

KUML



ÅRBOG FOR JYSK ARKÆOLOGISK SELSKAB
1953

With Summaries in English

KUML

ÅRBOG FOR JYSK ARKÆOLOGISK SELSKAB

1953

With Summaries in English

UNIVERSITETSFORLAGET I AARHUS

1953

Forside: Stendysse ved Torup på Mols

Redaktion:
P. V. GLOB

Copyright 1953
by
Jysk Arkæologisk Selskab

Printed in Denmark
by
Aarhus Stiftsbogtrykkerie A/S

Clicheer:
Hammerschmidt — Århus

INDHOLD

<i>Karl Martin Nielsen: Kuml</i>	7
<i>Holger Rasmussen: Hasselø-egen</i>	15
<i>Hans Norling-Christensen: Vestlandskedler og malede glas</i> ...	47
<i>Povl Simonsen: To djurslandske mosefund</i>	61
<i>Hans Christiansson: Jellingestenens bildvärld</i>	72
<i>Oscar Marseen: Fangstfolk på Selbjerg</i>	102
<i>Grantzau, Marseen og Riismøller: Melleholm</i>	121
<i>Hans Neumann: Et løveglas fra Rinlandet</i>	137
<i>C. J. Becker: Stenaldergrav fra Gabøl</i>	155
<i>Kristian Jeppesen: En græsk pyxis fra Homers tidsalder</i>	165
<i>Niels Thomsen: Om en vestjysk stald</i>	171
<i>Thorkild Ramskou: Ragnarok</i>	182
Jysk Arkæologisk Selskab	193

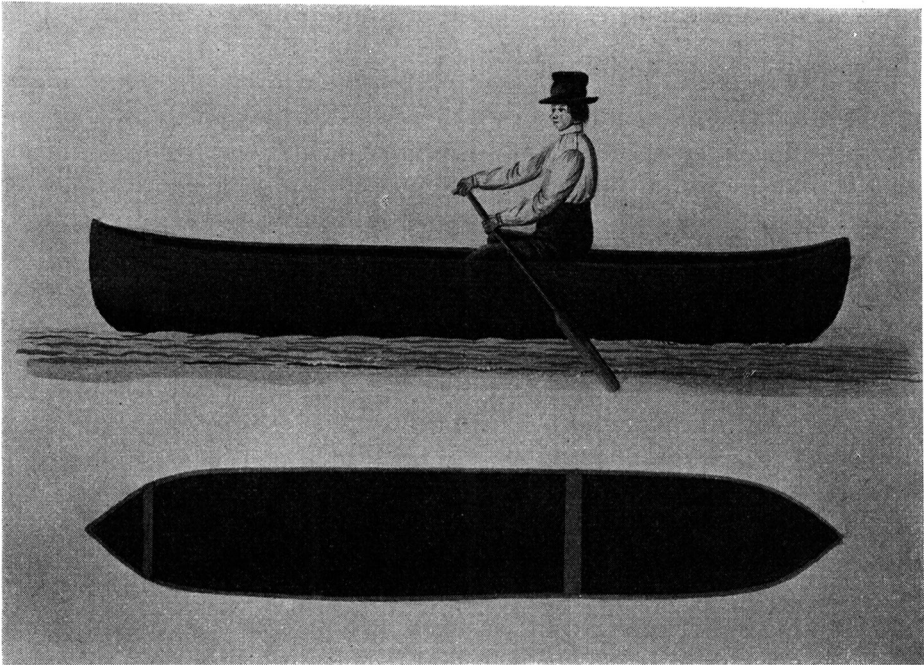


Fig. 1. Knubsbåd fra Rye sogn, Jylland, med udsparet tofte. Manden sidder på toften under paddlingen. Farvelagt tegning af R. H. Kruse fra o. 1834 (se note 46).

"Knubsbåd" from Rye parish, Jutland, with chiselled-out thwart. The man is sitting on the thwart while paddling. Coloured drawing by R. H. Kruse from around 1834 (see note 46).

Photo National Museum, Copenhagen.

