam Apsiaustui (*Haraldr Gráfeldr*) tapti Norvegijos karaliumi, tiesa, tik pastarajam pripažinus Danijos karaliaus suzerenitetą. Atrodo, kad naujai pripažintam Norvegijos karaliui tenka ir svarbios prievolės ginti Eresundo sąsiaurį. Haraldas Pilkasis Apsiaustas daug laiko praleidžia kovodamas jūroje, kur išskirtinę pergalę prieš vikingus pasiekia prie Skonės<sup>29</sup>. Tikslesnė paminėtos pergalės vieta nelokaluota, tačiau bet kuriuo atveju tai Eresundo sąsiauris arba jo prieigos. Pasakojimas apie įnirtingas kovas Eresundo sąsiauryje pratęsiamas islandų sagų sąvade *Heimskringloje*, kur pašlovinta norvegų konungo Hakono pergalė prieš vienuolika vikingų (danų) laivų<sup>30</sup>. Sąsiauris masino ir švedų, norvegų konungus, centrinei valdžiai nenorinčius paklusti danų jarlus ir, kaip atrodo, vendus. Pastarieji ir jų kraštas Vendlandas (*Vindland, Veondoland, Wendland*) dažni *Heimskringlos* sagų pasakojimuose. Sigurdo vadovaujami norvegų laivai įplaukia į Eresundą, kur sutinka iš pietų įplaukusius vendų laivus. Mūšyje norvegai pasiekia pergalę prieš žymiai gausesnes vendų pajėgas, kurios netenka 8 karo laivų<sup>31</sup>. Dar kartą ties Skone sutiktus vendų ir danų vikingus vėl įveikia karaliaus Hakono laivynas<sup>32</sup>. Ties Vendlandu su vikingų laivais susikauna ir pasiekia pergalę jarlas Erikas<sup>33</sup>. Rengti išpuolius bent jau į pietinę Eresundo dalį strategiškai patogus buvo vendų pajūris. Kaip tik čia, radęs gerą ir patogų uostą, apsistoja Olafas Trygvasonas, o praleidęs žiemą, surenka kariauną ir išplaukia į vasaros žygį, pirmiausia plėšikaudamas Skonės pakrantėse<sup>34</sup>.

Nuožnias kovas sąsiauriuose, tiksliau – dėl sąsiaurių patvirtina ir susiformavęs islandų sagų naratyvas. Į sąsiaurį savo laivus atplukdęs, abejose pakrantėse plėšikauja jarlas Hakonas, nors šios teritorijos pripažįstamos kaip priklausančios Danijos

<sup>28</sup> Ten pat, p. 112.

<sup>29</sup> *Fagrskinna*, p. 57.

<sup>30</sup> *Snorri Sturluson Heimskringla* (toliau – *Heimskringla*). Vol. I, Viking Society for Northern Research. University College London, 2016, p. 93.

<sup>31</sup> *Snorri Sturluson Heimskringla*. Vol. III, Viking Society for Northern Research. University College London, 2015, p. 189.

<sup>32</sup> *Heimskringla*. Vol. I, p. 93–94.

<sup>33</sup> Ten pat, p. 211.

<sup>34</sup> Ten pat, p. 156, 158.

karaliui<sup>35</sup>. Apie šį Hakono išpuolį detaliai pasakoja ir *Heimskringloje* inkorporuota Olafo Trygvasono saga<sup>36</sup>. Eresundo sąsiauryje ketvertą danų laivų įveikia vėliau visoje Baltijos jūroje plėšikaujantis Erikas<sup>37</sup>. Pro Eresundą į Daniją priklausančią Skonę įsiveržia ir ten plėšikauja norvegų konungas Olavas<sup>38</sup>. Danijos karalius Knutas nesivelia į kovą su norvegais sausumoje, tačiau jo laivai blokuoja Eresundo sąsiaurį ir laukia į Norvegiją grįžtančio Olavo<sup>39</sup>. Matydami negalėsia įveikti danų jūroje, norvegai palieka savo laivus ir į Viką grįžta labai sudėtingu ir ilgu sausumos keliu<sup>40</sup>. Vis tik vėliau norvegams tenka pripažinti sąsiaurių kontrolę atitekus danams. Tokį pripažinimą patvirtina Norvegijos konungo Olavo kreipimasis pagalbos į Danijos konungą Knutą, kuomet Eresundą praplaukęs ir link Bornholmo pasukęs, dingsta norvegų pirklių laivas<sup>41</sup>. Knuto pažadas išsiaiškinti, kur dingo norvegai, skaitytojui siunčia žinią ne apie konungo kilniaširdiškumą. Toks sagos pasakojimas pirmiausia skirtas pademonstruoti, kad Danijos konungas kontroliuoja šį kelią, prisiima atsakomybę už šią kontrolę ir tik jo dėka galima užtikrinti įmanomai saugesnį keliavimą. Ilgalaikio danų įsitvirtinimo Eresunde naratyvą pratęsia jau XII a. epizodas. Danijos karalius Valdemaras uždraudžia norvegams (Viko žmonėms) vykti su prekėmis į Daniją, o iš šios – gabenti grūdus į Norvegiją<sup>42</sup>. Valdemaro valdymo metus (1157–1182) žymi ir įtemptos, beveik nuolatinėmis tapusios kovos su vendais, kurie taip pat turėjo interesų Eresundo sąsiauryje. Rytinėse savo žemėse pralaimėję įsiveržusiems danams, vendų laivai pasiveja ir užpuola pro Eresundo sąsiaurį grįžtančius vyskupo Absalono laivus<sup>43</sup>. Islandų sagose dažnai aprašomi danų ir vendų kariniai konfliktai ne tik sausumoje, bet ir jūroje rodytų, kad bent jau pietinėje Eresundo dalyje vendai kėlė danams nemenkų rūpesčių, o Danijos karaliai bet kokią kėsinimąsi į jų kontrolę sąsiauriuose stengėsi nepalikti be atsako. Teiginys, kad bent jau apie 900–1035 m. Danijos karaliai Skageraką suvokia kaip „mare nostrum“<sup>44</sup>, galėtų būti papildytas ir taip pat apibūdinamu ilgainiui susiformavusiu Danijos požiūriu į Eresundą. Bent jau islandų sagose toks naratyvas gana akivaizdus.

