

de samme slags navne. Det er imidlertid kun delvis tilfældet. En foreløbig undersøgelse af de mandsnavne, der findes i vikingetidens runeindskrifter, og dem, der indgår i de samtidige navne på -torp, viser, at medens lidt under halvdelen af runestensnavnene er gamle toleddede personnavne (som vi kender så vel fra lev-navne og urnordiske runeindskrifter), er kun ca. en femtedel af torp-navnenes mandsnavne af denne type.⁶ Denne forskel er altså ikke kronologisk, men socialt betinget. Den harmonerer med den klassiske opfattelse af torperen som en mand, der ikke rangerede så højt i systemet som de fornemme mænd i runeindskrifterne, og altså også med den sædvanlige bebyggelseshistoriske forklaring på tilkomsten af bebyggelsesnavnene på -torp.

Niels Lund kan da, såvidt jeg kan se, ikke finde megen positiv støtte for sin teori om de danske torp-navne i overleveret historisk materiale. Der er derimod som anført mange svage punkter i hans argumentation og vurdering, og flere vil blive påpeget i en afhandling af Britta Olrik Frederiksen i *Namn och Bygd* 1981.

Stednavneforskere, historikere og arkæologer har meget at tilbyde hinanden i udforskningen af Danmarkshistorien i de første 12–1300 år af vor tidsregning.

Men det er væsentligt, at tilbuddene har en form, som ikke lader sig mistolke. Det er vigtigt, at det klart fremgår, ud fra hvilke teoretiske forudsætninger, med hvilke metoder og på grundlag af hvilket materiale stednavneforskeren/historikeren/arkæologen ser sig i stand til at opstille hypoteser, fremsætte teorier, måske endog fortælle sandheder om en bagved liggende virkelighed. Det er den bedste måde at undgå den fare der består i, at A opfatter B's hypoteser og formodninger som kendsgerninger, der kan støtte A's hypoteser, som så måske af B bliver opfattet som klippefaste resultater. »The danger of circular arguments is obvious« siger Niels Lund. Helt enig.

Per Ole Schovsbo:

Mand, vogn og skib i nordisk oldtid og tidlig middelalder

Status over forskningen af større træsager fra moser og marine aflejringer samt anlæg og veje – i praksis og teori.

Efter at have nydt godt af danske museers beredvillighed og store interesse for indsamlingen og registreringen af upublicerede mosefundne vogndelev, er arbejdet nu nået så langt, at en foreløbig syntese i form af en specialeafhandling ved Århus Universitet er færdigskrevet (Tidlige vogntyper fra skandinaviske mosefund og deres kontinentale forbindelser). I omarbejdet form fremlægges materialet i Nordiske Fortidsminder, mens enkeltundersøgelserne publiceres i artikler.

Materialet der ligger til grund for denne syntese, omfatter hjul- og vogndelev, der fordeler sig i tidsrummet fra sen neolitikum og frem til 14. århundrede og beror på henvend 25 danske museer. Nationalmuseets I og II Afdeling noterer sig for broderparten, godt 50% af de bevarede godt 500 genstande og fragmenter. Registreringsarbejdet er udført som et pilotprojekt således at materialets formvariation, funktionstyper og hovedformer foreløbigt har kunnet bestemmes ved skitseopmålinger, beskrivelser, beregninger og fotografiske optagelser – oftest i form af farvedias. Hvor der ikke har været komplikationer, har vedprøver til årsbestemmelse kunnet udtages umiddelbart, og i begrænset omfang har det tillige været muligt at opmåle stykkerne i fuld skala til senere nedfotografering. Kun i sjældnere tilfælde er der foretaget C-14 dateringer af materiale i tilknytning til registreringsarbejdet, men i alle tilfælde er fundenes bilag i museernes arkiver gennemgået og erhvervet i fotokopi, således at de fundmæssige oplysninger, heriblandt de rent arkæologiske dateringer, er udnyttet maksimalt.

