

Maritim arkeologi – båtarkologi – i gungning? Kommentar till Rune Edbergs artikel »Låt det gunga om båtarkologin» i *Fornvännen* 1995

Edbergs text uppfordrar undertecknad till gemänt, inte bara därför att ett tidigare bidrag av mig (»Synpunkter på nybyggen av gamla fartyg» i *Fornvännen* 1994, s. 91 ff.) har angripits utan främst därför att grundläggande värderingar och begrepp för humanistisk vetenskap har utmanats genom resonemanget.

Därtill kommer dock, att Edberg konsekvent och förmodligen avsiktligt förtiger andra arbeten av mig som har direkt bäring på resonemanget om nordbors transportsystem i Ryssland under vikingatiden (Westerdahl 1985, 1992a, 1992b). Å andra sidan ställer sig Edberg i en så svag position att det närmast verkar genant att behöva gendriva den i detta forum.

Mitt inlägg kommer alltså inte bara att ta upp de speciella avsnitt i Edbergs artikel som andas förakt över den av honom som onödigt betraktade, teknologiska följsamheten mot arkeologiska fynd utan även förutsättningarna för hela den tankegång som ligger bakom de rekonstruerade transporterna från Östersjön till Svarta havet. Därtill kommer att väckas epistemologiska invändningar mot omedvetenheten om problemen kring framställningar på bildstenar och andra ikonografiska källor om vilken Edbergs bidrag vittnar.

Edberg skriver:

Att som t.ex. Westerdahl (1994) begränsa ramarna för experimentell båtarkologi till farkoster framställda av speciella människor i speciella miljöer på speciella sätt med speciella verktyg – och samtidigt avfärda nästan alla faktiskt utförda nybyggen som ovetenskapliga syns mig vara ensidigt och kontraproduktivt. Att sträva efter »det ideala nybygget» (Westerdahl) är enligt min mening också lika fåfängt som kattens jakt efter den egna svansen, eftersom någon idealisk förlaga ännu inte påträffats och heller aldrig kommer att grävas fram. Än mindre kan vi hoppas att få påträffa någon idealisk färd att kunna återupprepa och som besättningsmän vid våra experiment får vi säkert låta oss nöja med nutidens, ur vikingasyvinkel föga idealiska människor.

Jag var för mitt inlägg ombedd av *Fornvännens* redaktion att ge en översikt av de senaste årens stora byggaktivitet utifrån min förankring i både svenskt och danskt material.

Mina försök att bringa ordning i den kaleidoskopiska mångfald av byggen som uppstått inom denna sfär avfärdas alltså som ensidiga och kontraproduktiva. Jag kan bara vidhålla vad jag skrivit. *Ja, ensidigt*, i den bemärkelsen nämligen, att jag talar för kravet på ny arkeologisk kunskap. *Ja, kontraproduktivt* (counterproductive? men inte passiviserande, inte kontraproduktivt?) i den meningen att jag vill ha strikta regler för att ett visst arbete skall kallas *reproduktion*. Övriga nybyggen intresserar mig inte i sammanhanget. De får följa sina regler men skall inte betraktas som ett bidrag till ny arkeologisk kunskap. Vi maritimarkeologer skall icke uppmuntra dem genom att ge dem arkeologisk – eller annan vetenskaplig – legitimation.

Som sådant förfaller komplexet vara ett exempel på klassiska problem i arkeologisk förmedling (se t.ex. Andersson m.fl. red. 1995). Det är således inget fel att lära sig segla och ro Edbergs »typbåtar», ekor och kustkryssare. Men dessa lärövningar blir farliga när de förses med en vetenskaplig aura.

Edberg måste ha funnit sin alldeles egna svans. Om det finnes en idealisk förlaga, dvs. med alla delarna bevarade, så behövdes ju ingen rekonstruktion. Förutsättningen är ju just den, att materialet i någon mån är fragmentariskt! Det gäller ju allt arkeologiskt material och all experimentell arkeologi! Om den idealiska förlagan finnes kunde man ju nöja sig med en *kopia*, eller en *modell* (i någon skala). Ingenting avgörande nytt skulle kunna fogas till den teknologiska bilden. Få mellanliggande led behövdes, som i det komplicerade arbetet med en rekonstruktion av ett fragmentariskt fynd. På sin höjd några delar av byggprocessen skulle behöva rekonstrueras. Däremot kvarstår givetvis som väsentligt moment proven i sjön. (Att döma av Edbergs resonemang skulle han redan ha funnit den ideala förlagan eftersom han nöjer sig just med att prova den i sjön.)