<sup>35</sup> *Fagrskinna*, p. 76.

<sup>36</sup> *Heimskringla*. Vol. 1, p. 161.

<sup>37</sup> *Fagrskinna*, p. 136.

<sup>38</sup> Ten pat, p. 164.

<sup>39</sup> Ten pat, p. 166.

<sup>40</sup> Ten pat, p. 166.

<sup>41</sup> *Kniutlingų saga*, p. 52.

<sup>42</sup> Ten pat, p. 371.

<sup>43</sup> Ten pat, p. 160.

<sup>44</sup> SIGURÐSSON Jón Viðar. Jyllandshavet ca. 870–1035: de danske Kongenes mare nostrum. *Et fælles hav. Skagerrak og Kattegat i Vikingetiden*. Ed. A. Pedersen and S. M. Sindbæk. Copenhagen: Nationalmuseet, 2015, p. 24–36.



## Rytai ir Rytų jūra

Siekus kontroliuoti laivybą Eresundo sąsiauriu lėmė ne paprastas noras įsitvirtinti pietinėje Skandinavijos pusiasalio dalyje, Zelande ar Jutlandijoje. Svarbesnis ir reikšmingesnis buvo galimybių kontroliuoti laivybą Baltijos jūroje klausimas. Ši kontrolė buvo neišvengiama sudėtinė ankstyvųjų skandinavų politinių junginių „Rytų politikos“ strateginė dalis. Senuosiuose skandinavų geografiniuose traktuose aiškiai matomas sąvokos „Rytai“ (*Austr*) turinys. Pasaulio dalių erdvinės orientacijos atskaitos tašku dažniausiai tampa pietinė Skandinavijos pusiasalio dalis, iš kurios ir prasideda tolesnis kelias. Bet kuri kelionės kryptis pro rytines Baltijos jūros (taip pat ir keliavimas pačia Baltijos jūra, – aut. past.) pakrantes ir Rusiją reiškė keliones į kraštus, esančius Rytuose<sup>45</sup>. Toks rytų krypties suvokimas ne visada sutampa su fizinės geografijos realybe – pietinės Baltijos jūros pakrantės taip pat buvo suvokiamos kaip Rytai, o kelio kryptis, nors geografiškai orientuota į Pietus, – ne pietinė, bet rytinė. Taip pat ir ankstyvosiose karališkiose sagose toponimika su šaknimi *austr* nebėra geografinis terminas, tai jau taikoma visiems kraštams, esantiems kelyje „iš variagų pas graikus“, apibūdinti<sup>46</sup>. Toks nebūtinai su geografine realybe sutampantis pasaulio dalių išdėstymas ir suvokimas vargu ar galėtų būti paaiškinamas skandinavų geografinių žinių spragomis.

Ne geografinis, o greičiau geopolitinis Baltijos jūros susiejimas su Rytaiis akivaizdžiai matomas ir islandų sagų formuojamame naratyve. Ne tik geografiniuose traktuose, bet ir islandų sagose Baltijos jūra nevadinama niekaip kitaip, kaip tik Rytų jūra – *Eystrasalt*, *Oystra salt*, *salt y eystrum austr i salt*, *Austrmar* ir pan. Būtina pažymėti, kad Rytų jūra skandinaviškajame naratyve tarsi „atskirta“ nuo Beltų ir Eresundo sąsiaurių. Pastarieji atveria kelią į Rytų jūrą, bet nėra suvokiami kaip jos dalis. Kelionės ir įvykiai sąsiauriuose nesutapatinami su Rytų jūra, o kelias į ją atsiveria tik praplaukus sąsiaurius. Antai iš Farerų salų išplaukęs Sigmundras suka į rytus link Vikeno, toliau į Daniją ir pro Eresundą į Rytų jūrą (*eystra Salt*)<sup>47</sup>. Į Rytų kraštus vykstančių norvegų pirklių pradinė kelio atkarpa panaši – „iš pradžių jie nuplaukė į Daniją (Jutlandą, – aut. past.), *paskui pasuko į rytus per Eirarsundo sąsiaurį, o tada – į rytus Borgundarholmo (Bornholmo) link*“<sup>48</sup>. Toks pats ir iš Viko į Rytų jūrą (*Oystra salt*) plaukiančio Hakono Sigurdsono maršrutas<sup>49</sup>. Islandų sagų naratyvinė tradicija akivaizdi – Eresundas, taip pat ir Beltų sąsiauriai, nors ir yra pradinė jūrų kelio į Rytus dalis, tačiau tai nėra Rytų jūra. Tokį teiginį dar labiau sustiprina ir viena ankstyviausių (nors užrašyta XIII a. pirmajame ketv., tačiau pasakojimas pradedamas XI a. pirmojo ketv. įvykiais) karališkųjų sagų

<sup>45</sup> МЕЛЬНИКОВА, Елена. *Древнескандинавские географические сочинения*, с. 33.