Det har på grundlag heraf været muligt at orientere sig i materialet og at opdele det i en

6. J. Kousgård Sørensen, *Danske bebyggelsesnavne på -sted*, 1958, s. 223.

række funktions- og formgrupper, der igen har kunnet inddeles i een eller flere typologisk-kronologiske serier i relation til de udvalgte elementer. Det har ikke været målet at fremhæve alle træk i materialet, kun sådanne, der viser tilstrækkelig sammenhæng og variationsbredde, således at hver enkeltfund kan ses som aktuelle koblinger af hinanden uafhængige elementer. Egerhjulets fælgkranse og navformer følger fx typologisk-kronologisk set deres egne veje, og kobles via egertapformer og egertal på karakteristisk vis således, at et kontinuum kan etableres på grundlag af kun få absolutte dateringer – lige så få relative samt kontinentale, insulære og skandinaviske paralleller – der tilmed er meget dårligt publiceret.

Efter pilotprojektets afslutning er næste fase publikationen af udvalgte fundkomplekser der opmåles i fuld skala, vedbestemmes og dateres naturvidenskabeligt – en første begyndelse er i så henseende Rønhjerg-hjulets fremlægning i MIV 1981 (se side 99). I forbindelse hermed analyseres vedstrukturen, udkløvningen, den håndværksmæssige forarbejdning, slidspor og brud – helst i lyset af efterlignende forsøg, således at en mulighed for testning af analyserne kan etableres – samtidigt med at iagttagelsen af anvendt og forarbejdet træ kan skærpes. Der er muligheder for systematiske fejlslutninger, med mindre man forsøger at samle alle de forskellige indtryk under den fælles overvejelse (som tillige præger analysearbejdets situation og mulighed): hvad er funktionelt, økonomisk og mest hensigtsmæssigt? Hvorledes når man målet på bedste og billigste måde ud fra de givne materialer, værktøjer og forarbejdningsmetoder?

Det er selvsagt vigtigt, at de udvalgte fund, der fremlægges i sin helhed, ikke kun er udvalgt efter typologisk-kronologiske hensyn, men også således, at de udgør et repræsentativt udvalg af hele det mosefundne materiales funktionsmæssige og teknologiske aspekt som vel muligt.

Tidligere arbejder har fremlagt en række problemer i tilknytning til materialepublikationer, uden hensyn til afgørende metodiske problemer indenfor fundgruppen – heriblandt

materialets formmæssige variation, mosetræs evne til deformation, skrumpning og kastning, vedsorter, teknologiske spørgsmål og materialets relation til de forskellige perioders transportmæssige behov i lyset af erhvervsøkonomi, handel og samfærdelsystemer – samt kritiske analyser af det som oftest forældede publicerede materiale og de unilineære kulturhistoriske tolkninger af transportmidlernes oprindelse og senere udbredelse. Man har næppe igennem tiderne konstrueret sine transportmidler på grundlag af en udviklingsmæssig typologisk nødvendighed – men derimod ud fra konkrete behov, økonomi og træteknisk evne, viden og tradition.

Mere komplicerede former behøver slet ikke at efterfølge mindre komplicerede former – høj grad af specialisation kan være en forenkling af ældre omstændeligt frembragte – ligesom det modsatte da også er tilfældet. Transportmidler er kort og godt redskaber, der ikke har et biologisk-evolutionistisk forløb gennem tid, men som er skabt i konkrete situationer – for at opfylde vidt forskellige behov – heriblandt præstigemæssige, kultiske men nok så ofte: erhvervmæssige og økonomiske behov.