Den resignation som man tycker sig spåra i Edbergs förakt för ideal torde även motsvaras av en motsvarande ringaktning för strävandet

efter vetenskaplig »sanning». Visserligen kan vi aldrig nå fram till den absoluta sanningen i humanistisk mening, men som Mats P. Malmer nyligen framhållit i en personlig deklaration, *vetenskapens uppgift är att söka sanningen*. Det ligger ett omistligt värde i att söka sanningen – trots att man aldrig kommer att nå den (Malmer 1995, s. 129). Denna strävan bör aldrig ändras eller mista sin styrka genom förbehåll om bristande objektivitetskriterier eller kunskapsfilosofiska argument. Sikta mot stjärnorna och träffa i höjd med trädkropparna! Det är en humanistisk plikt, utvisad av historien själv. Med ett lösare förhållningssätt till kallet lämnas fältet öppet för utnyttjande av vetenskapen till allehanda dunkla politiska och ideologiska motiv. *Den avgörande insikten torde ligga i övertygelsen att den tid vi studerar och den tidens människor fundamentalt var annorlunda än nutidens*.

Det centrala blir då att undvika anakronistiska synsätt och försöka tillämpa ett levande, intellektuellt, förhållande till det man studerar. De forntida samhällena skall studeras holistiskt och inte efter vår tids sektoriserade indelningsgrunder. Självfallet gäller detta även »maritim» arkeologi.

Edberg påstår som synes, att jag framhållit att *speciella människor* borde bygga, dvs. leda bygget av, båtreakonstruktioner. *Ja, det stämmer! Arkeologer!* De skall besitta den alldeles speciella kunskap som borde utmärka sådana. Att döma av Rune Edbergs adress hör han själv till denna grupp. Det är beklämmande att se sådana förespråka andra principer än de vetenskapliga, när det finns helt »vanliga» människor som resonemangsvägen eller av egen kraft har insett dessa principer – och dessutom med liv och lust ideellt deltar i byggerna. I Danmark – och även på andra håll – inbegrips scouter, snickare och pensionärer utan den minsta arkeologiska yrkesanknytning. På sitt sätt kan ju även detta betraktas som »speciellt». Men man skall akta sig för att alldeles urvattna begreppen.

Och det är alldeles riktigt att *speciella båtar*, dvs. arkeologiska rekonstruktioner, skall byggas på *speciellt sätt*, nämligen som de en gång ursprungligen byggdes.

Dessutom skulle rekonstruktionerna byggas i en *speciell miljö*. Där kan jag inte följa Edberg. Kanske syftar han på mitt krav att byggerna inte

borde göras på ett vanligt båtbyggeri. Däremot är det ju en fördel för förmedlings- och PR-aspekten om fyndet man bygger efter är funnet i det område där bygget görs och att båttypen som sådan motsvarar förhållandena i de områden där den är avsedd att fungera (motsvarande min tanke om transportzoner, till vilka fartygens skrovform, framdrivning och lastinrättning är anpassade, Westerdahl 1995a; jfr Bill 1991).

Därtill så de *speciella verktygen*. Stämmer! När det finns faktiska arkeologiska fynd (Mästermyr – därtill på Gotland – m.fl.) och t.o.m. demonstrationer i bild av användning (särskilt Bayeux-tapeten) är det självklart. När man inte ens vill försöka tyder det på en lättsinnig inställning till själva arbetet. Jag motiverar i mina texter varför byggprocessen är lika viktig som det slutliga resultatet. Men det är följdriktigt, att Edberg saknar intresse för saken. Att bygga Krampmacken eller Aifur med speciella verktyg är inte meningsfullt, eftersom det inte rör sig om arkeologiska rekonstruktioner.

Jag vidhåller således, att med den innebörd som givits begreppen ovan, var min framställning avsedd att vara både ensidig och kontra-produktiv. Tack för klagorandet!