<sup>46</sup> JACKSON, Tatjana N. The Image of Old Rus in Old Norse Literature (a place name study). *Middeldalderforum*, 2003, Vol. 1–2, p. 33.

<sup>47</sup> *Færeyinga Saga*. Íslenzk fornrit, ed. Olafur Halldórsson, B. XXV, Reykjavik, 2006, ch. 18.

<sup>48</sup> *Kniutlingų saga*, p. 52.

<sup>49</sup> *Fagrskinna*, p. 58.

*Morkinskinna*, kurioje Jutlandijos pusiasalį skalaujanti jūros dalis vadinama ne Rytų jūra, bet Jutlando jūra (*Iotlandz hafi*)<sup>50</sup>.

Islandų sagų įtvirtintas naratyvas neabejotina Danijos galia ir jos galimybėmis kontroliuoti sąsiaurius bei laivybą juose ir „Jutlando jūroje“ aiškiai nepasako, kur baigiasi bent jau santykinė Danijos vienvaldystė jūroje. Galbūt tokia riba laikytinos teritorijos apie Bornholmą? Jau minėtas Vulfstano teiginys apie borto kairėje esančias salas, kurios nėra Danija, tačiau jai priklausančios, tiesa, Bornholmas tuomet (XIX a.) turėjęs savus karalius. Danų pretenzijas į šią salą galima paremti ir Kniutlingų sagos pasakojimu. Išsiaiškinęs, kad vienoje iš netoliese Bornholmo buvusių salų norvegų pirklis užpuolė ir nužudė vietos didžiūnas Egilis, Knutas jį nubaudžia myriop<sup>51</sup>. Šiuo sagos pasakojimu pasiunčiama aiški žinia, kad Bornholmas yra danų konungo valdžioje, o be Knuto valios plėšikauti ir kartu menkinti jo autoritetą niekam nebus leidžiama. Tačiau reikia sutikti ir su teiginiu, kad tuo metu Bornholmas ne tik turėjo savo karalių, bet ir buvo svarbi plėšikaujančių piratų bazė<sup>52</sup>. Ties Bornholmu galėjo būti ir tam tikra danų dominavimo pietvakarinėje Baltijos jūros dalyje riba? Tačiau situacija Rytų jūroje nepalyginti sudėtingesnė. Atrodo, kad islandų sagose įtvirtinamas naratyvas, leidžiantis teigti, kad akivaizdus Danijos dominavimas baigiasi ten, kur „prasideda“ Rytų jūra. Čia jau susiduria ir sudėtingai susipina Danijos, Norvegijos, Švedijos karalių interesai, savo nepriklausomybę besistengiančių išlaikyti atskirų vikingų vadų, „jūrų karalių“ bei ryškiai į veiksmų teatrą įsiliejančių vendų, kuršių bei estų (iš Ezelio / Saremos salų) veikla.

Pietinėje ir pietrytinėje Baltijos jūros dalyje aktyvesnė ir didesnius interesus indukuojanti Danijos karalių veikla. Tačiau jūroje veikiančių jėgų spektrą ženkliai praplečia islandų sagų pasakojama istorija. Konfliktuose dėl Eresundo ar Beltų sąsiaurių dažnai išryškinama danų ir norvegų priešprieša. Norvegų konungai, kaip atrodo, siekė ne tik įsitvirtinti sąsiauriuose. Karališkosiose sagose dažnai minimi jų žygiai Rytų jūroje, Rytų kelyje (*Austrvegr*) ar Rytų kraštuose (*Austrlond*). Iškalbingas *Heimskringloje* (Haraldo Pilkojo Apsiausto saga) pateikiamas pasakojimas. Haraldas ir jo brolis Gudredas (*Gudrøðr*) ruošiasi vasaros žygiams ir nusprendžia sukti į *Austrvegr*, kaip tai buvo **įprate** daryti<sup>53</sup>. Norvegų karalius Haraldas Gražiaplaukis, susirinkęs mokesčius Orknėjų salose, taip pat pasuka savo laivus į Rytus<sup>54</sup>. Apie 931–933 m. visos Norvegijos karaliumi tituluojamo Eriko Haraldsono – Kruvinojo Kirvio laivynas ir didelė kariauna grįžta iš

<sup>50</sup> *Morkinskinna*. Udgivet for Samfund til udgivelse af gammel nordisk litteratur, ved Finnur Jónsson. B. LIII, København, 1932, p. 204.

<sup>51</sup> *Kniutlingų saga*, p. 53–55.

<sup>52</sup> RAFFIELD, Ben. No one is an island: in – group identities in the Viking Age Baltic. *Relations and Runes. The Baltic Islands and Their Interactions During the Late Iron Age and Early Middle Ages*. Eds. Laila Kitzler Åhfeldt, Charlotte Hedenstirna-Jonson, Per Widström, Ben Raffield. Visby, 2020, p. 36.

<sup>53</sup> *Heimskringla*. Vol. 1, p. 130.

<sup>54</sup> Ten pat, p. 78.