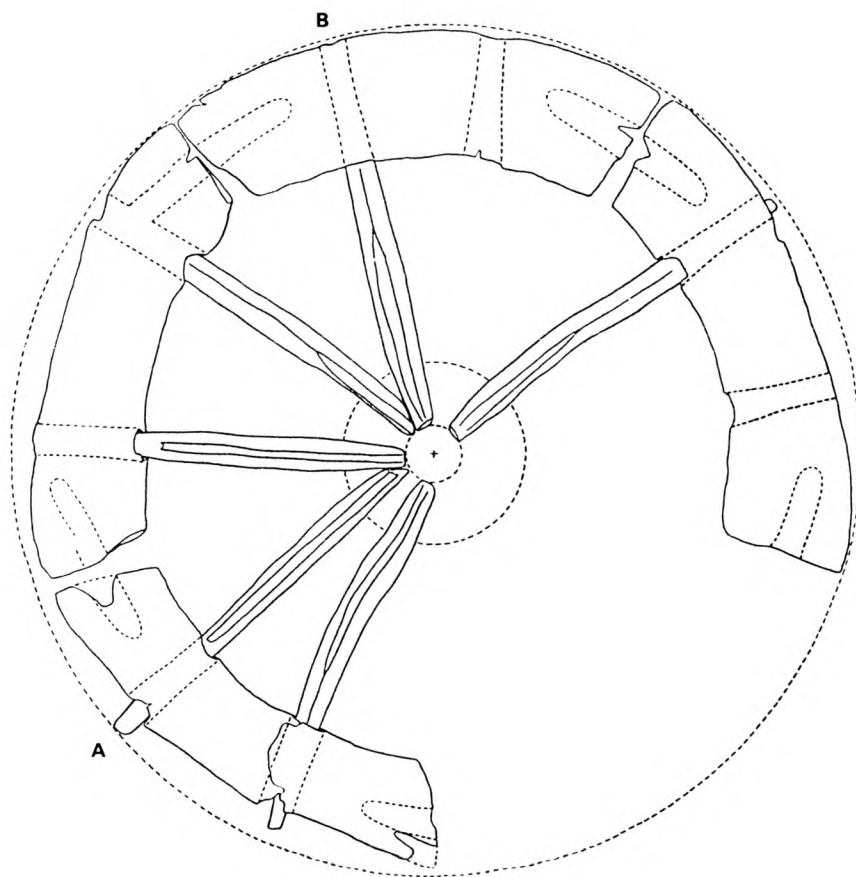
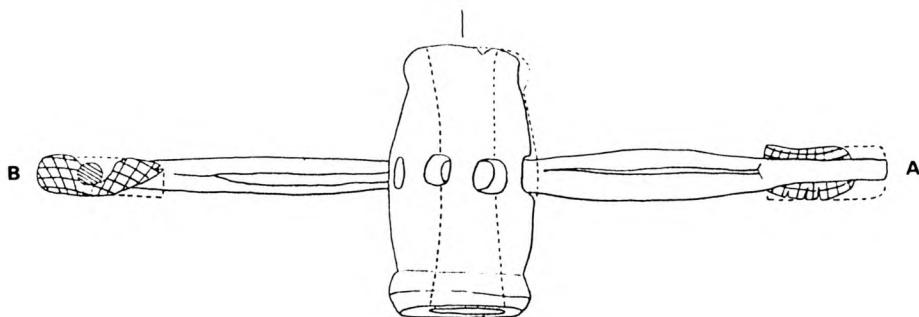
Det omfattende registreringsarbejde er derfor langt fra afsluttet og skulle gerne omfatte alle landets museer. Det er imidlertid en opgave, der ikke kan vente til bedre tider, fordi ikke blot flere af de allerede foretagne registreringer i løbet af de sidste 5 år er blevet historiske i den forstand, at originalmaterialet siden er gået tabt – men i løbet af de sidste 100 år er der gået op imod 1/4 af det musealt registrerede materiale tabt, på grund af mangelfuld eller dårlig konservering, utilstrækkelige magasinforhold og almindelig oprydning eller magasinrevisioner. Miseen skyldes naturligvis, at man ikke har været klar over materialets videnskabelige og formidlingsmæssige værdi – fordi det ikke har været underkastet videnskabelig bearbejdelse og samlet registrering. Det er en ond cirkel, som må og skal brydes nu i 11. time. Det kendteste eksempel på ødelæggelse af værdifuldt træmateriale som følge af u hensigtsmæssig konservering og opbevaring, er Skandinaviens ældste skibsfund, krigskanoen fra

Hjortespring på Als, der efter et halvt hundrede års udstilling på Nationalmuseet måtte omkonserveres for betydelige beløb – og med betydelige tab af konstruktive detaljer, vedatonomisk og træteknologisk dokumentationsmateriale til følge. Langt værre er det gået vogndelene, der kan ses at være kasserede efter total opløsning i magasinerne, ligesom spanter og andre større træsager med ukendt funktion, kan findes udført af museernes protokoller af de samme årsager. I et par tilfælde har man anvendt vognmateriale til naturvidenskabelige dateringer, med ødelæggelse til følge – fordi lag eller anlæg skulle bestemmes kronologisk, og de pågældende vogndelev med sikkerhed var fundet i kendt relation hertil. Når hertil kommer den ringe bevågenhed mosefundne træsager som regel finder hos tørvegravere og arkæologer, vil det fremgå, at kun en hurtig fremlægning af materialet kan være medvirkende til at ændre billedet.