Edberg använder benämningen »rekonstruktion» för Krampmacken och Aifur. *Rekonstruerade vikingatida tyvbåtar* (s. 154). Det är ju absurt. Ånyo samma glidning eller urvattning av vedertagna begrepp. Rekonstruktioner av vad? Av vilket arkeologiskt fynd? Då är Séan McGrails begrepp betydligt ärligare, efter min kritik i IJNA (the replication debate; se Westerdahl 1993): *triremen är en flytande hypotes!*

Men ännu bättre humor – och självkritik! – hade Erik Nylén och Erik Olsson i Sanda, när de döpte den första »tyvbåten» till Krampmacken. Det erkännandet är jag verkligen beredd att ge. Är begreppet *båttyp* för övrigt så utnött att man måste ersätta det med *tyvbåtar*?

En absurditet kommer sällan ensam, ej heller här. Om det inte existerar någon egentlig förlaga, vilket vetenskapligt ändamål skall de noggrant redovisade (t.o.m. i matematisk form) seglings-, rodd- och släpförsöken tjäna? Vilken typ av exakthet är då målet? Egenskaperna hos »tyvbåtarna» Aifur och Krampmacken eller hos faktiska vikingatida farkoster?

Jag har vid ett flertal tillfällen påpekat att det finns en samtida historisk källa med osedvanligt högt källvärde till Rysslands vikingatida transportförhållanden. Den visar klart de samhälleliga sammanhangen och därtill även den båttyp (att kontrasteras mot »typbåt») som använts. Den finns i den bysantinske kejsaren Konstantinos Porphyrogenetos' verk till förmån för hans sons utbildning (grek. *Pros ton hyion Romaion*, allmänt känt under den latinska titeln *De administrando imperio*). Även i avsaknad av en svensk översättning (se dock Falk 1951 och mitt urval i Westerdahl 1985; Moravcsik 1949; Jenkins 1962; på tyska i Westerdahl 1992a) är det graverande för de s.k. båtexperimentella grupperna som inriktar sig på Ryssland att *de aldrig nämner, än mindre diskuterar detta utomordentligt viktiga vittnesmål* (t.ex. Edberg [red.] 1996).

Sagesmännen för det material som gäller Ryssland är uppenbarligen personer som inte bara har haft förstahandskännedom om skandinaviskt och slaviskt språk utan även ingående kunskaper om transportförhållandena. Resorna som rhos (ruserna) företar till Konstantinopel är ett flerårsföretag. En lätt friserad sammanfattning efter Falk (1951, s. 11 f.) lyder sålunda: Kejsaren berättar, att de rhos som kommer från Yttre Rhosia kan komma från Novgorod, Smolensk, Ljubec, Tjernigov eller Vysgorod. Om våren efter att ismältningen gjort vattenlederna farbara samlas de vid Kiev. Där förstör de sina gamla *monoxyla* (stockbåtar) och köper nya av slaverna, som dessa på vintern huggit till i sina skogar.

Det förefaller vara självklart att det rör sig om utvidgade aspstammar, som vi känner dem från senare etnologiskt belagda finska *haapiot* (Korhonen 1982), med påsydda skvättbord. Rhos tar öskar, årtullar (med sina skvättbord) och annan utrustning från sina gamla båtar och utrustar därmed de nya. I juni månad bryter Greklandsfararna upp. De viktigaste handelsvarorna har lastats, inte minst slavar. Under några dagar dras handelsflottan samman vid Vytecev, en rhosisk skattebefästning strax nedanför Kiev. När flottan anses fulltalig beger man sig tillsammans i konvoj utför floden. Därefter följer den berömda skildringen av Dnjeprforsarna. Efter att ha gemensamt för-

svarat sig mot petjenegererna vid nedre Dnjepr återsamlas man vid mynningen, där master och segel (möjligen också extra skvättbord?) installeras för seglingen längs Svarta havets östra kust.

Därtill har jag och andra påpekat, att just denna båttyp är den som framförallt påträffats som arkeologiska fynd daterade till vikingatid och tidig medeltid i Ryssland (t.ex. Novgorod; jfr t.ex. Korhonen 1982). Klinkbyggda båtar av okänd modell (med naglar i stället för syteknik?) har också funnits, att döma av klinknaglar i ryska brandgravar (vidare nedan om naglar).