žygio Rytuose (*Austrvegr*)<sup>55</sup>. Rytų kelias domino ne tik aukščiausius Norvegijos valdovus. Norvegų jarlas Hakonas vasaromis vykdavęs plėšikauti į Rytus<sup>56</sup>. Haraldas Grenski iš Vestfoldo vyksta į Rytus, kur sulaukia galimybės prisijungti prie kitų vikingų ir kartu plėšikauja visą vasarą<sup>57</sup>. Eriko Haraldsono-Kruvinojo Kirvio sūnūs Gamlis (*Gamle*) ir Gutormas (*Guðormr*) plėšikauti taip pat suka rytų kryptimi – „i *Austrvegr*“<sup>58</sup>. Hakono Gerojo sagoje (*Hakonar saga goði*) informacija detalesnė – Eriko sūnūs atliko daug žygių Rytuose ir prisiplėšė gausių turtų<sup>59</sup>. Karališkiosiose sagose itin dažnai kartojasi pasakojimai apie vikingų gyvenimos ciklą – žiema praleidžiama sausumoje, savo valdose ar ūkiuose, o vasara – dažnuose žygiuose Rytuose (*Austrveg*). Ypač tokių žygių Rytų kelyje – *Austrveg* – padaugėja XI a.

Danija, siekdama išsikvoti ir išlaikyti savo pozicijas pietrytinėje Baltijos jūros dalyje, priversta kovoti ne viename fronte. Ši komplikauta kova atsispindi ir islandų sagų formuojamame naratyve. XI a. pradžioje situacija, kaip atrodo, itin sudėtinga. Kad įvykdytų Danijos karaliaus Sveno II (*Svein*) pavedimą saugoti Daniją nuo puldinėjančių vikingų – „vendų, kitų Rytų žmonių (*Austrvegsmenn*), įskaitant kuršius“<sup>60</sup>, Hakonas su karo laivais budi žiemą ir vasarą<sup>60</sup>. Norvegų konungas Magnus Gerasis (*Magnus Goði*), skirdamas jarlu Sveną Ulfsoną (vėliau Danijos karalius Svenas II), pažymi, kad Danija ypač kenčia nuo vendų, kuršių ir kitų *Austrvegsmenn* bei saksų antpuolių<sup>61</sup>. Vendų galia ir jų keliamas pavojus ypač plačiai papasakotas Magnuso Aklojo sagoje (*Magnus saga blinda*). Vendai turi didžiulę armiją ir nepralaimėdami plėšikauja krikščioniškuose kraštuose, o jų karaliaus Ratiboro (*Rettiburr*) laivyną sudaro net 550 laivų<sup>62</sup>. Vendų laivyno dydį galima palyginti su islandų sagose aprašytu Sigurdo iš visos Norvegijos surinktu 300 laivų laivynu<sup>63</sup>, karaliaus Olafo 60 laivų<sup>64</sup>, vėliau prie jo prisijungus jarlui Sigvaldui, laivynas išauga iki 71 laivo<sup>65</sup>. Verifikuoti sagoje minimo vendų laivų skaičių, realių įrankių vargu ar galima rasti, tačiau sagoje formuojamas naratyvas tvirtina neabejotiną to meto vendų galios jūroje pripažinimą. Pastariesiems į pagalbą, kaip atrodo, stodavo ir Riugeno laivai<sup>66</sup>.

Rytinėje ir šiaurinėje Baltijos jūros dalyse kiek saugesnės laivybos galimybės dar menkesnės. Vienas ankstyviausių įvykius Baltijos jūros regione fiksuojančių rašytinių

<sup>55</sup> *Snorri Sturluson Heimskringla*. Vol. II, Viking Society for Northern Research, University College London, 2014, p. 289; *Heimskringla*. Vol. I, p. 81.

<sup>56</sup> *Heimskringla*. Vol. II, p. 284.

<sup>57</sup> Ten pat, p. 290.

<sup>58</sup> *Fagrskinna*, p. 31.

<sup>59</sup> *Heimskringla*. Vol. I, p. 95, 104.

<sup>60</sup> *Heimskringla*. Vol. III, p. 78.

<sup>61</sup> Ten pat, p. 23.

<sup>62</sup> *Heimskringla*. Vol. III, p. 177.

<sup>63</sup> Ten pat, p. 161.

<sup>64</sup> *Heimskringla*. Vol. I, p. 217.

<sup>65</sup> Ten pat, p. 220.

<sup>66</sup> ZAROFF, Roman. Slavic raid on Konungahella. *Collegium Medievale*, 2014, Vol. 27, p. 17.

šaltinių – Rimberto *Vita Anskarii*. Pirmoji Hamburgo–Brėmeno arkivyskupo Ansgaro misija 829 m. į Švediją, pasak Rimberto, buvo itin sudėtinga. Pusiaukelėje į Švediją (Birka) pirkliai, su kuriais keliavo Ansgaras, laivus užpuola piratai, kuriems pavyksta užgrobti keliautojų laivus, o misionieriai išsigelbėja tik pavykus išsilaipinti į krantą, o vėliau po sunkios ir ilgos kelionės sausuma pasiekia Birka<sup>67</sup>. Ansgaras nepaminėjo šių piratų kilmės, tačiau atrodo, kad tolstant nuo pietinės Baltijos jūros dalies link centrinės, rytinės ir šiaurinės, jūra buvo „visų kovos su visais“ lauku. Islandų sagose gana dažnai minimi vadinamieji „jūrų karaliai“ – realiai didesnių galių sausumoje neturėję, tačiau jūroje ypač grėsmingų plėšikaujančių gaujų lyderiai. Ynglingų saga pasakoja apie tokį „jūrų karalių“ Solvį, užpuolusį Sigtuną ir iš ten rengusį išpuolius jūroje<sup>68</sup>. Norvegijos karaliaus Olofo užsakymu nupirktas brangias prekes gabenusius pirklus užpuola ir visą krovinį užgrobia Torgauto vikingai<sup>69</sup>. Pastarųjų nestabdo ir tai, kad prekės *de facto* yra karaliaus nuosavybė. Danijos, Norvegijos, Švedijos konungai jūroje turėję pripažinti minėtų vikingų vadų galią, o neretai ir jungtis prie jų plėšikavimo. Islandų sagų formuojamas naratyvas netgi leidžia teigti, kad galbūt buvo ir tam tikras įtakų pasidalinimas. Rytų kelyje pagarsėjęs vikingų vadas Hrolfas bando plėšti pakrančių gyventojus. Tai sukelia Norvegijos konungo Haraldo, kuris buvo uždraudęs plėšikauti sausumoje, pyktį<sup>70</sup>. Draudimas plėšikauti, kaip matyti, apsiriboję tik sausuma, o jūroje negaliojo, nes tai jau „jūrų karalių“, nepripažįstančių jokios centralizuotos valdžios, valia?