Disse tab af originalmateriale er nok så skæbnesvangre for skibsdelenes som for vogndelenes vedkommende, fordi det oftest meget kraftigere skibstræ slet ikke har kunnet hjemtages til museerne – endsiges konserveres i rimeligt omfang. At man også traditionelt har undgået tilstrækkelig dokumentation af materialet før det gik museerne af hænde igen, er en anden og mere gådefuld affære – men skyldes givetvis de samme forhold, som er nævnt under vogndelenes vedkommende: mangel på formidling af videnskabelige analyser – i det omfang, de allerede er gennemført. Selv i vore dage er det ikke muligt tilfredsstillende at konservere og stabilisere skibstræ af svære dimensioner – således er koggen i Bremerhaven til stadighed overrislet med vand ganske som regalskibet *Wasa* i Stockholm, de danske koggefund og andre vragefund, der ikke er så nedbrudte, at de har kunnet konserveres med polyetylenglycol. (Skuldelevskibene, Ellingåskibet, m.fl.). Koggen fra Kollerup ved Hanstholm, som blev udgravet efteråret 1978 i kraft af lokale donatorer og et bredt musealt samarbejde, kan måske frysetørres – et stort eksperiment, som kræver al mulig støtte. Men der er næppe heller muligheder for at tilvejebringe tilstræk-

kelige ressourcer til at dokumentere de fundne skibsvrag af videnskabelig værdi på tilfredsstillende måde, nemlig ved opmåling, udtagelse af vedprøver, prøver af kalfatring, tjærestoffer, etc. – samt systematisk fotografisk registrering. Havde man satset mere målrettet herpå, kunne man i langt højere grad end tilfældet er idag, med god samvittighed deponere det originale materiale i beskyttede havområder eller kunstige bassiner med det formål, at afvente kommende tiders landvindinger for den trækonserverende videnskab.

I stedet for at etablere kostbare komparative samlinger af vanskeligt konserverbare skibsvrag, kunne man lade fremstille modeller på grundlag af de foretagne opmålinger (i fuld skala) og lade dem indgå som dele af den videnskabelige syntese og formidling – det ville give en langt bedre fordeling af de meget begrænsede ressourcer, der er til rådighed for formidling, forskning og kildematerialets røgt og pleje – samt tillade at et mere fleksibelt forskningsprogram kunne iværksættes netop nu, hvor fritidsdykkerne skaber så megen uro i de marine områder og deres arkæologiske udforskning og fredning. Der mangler en form for dialog mellem fritidsdykkerne og de marine arkæologer, således at de kan blive opmærksomme på, hvorfor det er så vigtigt for forskningen at skabe arbejdsro. Kunne man få dykkerne over på sin side som allierede – i stedet for som nu – ville et vist ansvarsområde kunne delegeres ud til fritidsdykkerne og dermed spare både ærgrelser og penge for de marine arkæologer. Men det må ikke glemmes, at den marine situation idag ret nøje svarer til det pres på fortidsminderne og deres eksistens, som i slutningen af forrige århundrede og i begyndelsen af dette, tvang de antikvariske instanser til at foretage såvel landsomfattende berejsninger og registreringer, samt en meget stor mængde fredninger og undersøgelser af truede anlæg. Frilandsmuseer har bevaret truede bygninger ved at rive dem ned og senere genopført dem, når mulighederne var til stede, i egnede omgivelser – Nationalmuseets Molinologiske Laboratorium har udvalgt og anbefalet til bevarelse et karakteristisk udvalg af truede mølleanlæg – hovedsageligt i kraft af lokale donato-



Vognhjul dateret til tidlig middelalder, mosefund nær Flyndersø. Efter 40 års udtørring er den nedbrudte fælgrans af bøg deformeret stærkere end navet af birk og egrene af eg. Stykket kan med en vis forsigtighed rekonstrueres på grundlag af den her viste opmåling (i fuld skala) – forf. opmålt og tegnet 1980. Vedbestemmelse ved Peter Wagner. Udvendig diameter godt 110 cm. Gengivelse 1:10. (Skive Museum j nr 20/42).

rer. Eksemplerne er mange, og det kan marinearkæologerne i samarbejde med lokale sportsdykkere givetvis i tidens fylde tage ved lære af for at vraglovgivningens administration kan ske på tilfredsstillende måde.