Därmed kan man också hävda att skildringen visar på den begynnande statsbildningen i Ryssland. Fyra betingelser har särskild betydelse i detta sammanhang: 1) upptagande av skatt 2) delegation av maktutövning 3) regionalisering (med en tendens till komplementaritet) och 4) transportsystem (Westerdahl 1992a, 1992b, 1994). Här finns upptagandet av skatt (skinn, pälsverk, ev. båtar?) genom ett särskilt socialt skikt som under sina insamlingsresor under vintern (ryska *poljudie*; det avledda skand. *pólútasvarf*) låter behoven styra det regionala uttaget – och slutligen ett sofistikerat transportsystem, med högt specialiserade båttyper för det ändamål och den transportzon som avsågs.

Rhos använde alltså ryska båtar och ryska transportsätt vid sina färder till Konstantinopel. Detta pågick genom hela den fortsatta ryska historiens expansion över flodvägarna (även Crumlin-Pedersen 1988, 1989; jfr även Kerner 1946 för senare tid). På samma sätt for också Ingvar den vittfarne efter 1040 (Larsson 1983, 1986), liksom Erik Ejegod 1103. Att släpa med sig samma båt från Skandinavien till Konstantinopel verkar opraktiskt och orealistiskt.

Överhuvudtaget bör vi räkna med en anorlunda, intermitterent, form av resande i de forntida nordeuropeiska samhällena, med omlastning och byte av farkost efter olika betingelser. Rhos har etablerat sig bl.a. vid just de punkter där denna omlastning har ägt rum. Förutsättningen för den tidiga ryska statsbildningen är kontrollen över detta transportsystem, som tidigare haft en mera fragmenterad prägel. Man får därför inte låta sig bedras av Nestorkrönikans (senaste översättning till nor-

diska språk: *Nestors Krønike* 1983) omnämmande av en färdled mellan varangerna och kejsarstaden till den i nutiden förföriskt näraliggande tolkningen att det rör sig om en kontinuerlig, i ett sammanhang och i samma farkost företagen resa.

Denna Konstantinos' skildring tycks i Sverige bara lusläsas för sin uppräknings av forsarnas namn i Dnjepr (och då läser man på sin höjd bara Falk 1951). Hade den inte haft *Aifur* (och fornslav. *Neasit*) som namn på den farligaste och längsta sträckan skulle inte den gotländska Pilgårdssstenen ha kunnat tolkas – och Edbergs »typbåt» inte ha fått sitt namn!

Till detta kommer faktiska arkeologiska belegg för hur dragställen sett ut, både i Ryssland (med bebyggelsearkeologi från 1000-talet; Makarov 1995) och i Norge (t.ex. Nymoen 1995). Kortare drag i Sverige kan man finna även hos Ambrosiani (1991). Det förefaller som om de »båtexperimentella» grupperna är helt ovetande om sådant material (t.ex. Edberg [red.] 1996). I det historiska materialet från 1200-talet framgår att organiserad *omlastning* under särskilda fogdar skett från västra Dvina till Dnjepr, inte släpning av båtar (hos t.ex. Kerner 1946, som ändå återopas av Edberg).

Det märkliga är, att Edberg tycks vilja inhösta ironiska poäng på vår bekostnad också här: »i sjön betyder det faktiskt väldigt litet om exempelvis klinknaglarna är handsmidda eller inte» (s. 154). Där slog han sig nog på tummen! I och för sig kunde man nämna rostbenägenheten hos modernt framställda nitlar, särskilt i ek, men det betyder ju litet om man bara har tänkt sig att släpa båtar på land. Viktigare är den noggrant genomförda undersökning som Jan Bill (byggare av bl.a. Arnljot i Bräcke; Bill 1994) utförde just på klinknaglar. Det visar sig då att det finns en tydlig skillnad mellan det nordiska båtmaterialiet och det östliga (t.ex. det på brandgravfältet Plakun vid Novgorod). Det verkar med andra ord som om båtar i Skandinavien har byggts med rundade nitskänklar och i Ryssland med fyrkantiga. Implikationen för oss ligger i öppen dag: *de klinkade farkosterna som användes i Ryssland har byggts där och inte i Skandinavien!*