Jau minėta, kad piratavimas Rytų kelyje anaiptol nebuvo retas ir svetimas Danijos, Norvegijos bei Švedijos karalių veikloje. Islandų sagos ypač dažnai pastarųjų plėšikavimą lokalizuoja Baltijos jūros rytinėje ir šiaurės rytų dalyse, kur daugiausia susidurta su kuršiais ir estais (iš Saremos salų). Svarbu atkreipti dėmesį į du islandų sagų formuojamo naratyvo aspektus. Pirma – kuršiai ir estai dažnai minimi kaip veikiantys išvien, o islandų sagose nėra nė vieno paminėjimo apie jų tarpusavio konfliktus. Antra – kuršiai ir estai netapatinami su kitais „Rytų žmonėmis“ (*Austrvegmenn*)<sup>71</sup>. Visi, Baltijos jūra keliaujantys toliau į Rytus ir pasirinkę šiauresnę kelio kryptį pro kontinentinę Estiją ar daugiau į pietus – Dauguvos upe, neišvengiamai turėjo plaukti pro Saremos salas ir šiaurines Kuršo pakrantes, kur estų ir kuršių laivai kėlė neabejotiną grėsmę. Pastarųjų prisiplėštu karo grobiu, vergais buvo prekiaujama ir estų žemėse. Olofo Trygvasono sagoje detalčiai ir vaizdžiai aprašomas turgus, kur gausiai susirinkę pirkliai ir vyksta moterų – vergių prekyba<sup>72</sup>. Vaikystėje estų vergovėje šešerius metus praleido ir pats

<sup>67</sup> *Vita Anskarii, Auctore Rimberto*. Ed. G. Waitz, Hannoverae, 1884, p. 31–32.

<sup>68</sup> *Heimskringla*. Vol. I, p. 33.

<sup>69</sup> *Heimskringla*. Vol. II, p. 53.

<sup>70</sup> Ten pat, p. 71.

<sup>71</sup> Žr. *Heimskringla*. Vol. III, p. 23, 78.

<sup>72</sup> *Heimskringla*. Vol. I, p. 187.

Olofas<sup>73</sup>. Net ir XIII a. pirm. p. kuršiai Gotlande vis dar prekiauja vergais<sup>74</sup>. Dažname islandų sagų pasakojime apie įvykius Rytų kelyje (*Austrveg*) išskiriami epizodai, susiję su estais arba estų žemėmis. Haraldo Gražiaplaukio sagoje pasakojama apie Halfdano Juodojo ir Halfdano Baltojo (žuvo estų žemėje) plėšikavimą *Austrveg*, o šio žygio metu įvykęs didelis mūšis su estais<sup>75</sup>. Didžiulei estų kariaunai negalėję pasipriešinti ir švedai, o nuo estų rankos žūsta vikingų vadas Ingvaras<sup>76</sup>. „Visame kelyje į Rytus“ – prie Gotlando, vendų, kuršių ir kontinentinės Estijos (*Sysla*) dar būdamas jaunas plėšikauja būsimo Norvegijos konungas Hakonas<sup>77</sup>. Ypač informatyvus ir siautėjimus rytinėse Baltijos jūros pakrantėse apibūdinantis *Fagrskinna* pasakojimas. Švedų konungas Erikas paima nelaisvėn žmones, už kuriuos vėliau gauna išpirką, kariauja prieš Jomsvikingus, vėliau – danus, plėšikauja *Gardarikėje*, nusiaubia *Aldeigjuborgą* (Staraja Ladoga), grįžta į jūrą (*Eystrasalt*), kur įveikia tris vikingų laivus, jų įgulus išžudo, plėšikauja prie Estijos pakrančių, apiplėšia pirklių (bet ne vikingų) laivus...<sup>78</sup> Islandų sagų konstruojamas naratyvas leidžia teigti, kad rytinėje ir šiaurinėje Baltijos jūros dalyje bent jau IX–X a. niekas negalėjo garantuoti saugios kelionės – nei ankstyvosios skandinavų valstybės, nei „jūrų karaliai“ ar vikingų vadai.