Det ville være i høj grad ønskeligt, om der på en langt bredere basis end tilfældet er idag, sættes ind på dokumentationen af de store og meget store træsaer i danske museers magasiner. Uden at skulle investere i kostbare udgravninger, findes her allerede tilvejebragt kildemateriale til belysning af transportmidlernes historie, men også andre træsaer som bygningsømmer, vejømmer, broømmer, plove, trækåg, tørvspader, stammebåde, egekister, skulpturelt træ og større redskabs-træ og konstruktionstræ, halvfabrikata og rå-emner. Et analytisk arbejde her ville give mulighederne for at udvælge det nødvendige antal naturvidenskabelige og dendrokronologiske dateringer repræsentativt for materialets formgrupper og typologisk-kronologiske serier – ligesom et hidtil ukendt indblik i en teknologisk side af forhistorien og middelalderen, som har været en absolut fuldgyldig del af den materielle virkelighed og håndværksmæssige evne, ville kunne etableres. Samtidigt ville et sådant dokumentatorisk arbejde kunne sikre at materialet fremover blev lettere tilgængeligt for videnskabelige analyser i form af nedfotograferede opmålinger, katalogmæssige og analyse-mæssige data som vedsorter, fotografiske data, værktøjsspor-analyser, etc. – uafhængigt af det uhåndterlige originalmateriale og dets fremskredne opløsning.

Et sådant storstilet arbejde ville kunne drage nytte af efterlignende forsøg og ikke mindst af vedanatomet og træteknologisk ekspertise, således at man bliver i stand til at iagttage væsentlige elementer og måske ikke fortaber sig i dokumentation af ganske uvæsentlige træk – som fx en del af publikationerne af mosefundne vogndeale kan henfalde til. Den kvalificerede udvælgelse og bedømmelse er ikke til skade for et sådant storstilet arbejde, det modsatte ville gøre at det blev umuliggjort, tynget til jorden af rene petitesser – og håb om at gøre nye iagttagelser, hvis netop denne eller hin ejendommelighed blev med-

taget og belyst. Det har ofte været en svaghed ved den højt kvalificerede marine forskning, som i de sidste 20 år har bragt Skandinavien frem i forreste række.

De efterlignende forsøg indenfor den marine arkæologi er faktisk udført lige siden 1963, hvor en kopi af et skandinavisk vikingeskib blev søsat af en gruppe spejdere i Gram, med det formål at efterprøve Ladbyskibets sejlegenskaber – ganske som man tidligere har forsøgt sig med kopier af de norske skibe fra Gokstad og Oseberg. Siden er det gået slag i slag – sidste skud på stammen er så vidt vides Lendheim Sunds, der som fuldgod kopi af Skuldelev 5 burde kunne bidrage med endnu en lang række oplysninger til gavn for den marinearkæologiske forskning. Ideen at samle arkæologer og skibsfolk med henblik på en udveksling og faglig dialog parterne imellem, var een af mange gode – og, viser det sig: bæredygtige – anledninger til at etablere Vikingetræffet ved Moesgård Strand sommeren 1977 – men der kom forbavsende lidt marinearkæologisk dialogsnak ud af dette og de efterfølgende vikingetræf. Siden har skibsfolk skrevet små oplysende pjecer om det at bygge og sejle vikingeskibe. Den mest autoritative er et digert værk, skrevet af skibstømmer Jørgen Lynggaard og Olaf Christensen på grundlag af erfaringerne med Imme Aros, kopi af det middelalderlige Ellingåskib, udstillet på Bangsbomuseet ved Frederikshavn. Det udkom dog aldrig, men ligger og samler støv til ingen nytte.

Ligeså er der i de senere år etableret en lang række historiske værksteder, forsøgscentre og lignende (Lejre, Vingsted, Langeland, Odense, m.fl.) som øjensynligt fortsætter, hvor F. Sehested til Broholm på Fyn slap i forrige århundrede: den metodiske praktiske forsøgsvirksomhed som inspiration til og støtte for den teoretiske kronologiske videnskabelige arkæologi. To sider af samme sag til gavn for dem begge – eller rettere: til gavn for en samlet syntese, som for Sehested var den arkæologiske mulighed og vision; teori og praksis er kun hver det halve, som adskilte leder på idéforladt vildspor.