Självfallet skall hänsyn tas till behov av reparationer och till det faktum, att båtar är sällsynt

mobila ting, men faktum kvarstår! Självfallet skall ingalunda förnekas att en och samma båt i något enstaka fall kan ha kommit hela den långa vägen. I början av nordbornas penetrering av Ryssland kan det säkert ha förekommit. Men med inrättandet av transportsystemet och även kontroll och lokalisering av bebyggelse med gott om lastdrängar och hästar till omlastningsställena var det helt onödigt. Dessutom måste man räkna med att en stor del av uppsamlingen skedde på vintern, då för övrigt dragställen var lika tillgängliga och mera bekväma än i barmarkstid.

Samma omedvetenhet om betydelsen av vetenskapligt grundad diskussion och alternativa synsätt går som en röd tråd genom hela Edbergs text. Det blir bara sparka och spring! I avsnittet om balansen mellan segelfartyg och roddfartyg liksom redovisningen av »skotnätets» funktion (s. 150 f.), Landströms (1960 osv.) *hanfotssystem*, anknyts tydligt till en uppfattning som tolkar bildstenarnas bildframställning utan diskussion av kontext och symbolvärde (jfr Andréén 1993). Det faktum att vi här rör oss med gravmarkeringar utelämnas eller förutsätts vara utan betydelse.

Det finns åtminstone två möjligheter till alternativa synsätt på avbildande konst. Självfallet är det så, att bildstenarnas skepp avbildar vad forntida nordbor har uppfattat som riktiga, existerande, faktiska skepp. Men den symboliska kontexten gör det i detta fall nödvändigt att diskutera möjligheten av att de är underkastade medvetet omgestaltande tendenser till någon aktuell ideologisk nivå (religiös innebörd, se mångfalden i Crumlin-Pedersen & Thye [1995], konservatismen i Lübecks stadssigill [jfr Varenius 1992, s. 122 ff.]). I preliterata samhällen uppträder en påfallande oförmåga att uppfatta abstraktioner (Ong 1991). Ett allmänbegrepp som *Skeppet* är därmed främmande för mentaliteten i det senvendeltida och vikingatida Norden. Däremot kan man kunna ha avsett ett *särskilt* skepp. Frågan är då om det avser den avlidnes farkost eller har någon annan och djupare innebörd.

Att skeppet på de senare bildstenarna alltså har segel, medan de tidigare har åror kan förutsättas ha särskild betydelse. Det betyder inte

självlklart att alla »normala» skepp vid alla »normala» tillfällen går under segel. Däremot kan det innebära att just detta skepp gör det, vilket det nu än är. Att skeppet ibland har ett invecklat hanfotssystem som greppas av hela besättningen kan också betyda att det rör sig om ett speciellt skepp vid ett speciellt tillfälle. Vad detta speciella tillfälle avser kan man sluta sig till av kontexten, gravmonumentet.

För konkretiseringens skull vill jag här antyda att detta speciella skepp vid detta speciella tillfälle är ett gudarnas skepp. Det skeppet är känt under namnet *Skidbladnir* i nordisk mytologi. Den vanligaste ägaren är fruktbarhetsguden, vanen *Frey*, men även asaguden *Odinn* kunde ses som ägare. Det hade två utmärkande magiska egenskaper: 1) det seglade alltid för god vind, 2) det kunde vikas ihop och stoppas i en pung (Westerdahl 1995b, s. 46).

Edbergs iakttagelse om skotnäten på s. 154 är intressant: »en viktig funktion hos skotnäten vid segling i hårt väder». Den kan ges innebörd i (möjliga båda) dessa sammanhang.

Dessa och andra detaljer visar för samtidens betraktare vilket skepp som avsågs på stenen. Även om man därmed måste reducera *Skeppets* representativitet måste förutsättningen vara att gutarna visste hur ett riktigt skepp kunde uppföra sig i hårt väder och hur man bemästrade en sådan situation. Det var svårare att visa på stenen hur man vek ihop båten och stoppade den i fickan. Kanske räckte det med skotnäten?