## Išvados

Vikingų amžius lėmė ne tik esmines Baltijos jūros regiono politines, socioekonominės, kultūrinės transformacijas. Įsitvirtinantys politinės centralizacijos procesai, kokybiniai ekonominio gyvenimo pokyčiai, miesto tipo gyvenviečių, prekybinių emporijų, naujų tolimosios prekybos kelių ir krypčių susiformavimas lėmė ir pačios Baltijos jūros geopolitinės reikšmės pokyčius. Pirmiausia ir aktyviausiai į šiuos pokyčius sureagavo anksčiau nei kituose regiono kraštuose besiformuojanti centralizuota politinė valdžia Danijoje. Tačiau kelyje į Rytus (*Austrvegr*) danai nebuvo vieninteliai, turėję savų interesų ir siekių. Islandų sagų formuojamas naratyvas atspindi ne tik nepaprastai svarbų Baltijos jūros kaip sudėtinės Rytų kelio dalies vaidmenį, bet ir dėl šio kelio kilusią kovą, į kurią aktyviai įsitraukė švedai, norvegai, vendai, kuršiai, estai.

Baltijos jūros kelias ir kelionės daugiau paminėtos karalių sagose, kurios pripažįstamos mažiau literatūriškais ir artimesnėmis istoriniams dokumentams. Karalių sagų sąvadas *Heimskringla* ir Kniutlingų saga laikytini daugiausia informacijos teikiantys skandinaviškąjį vikingų amžiaus Baltijos jūros kelio naratyvą formuojantys šaltiniai.

<sup>73</sup> Ten pat, p. 140.

<sup>74</sup> Heinrici Chronicon Livoniae. Ed. W. Arndt. *Monumenta Germaniae Historica*, t. XXIII, Leipzig, 1874, p. 246.

<sup>75</sup> *Heimskringla*, p. 78.

<sup>76</sup> Ten pat, p. 34.

<sup>77</sup> *Fagrskinna*, p. 80.

<sup>78</sup> *Fagrskinna*, p. 131.

Šiaurės Europos naratyvinių šaltinių, tarp jų ir islandų sagų pasakojimo tradicija leidžia teigti itin įnirtingą kovą dėl dominavimo Eresundo, Didžiojo ir Mažojo Beltų sąsiauriuose, kurie buvo vienintelis kelias laivams iš išorinių jūrų patekti į Baltijos jūrą. Kartu tai patvirtina ir Baltijos jūros svarbą besiformuojančių ankstyvųjų Skandinavijos valstybių politikoje. Galima teigti, kad Danija, įveikusi Norvegijos, pavienių vikingų vadų, dar vadinamų „jūrų karaliais“, ir vėndų pajėgas, įtvirtino savo dominavimą sąsiauriuose. Toliau į Rytus Danijos dominavimo atviroje jūroje riba, tikėtina, buvusi ties Bornholmo sala. Rytinėje ir šiaurinėje Baltijos jūros dalyje, atrodo, nė vienai politinei ar karinei jėgai nepavyko įtvirtinti savo dominavimo. Šioje erdvėje jūrų keliautojams ir apskritai laivybai didelę grėsmę kėlė plėšikaujantys kuršiai ir estai (saremiečiai). Jų išpuolius patyrė ne tik keliaujantieji jūra, bet ir rytinių Danijos, Švedijos pakrančių bei Gotlando gyventojai. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad, Šiaurės naratyvinių šaltinių duomenimis, kuršiai ir estai jūrų išpuoliuose dažnai veikė išvien. Pabrėžtinai akcentuojamas jų karingumas ir beveik visuose šaltinių paminėjimuose pastarųjų genčių atstovai išskiriami iš kitų „Rytų žmonių“ (*austrvegsman, austrman* etc.). Galima koreguoti ir iki šiol vyravusią nuomonę, kad rytinėje Baltijos jūros dalyje menkai pastebima norvegų įtaka. Islandų sagų naratyvinė tradicija atskleidžia anaip tol nepavienius norvegų vikingų ar net Norvegijos konungų rengtus išpuolius Baltijos jūroje.

Islandų sagos atsiskleidžia ir kaip buvo suvokiama pati Baltijos jūra. Islandų sagose vartojamas ne Baltijos jūros, bet Rytų jūros vardas ar jo variacijos. Sagų autoriai arba šias sagas užrašiusieji Baltijos jūros vardo nežinojo ir šiuo vardu jos nevadino. Rytų jūra (*Eystrasalt, Austrmare*) ir Rytų kelias (*Austrvegr*) islandų sagose suvokiami ne geografiniame, bet geopolitiniame kontekste. Sagų formuojamas naratyvas ne tik teigia itin aktyvius veiksmus jūroje kiekybine prasme, tačiau atskleidžia ir išskirtinę Baltijos svarbą visai vikingų epochai.

Geografinė mūsų dienų suvokimo prasme Eresundo, Mažojo ir Didžiojo Beltų sąsiauriai yra Baltijos jūros dalis, tačiau vikingų amžiaus skandinavams Rytų (Baltijos) jūra „prasidėdavo“ tik praplaukus sąsiaurius, Jutlandiją ir pasukus į Rytus. Sąsiauriai buvo itin svarbi Rytų kelio dalis, tačiau ne Rytų jūros dalis. Visiškai dominuojančiai Šiaurės naratyviniuose šaltiniuose įsitvirtinęs Rytų jūros terminas kelia klausimų ir dėl Baltijos jūros vardo, kurį introdukavo ir visoje viduramžių rašytinių šaltinių tradicijoje iki pat XIII a. vienintelį kartą paminėjo Adomas Bremenietis, prasingumu. Straipsnyje nebuvo keliamas tikslas aiškinti Baltijos jūros vardo kilmę. Tačiau islandų sagų pasakojimo analizė leidžia kelti klausimą, ar Baltijos jūros vardo kilmės susiejimas su Beltų sąsiauriais nėra daugiau pagrįstas nei kitos versijos? Rytų kelias ir Rytų jūra skandinavų vikingams prasidėdavo tik praplaukus Beltų sąsiaurius. Pastarųjų vartų į jūrą vardas galėjo lemti Adomo Bremeniečio pasirinkimą taip vadinti ir visą jūrą. Tačiau *Mare Balticum versus Mare Belticum* problema jau būtų kito tyrimo objektas.