Men til trods herfor, har man ikke indtryk af, at disse mange institutioners interesse for

at skabe dialoger med den videnskabelige arkæologi, endside med en bredere befolkning i form af populær og almen formidling, er overvældende stor – bortset fra den indviede kreds og de mange skoleklasser, der giver eksistensgrundlag og lidt forvirret inspiration. Man synes at ville være nok i sig selv – ligesom det indrømmes, at arkæologerne næppe i stort tal render centrene på dørene for at spørge nyt. Den basale forståelse af nære problemer, materialer og vilkår i bredt perspektiv, som den skolede arkæolog med sin store viden om ledetyper, perioder og metoder kan mangle, kunne formidles via et nært samarbejde eller kontakt med et forsøgscenter. For netop her samles erfaringer og de iagttagelser, som fx forskningen af de større træsager har så megen brug for – her afprøves værktøj, her samles større bygningstømmer på mange forskellige måder, her ses slidspor, nedbrydningsfænomener, musegnav – her findes elementære oplysninger om udkløvning, imprægnering – har man garvet træ i tørvemoserne? – Alle oplysninger, som for et par generationer siden var almen viden, men som i vore dage er utilgængelige på grund af de traditionelle håndværks uddøen.

Ville man forsøge en koordination indbyrdes og en form for stadig dialog med de arkæologiske forskere, ville mange parallelle forsøg med samme resultat kunne undgås, man ville kunne lære af hinanden og ikke mindst: skabe en del af den Sehestedske syntese i samarbejde med den videnskabelige arkæologi. Indenfor denne er forskningen af de store træsager som vogn og skib en helt oplagt anledning.

Resultatet kunne være en bredere videnskabelig forståelse af den teknologiske og håndværksmæssige del af fortiden, hvorved den kunsthistoriske og typologiske del kunne sættes ind i mere relevante rammer – og dermed evnen til at kunne anlægge forbedrede analyser af det vanskelige materiale, som er ved at smuldre bort mellem fingrene på os. Hertil en bedre formidling til det publikum, som museerne og forskningen lever af og for – og endelig en bedre udveksling af resultater med forsøgscentre og deres forsøgsvirksomhed.

Især i vore dage, hvor nedskæringer af snart sagt alle budgetter finder sted samtidig med at der finder prisstigninger sted og nye opgaver delegeres ud fra centralt hold, er der muligheder for at satse på det materiale vi allerede har i museernes magasiner og arkiver – de resultater, der allerede er indvundet fra bygningen og manøvreringen af skibskopierne, forsøgscentre og de analysemetoder, vi kan benytte os af i form af let tilgængelig ekspertise indenfor træteknologi, forstbotanik, vedanatomi, dendrokronologi og pollenanalyse. Der mangles koordination og i høj grad også åbenhed og beredvillighed parterne imellem – men først og fremmest mangles en fælles vilje, der i disse sparetider må forekomme at være den mest økonomiske investering.

Erik Kroman:

Stød- og accentområder og deres oprindelse

Inden for de danske grænser er der en række områder, som ved sproglige ejendommeligheder adskiller sig fra det øvrige sprogområde. Som det nedenfor skal vises, må de være urgamle og skyldes antagelig folkebevægelser i oldtiden.

Mest fremtrædende er det område, som karakteriseres ved »stødet«, den ejendommelighed ved udtalen, at stemmebåndene under visse lydige betingelser klapper sammen og, i et kort nu, afbryder stemmeføringen. Allerede i 18. århundrede var man opmærksom på denne ejendommelighed, idet Høysgaard (f. 1698 i Aarhus, d. 1773) som den første har behandlet det i sine grammatiske arbejder. Områdets udbredelse er dog først blevet fastslået i de to højskolelærere Valdemar Bennike og Dr. Marius Kristensens »Kort over de danske folkemål«, 1898–1912 (Kort Nr. 74), der viser, at stødområdet omfatter c. 4/5 af hele landet og strækker sig over både Sjælland, Fyn og Jylland. Det afgrænses mod syd af stødgrænsen, der skiller det fra det stødløse område og nogenlunde følger breddegraden