Edberg har även tidigare på hittills oklara grunder kritiserat dansk experimentell arkeologi (en recension av Søren Vadstrups bok *I vikingernes kølvand* [1993] i *Marinarkeologisk Tidsskrift*). Tar jag fel när jag – i brist på saklig argumentation att hänga upp svaret på – hänför den kritiken till sårad svensk nationalism? Finns det manne fog för den kritiska hållning gentemot »vikingasyndromets» illavarslande tendenser som Carl Olof Cederlund nyligen publicerade i *Meta* 3/95 (Cederlund 1995) och som jag och andra med mig också har besvarat i *Meta* 4/95 (Westerdahl 1995) – möjligen alltför optimistiskt?

Jag tror således inte att maritim arkeologi, eller för den delen någon historisk vetenskap, försatts i gungning av Rune Edberg och gänget kring Aifur. Vi får förutsättas stå stadigt på egna

ben.

Gruppen rekommenderas att fortsätta sin verksamhet på en mera kritisk bas. De kan inleda med att visa mera respekt för de eventuella förfädernas *anpassningsförmåga* genom att bygga upp en organisation som gör det möjligt att använda den båttyp som faktiskt har använts på de ryska floderna i vikingatid: stora rodde äspingar av finsk-rysk typ med sydda bord och intimmer för segling. I det fallet är man hänvisad till andra förutsättningar än dem som gäller traditionella vikingatida klinkfartyg. Det kan bli en spännande process – och dessutom en som är alldeles oprövad!

Om det är något som har fått friska vindar att vina i seglet och friskt vatten att glida under kölen för experimentell båtarkologi är det just de av Edberg som onödigt – och omöjligt! – rekonstruerade Roar Ege, Helge Ask, Saga Siglar och Arnljot.

Referenser

- Ambrosiani, B. 1991. Birka. Its waterways and hinterland. Crumlin-Pedersen, Ole (red.) *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, s. 99–104. Roskilde.
- Andersson, E., Dahlgren, M. & Jennbert, K. (red.) 1995. Arkeologi och förmedling: rapport från arkeologidagarna 18–19 januari 1994. *Report Ser. Univ. of Lund, Inst. of Arch.* 54. Lund.
- Andrén, A. 1993. Doors to other worlds. Scandinavian death rituals in Gotlandic perspective. *Journal of European Archaeology*, Vol. 1, Spring 1993, s. 33–55.
- Bill, J. 1991. Vikingeskibe som eksperimentelt arbejdsområde. *Kontaktstencil XXXIII* (1989). Umeå.
- 1994. Iron Nails in Iron Age and Medieval Shipbuilding. I: Westerdahl, C. (red.) *Crossroads in Ancient Shipbuilding. Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, s. 55–63. Roskilde.
- Cederlund, C.-O. 1995. Vad är marinarkeologi? En studie av ideologiska och symbolistiska tendenser i svensk marinarkeologi – byggd på litteratur publicerad 1986–1990. *Medeltidsarkeologisk Tidsskrift (Meta)* 95:3, s. 46–65.
- Crumlin-Pedersen, O. 1988. Schiffe und Schiffsfahrtswege im Ostseeraum während des 9.–12. Jahrhunderts. *Oldenburg–Wollin–Staraja Ladoga–Kiew. Handel und Handelsverbindungen im südlichen und östlichen Ostseeraum während des frühen Mittelalters. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission* 69, s. 530–563. Frankfurt a. M.