## Šaltiniai

1. *Adami Gesta Hamaburgensis Ecclesiae Pontificum*. Ed. Lappenbergii, Scriptorum Rerum Germanicarum, Hannoverae, 1876.
2. *Færeyinga Saga*. Íslenzk fornrit. Ed. Olafur Halldórsson. B. XXV, Reykjavik, 2006.
3. *Fagrskinna. Noregs Konunga Tal*. Udgivet for Samfund til udgivelse af gammel nordisk litteratur, ved Finnur Jónsson, København: S. L. Møllers Bogtrykkeri, 1902–1903.
4. *Heinrici Chronicon Livoniae*. Ed. W. Arndt. *Monumenta Germaniae Historica*, t. XXIII, Leipzig, 1874.
5. *Kniutlingų saga*. Vilnius: Vaga, 2002.
6. *Morkinskinna*. Udgivet for Samfund til udgivelse af gammel nordisk litteratur, ved Finnur Jónsson, B. LIII, København, 1932.
7. *Snorri Sturluson Heimskringla*. Vol. I, Viking Society for Northern Research. University College London, 2016.
8. *Snorri Sturluson Heimskringla*. Vol. II, Viking Society for Northern Research. University College London, 2014.
9. *Snorri Sturluson Heimskringla*. Vol. III, Viking Society for Northern Research. University College London, 2015.
10. *The Anglo – Saxon Version, From The Historian Orosius. By Aelfred The Great. Together With An English Translation From Anglo – Saxon*. Ed. Daines Barrington. London, Lib. I, 1773.
11. *Vita Anskarii, Auctore Rimberto*. Ed. G. Waitz, Hannoverae, 1884.

## Literatūra

1. BILL, Jan. Piracy and naval organization in the Baltic Sea in the 9th century: some security considerations concerning Wulfstan's voyage. *Wulfstan's voyage: The Baltic Sea Region in the early Viking Age as seen from shipboard*. Roskilde: Viking Ship Museum, 2009, p. 343–353.
2. BLOMKVIST, Nils. Traces of a Global Economic Boom that Came and Went. *The Spillings Hoard – Gotland's Role in Viking Age World Trade*. Visby, 2009.
3. BOGUCKI, Mateusz. On Wulfstan's right hand – the Viking Age emporia in West Slav Lands. *From one sea to another. Trading places in the European and Mediterranean Early Middle Ages. Proceedings of the International Conference Comacchio 27th–29th March 2009*. Turnhout: Brepols, 2012.
4. CRUMLIN-PEDERSEN, Ole. Skibe, sejlads og ruters hos Ottar og Wulfstan. *Ottar og Wulfstan, to rejsebeskrivelser fra vikingetiden*. Roskilde: Viking Ship Museum, 1983.

5. EDBERG, Rune. By Lodia and Troika. Early Russian Travellers' Accounts. *By the Water. Archaeological Perspectives on Human Strategies around the Baltic Sea*. Ed. J. Rönnby. Södertörn: Södertörns Högskola, 2003, p. 99–121.
6. JACKSON, Tatjana N. The Image of Old Rus in Old Norse Literature (a place name study). *Middelalderforum*, 2003, Vol. 1–2, p. 29–56.
7. MÄGI, Marika. *In Austrvegr: The Role of the Eastern Baltic in Viking Age Communications Across the Baltic Sea*. Leiden: Brill, 2018.
8. MICKEVIČIUS, Arturas. *Normanai ir baltai IX–XII a.* Vilnius: Versus aureus, 2004.
9. NÄSMAN, Ulf. Raids, Migrations and Kingdoms – the Danish Case. *Acta Archaeologica*, 2000, Vol. 71.
10. RAFFIELD, Ben. No one is an island: in – group identities in the Viking Age Baltic. *Relations and Runes. The Baltic Islands and Their Interactions During the Late Iron Age and Early Middle Ages*. Eds. Laila Kitzler Áhfeldt, Charlotte Hedenstirna-Jonson, Per Widström, Ben Raffield. Visby, 2020, p. 31–40.
11. RAVN, Mads; JUEL, Christian; LINDBLOM, Charlotta; PEDERSEN, Anne. Erritsø – new investigations of an aristocratic, early Viking Age manor in Western Denmark c. 700–850 AD. *Early medieval waterscapes Risks and opportunities for (im)material cultural exchange*. Braunschweig: Verlag Uwe Krebs, 2019.
12. SIGURÐSSON, Jón Viðar. Jyllandshavet ca. 870–1035: de danske Kongenes mare nostrum. *Et fælles hav. Skagerrak og Kattegat i Vikingetiden*. Ed. A. Pedersen and S. M. Sinbæk. Copenhagen: Nationalmuseet, 2015.
13. SINDBÆK, Søren. *Ruter og rutinisering. Vikingetidens fjernhandel i Nordeuropa*. København: Multivers Academic, 2005.
14. ULRIKSEN, Jens. Viking – Age sailing routes of the western Baltic Sea – a matter of safety. *Wulfstan's voyage: The Baltic Sea Region in the early Viking Age as seen from ship-board*. Roskilde: Viking Ship Museum, 2009.
15. ZAROFF, Roman. Slavic raid on Konungahella. *Collegium Medievale*, 2014, Vol. 27, p. 6–22.
16. ZILMER, Kristel. *He drowned in Holmr's sea – his cargo ship drifted to sea-bottom, only three came out alive. Records and representations of Baltic traffic in the Viking Age and the Early Middle Ages in Early Nordic Sources*. Tartu: Tartu University press, 2005.
17. ŽULKUS, Vladas. Armed and expected. Traders and their Ways in Viking times. *Archaeologia Baltica*, 2007, Vol. 8, p. 310–320.
18. ŽULKUS, Vladas; JAROCKIS, Romas. *Lietuvos archeologija. Vikingų laikai ir ikivalstybinis laikotarpis*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2013, IV t., p. 178–181.
19. МЕЛЬНИКОВА, Елена. *Древнескандинавские географические сочинения*. Москва: Наука, 1986.

---

# Crossing the Baltic Sea in the 9<sup>th</sup>–12<sup>th</sup> Centuries. The Narrative of the Icelandic Sagas

Dr. Arturas Mickevičius

Vytautas Magnus University, Faculty of Humanities, Department of History, V. Putvinskio st. 23, LT-44243 Kaunas  
E-mail: arturas.mickevicius@vdu.lt

---

## Summary

Long before the Viking Age, continental Europe and Scandinavia did not exist, culturally or economically, as separate worlds, having no knowledge of each other and no contact. However, Viking activities, which shaped the historical development of Europe as a whole (and beyond), also had an impact on the role of the Baltic Sea. When traveling the route from “the Varangians to the Greeks,” one had inevitably to cross the Baltic Sea. By the 9<sup>th</sup> century, it was no longer a dividing line, but a link connecting the lands of the region.

The Viking Age did not only determine fundamental political, socio-economic and cultural transformations in the Baltic Sea region. The processes of political centralization, the qualitative changes in economic life, and the emergence of urban settlements, emporia, new long-distance trade routes and destinations were responsible for the change of geopolitical role of the Baltic Sea itself. The first and most active response to these changes was the emergence of centralized political authority in Denmark, which took place earlier than in other parts of the region. However, the Danes, harboring their own interests and aspirations, were not the only ones taking the route to the East, or *Austrvegr*. The narrative shaped by the Icelandic sagas, mostly those of Kings, reflects not only the crucial role of the Baltic Sea as an integral part of the Eastern Route, but also the struggle over this route, in which Swedes, Norwegians, Wends, Curonians and Estonians were actively involved.

The narrative sources of Northern Europe, including the narrative tradition of the Icelandic sagas, suggest a particularly fierce struggle for dominance in the *Øresund*, the Great Belt and the Little Belt, which were the only route for ships from the outer seas to enter the Baltic Sea. At the same time, it also reveals the importance of the Baltic Sea in the politics of the emerging early Scandinavian states. It can be argued that Denmark established its dominance in the straits by defeating the forces of Norway, or individual Viking leaders known as Sea Kings, and the Wends. Further east, the limit of Danish dominance on the high seas probably reached Bornholm. In the eastern and north-eastern Baltic Sea, no political or military power was able to assert its dominance. In this area, Curonian and Estonian (from the Saaremaa islands) raiders represented a major threat to sea travelers and shipping in general. Those who traveled by sea, as well as the inhabitants of the eastern coasts of Denmark, Sweden and Gotland suffered the attacks. It should be noted that, according to the Nordic narrative sources, the Curonians and

Estonians (as above) often acted together. They emphasize their warlike nature, and almost all references to the representatives of the latter tribes do not identify them with other “easterners” (*austrvegsman*, *austrman*, etc.). Therefore, the prevailing view that there was little Norwegian influence in the eastern part of the Baltic Sea could be rectified. The narrative tradition of the sagas of Icelanders had revealed multiple rather than single attacks in the Baltic Sea by Norwegian Vikings, or even by Norwegian Konungar.

It is particularly important to note that the Icelandic sagas use the name of the East Sea, or variations of it, rather than the Baltic Sea. The authors of the sagas or those who wrote them down did not know the name of the Baltic Sea and did not refer to it by that name. The sagas of Icelanders also reveal how the Baltic Sea itself was perceived. The East Sea (*Eystrasalt*, *Austrmare*) and the East Route (*Austrvegr*) in Icelandic sagas were understood in a geopolitical and not geographical context. In the geographical sense of our present-day understanding, the *Øresund*, the Little Belt and the Great Belt are part of the Baltic Sea. For the Scandinavians of the Viking Age, the East (Baltic) Sea only “began” when they passed through the straits, Jutland and turned east. Although the straits were a very important part of the Eastern Route, they were not perceived as part of the East Sea.

The complete dominance of the East Sea in the Northern narratives also raises questions about the origin of the name of the Baltic Sea, which was introduced by Adam of Bremen. An analysis of the narrative shaped by the Icelandic sagas brings into question whether the linking of the origin of the Baltic Sea name to the Belts is not more substantiated than other versions of the Baltic Sea etymology. The Eastern Route and the East Sea, which were of particular importance to the Scandinavian Vikings, only “began” after passing the Belts. The name of the last gateway to the sea may have been the reason why Adam of Bremen chose to give this name to the whole sea. However, the issue of *Mare Balticum* versus *Mare Belticum* is the subject of another study.

Gauta / Received 2021 12 30  
Priimta / Accepted 2022 10 06