- 1989. Vikingernes »søvej» til Byzans – om betingelser for sejlads ad flodvejene fra Østersø til Sortehav. Kisbye, T. & Roesdahl, E. (red.), *Beretning fra Ottende tværfaglige Vikingsymposium*, s. 33–51. Højbjerg.
- Crumlin-Pedersen, O. & Thyge, B. (red.). 1995. The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. *Publications from the National Museum. Studies in Arch and History* Vol. 1. Copenhagen.
- Edberg, R. 1995. Låt det gunga om båtärkeologin. *Fornvännen*.
- (red.) 1996. Vikingavägar i öster. *Meddelanden och Rapporter från Sigtuna Museer nr 1*. Sigtuna.
- Falk, K.-O. 1951. Dnjeprforsarnas namn i kejsar Konstantin VII Porfyrogenetos De administrando imperio. *Lunds univ. årsskrift NF*. Avd. 1, Band 46. Nr 4. Lund.
- Jenkins, R. J. H. 1962. Constantinus Porphyrogenetus De administrando imperio Vol. II. Commentary. London.
- Kerner, R. J. 1946. The urge to the sea. *The Course of Russian History. The role of rivers, portages, ostroms, monasteries and furs*. University of California, Berkeley, Los Angeles.
- Korhonen, O. 1982. Samisk-finska båtärmer och deras slaviska bakgrund. En studie i mellanfolklig ordgeografi och mellanfolklig kulturhistoria. *Skrifter utg. av Dialekt- Orttnamns- och Folkminnesarkivet i Umeå*. Ser. A, Dial. nr 3. Umeå. (Diss.)
- Landström, B. 1960. *Skeppet*. Stockholm.
- Larsson, M. G. 1983. Vart för Ingvar den vittfarne? *Fornvännen*.
- 1986. Ingvarstågets arkeologiska bakgrund. *Fornvännen*.
- Makarov, N. A. 1995. Portages of the Russian North: historical geography and archaeology. *Fennoscandia archaeologica XI*, 1994, s. 13–27. Helsinki.
- Malmer, M. P. 1995. Grunden till mitt arkeologiska liv. Nordbladh, J. (red.), *Arkeologiska liv. Om att leva arkeologiskt*. Gotarc Ser. C, Arkeologiska skrifter No 1, s. 123–135. Göteborg.
- Moravcsik, Gy. (red.) 1949. *Constantine Pophyrogenitus. De administrando imperio*. (Översatt av R. J. H. Jenkins.) Budapest.
- Nestors Krønike*. Översat og kommenteret af Gunnar O. Svane. Wormianum, Højbjerg 1983.
- Nymoén, P. 1995. Søvejen over land – om eid og båtdrag i Midt-Norge. I: *Spor 1/95 (Hav og land)* s. 34–36. Trondheim.
- Ong, W. 1991. *Muntlig och skriftlig kultur. Teknologiseringen av ordet*. Göteborg. (Eng orig. *Orality and Literacy. The Technologizing of the Word*. London/N Y 1982 etc.)
- Varenius, B. 1992. *Det nordiska skeppet. Teknik och samhällsstrategi i vikingatid och medeltid*. Stockholm Studies in Archaeology 10. Stockholm. (Diss.)
- Westerdahl, C. 1985. Bygger projekt Krampmacken på en illusion? *Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet (Medd/MAS)* 2/8, s. 12–20.
- 1992a. Verkehrstechnik auf Binnenwasserstrassen in Russland zur Wikingerzeit. *Deutsches Schifffahrtsarchiv 15* 1992, s. 83–104. Bremerhaven.
- 1992b. Vikingatidens transportteknik i Ryssland. Fellows-Jensen, G. & Lund, N. (red.), *Elleve tværfaglige vikingesymposium*. Københavns Universitet 1992, s. 7–26. Højbjerg.
- 1993. The trireme – an experimental form? An answer to Séan McGrail in *IJNA* 21.3. *International Journal of Nautical Archaeology (IJNA)* 22.3, s. 205–206. London etc.
- 1994. Statsbildningsprocess och medeltida transportstrukturer. Grundberg, L. & Nykvist, P. (red.) *En norrlandsbygd möter yttervärlden. Styresholmsprojektets medeltidssymposium på Høla Folkhögskola 26–28 juni 1992*, s. 145–160. Härnösand.
- 1995a. Traditional transport zones in relation to ship types. Olsen, O., Rieck, F. & Skamby Madsen, J. (red.) *Shipshape. Essays for Ole Crumlin-Pedersen*, s. 213–230. Roskilde.
- 1995b. Society and Sail. On symbols as specific social values and ships as catalysts of social units. Crumlin-Pedersen, O. & Thyge, B. (red.), *Publications from the National Museum. Studies in Arch. and History*, Vol. 1, s. 41–50. Copenhagen.
- 1996. Från bondens sjöbod går alltid en tamp till fiskarens lada. Till den maritima arkeologins försvar. Ett svar till Carl Olof Cederlund. *Medeltidsarkeologisk Tidskrift (Meta)* 95:4, s. 18–27.

Christer Westerdahl

Institut for Arkæologi og Etnologi,
Vandkunsten 5, DK-1467 København K