HASSELØ-EGEN

Et bidrag til de danske stammebådes historie.

Af HOLGER RASMUSSEN

Havet dækker to trediedele af jordens overflade. Et utal af strømme har stillet sig hindrende i vejen for menneskenes fremtrængen, indtil de lærte sig den kunst at færdes på vandet. Mange forskellige hjælpemidler er taget i brug lige fra de simpleste til de mest komplicerede. Et enkelt af dem skal her omtales nærmere, nemlig stammebåden, udhulet af træ. Den kendes fra de fleste egne på jorden, hvor der overhovedet er brugbart materiale at få. Mange steder er den endnu, udhulet med ild og økse, i daglig brug, men anvendelsen af den indskrænkes stadig til fordel for mere bekvemme og sødygtige fartøjer. Det er dog ikke hensigten her at gå ind på problemet stammebåden i almindelighed, men at fremlægge

materiale til belysning af den danske stammebåd og dens europæiske baggrund.

Indtil Troels-Smith i 1946 offentliggjorde sin oversigt over stammebåde fra Aamosen¹⁾, kendte man overhovedet ikke sådanne både fra Danmark, som med sikkerhed kunne henføres til oldtiden. Såvel Nationalmuseet som mange af landets øvrige museer har vel i deres samlinger en hel del af disse både, men hovedparten er usagkyndigt fremdraget, ligesom bådene også er fundet uden daterbare genstande. Det er da også først den nye, naturvidenskabelige dateringsmåde, pollenanalysen, der har gjort det muligt med sikkerhed at fastlægge stammebådene fra Aamosen til yngre stenalder²⁾.

Fagarkæologerne har i regelen ytret sig med stor forsigtighed om stammebådens tilstedeværelse i oldtiden. Sophus Müller og Hans Kjær fastslår således begge, at det er uvist, om nogen af de fundne stammebåde skriver sig fra stenalderen. Müller ud fra den kendsgerning, at lignende fartøjer har været brugt her i landet gennem alle senere perioder lige til nutiden³⁾. Brøndsted fastslår kort og godt, at fund mangler, og positiv besked kan derfor ikke gives⁴⁾.

Det argument, Müller fører i marken, har han ganske sikkert hentet fra Boye, der allerede i 1882 havde været inde på problemet med de mosefundne både⁵⁾. Uden at ville afvise muligheden af at nogle af dem kan være fra sten- eller broncealderen, anfører han en meddelelse fra Silkeborg sø, der selv har brugt stammebåde i sin ungdom, og en fra Nykøbing Falster, der gør opmærksom på, at stammebåde endnu er i brug på Hasselø.

Medens Boyes indflydelse således kan spores i fagarkæologers kreds, har den været ringe eller ingen hos menigmand⁶⁾: Hver nyfunden båd gøres med forkærlighed så gammel som vel muligt. Bådernes primitive udseende synes også at berettigg hertil⁷⁾. For at skabe yderligere klarhed om problemet vedrørende de danske stammebåde, skal materialet fra nyere tid her behandles, idet udgangspunktet bliver Hasselø, hvor de senest har været i brug, og hvor traditionen om dem endnu er levende.

På Nationalmuseets 3. afdeling (Dansk Folkemuseum) opbevares en stammebåd med mus. nr. S. 175 75/1907. Oplysningerne om den er sparsomme. Den opgives at være fra Guldborgsund ved Falster, og den karakteriseres som en fladbundet pram, hulet i en bøgestamme. Den anslås til at være fra 17.-18. århundrede. En tradition på museet vil vide, at den skal være kommet til syne ved bredden af Guldborgsund engang under lavvande. Hvorfra denne tradition stammer, kan nu ikke oplyses.

Allerede fra Dansk Folkemuseums første år havde man forsøgt at erhverve en af »egerne« på Hasselø, hvor der endnu på denne tid var 5 af disse både i brug⁸⁾. Det viste sig imidlertid vanskeligt, men omsider lykkedes det dog museets repræsentant at komme til rette med en af ejermændene, sådan at han i december 1887 kunne afsende båden fra

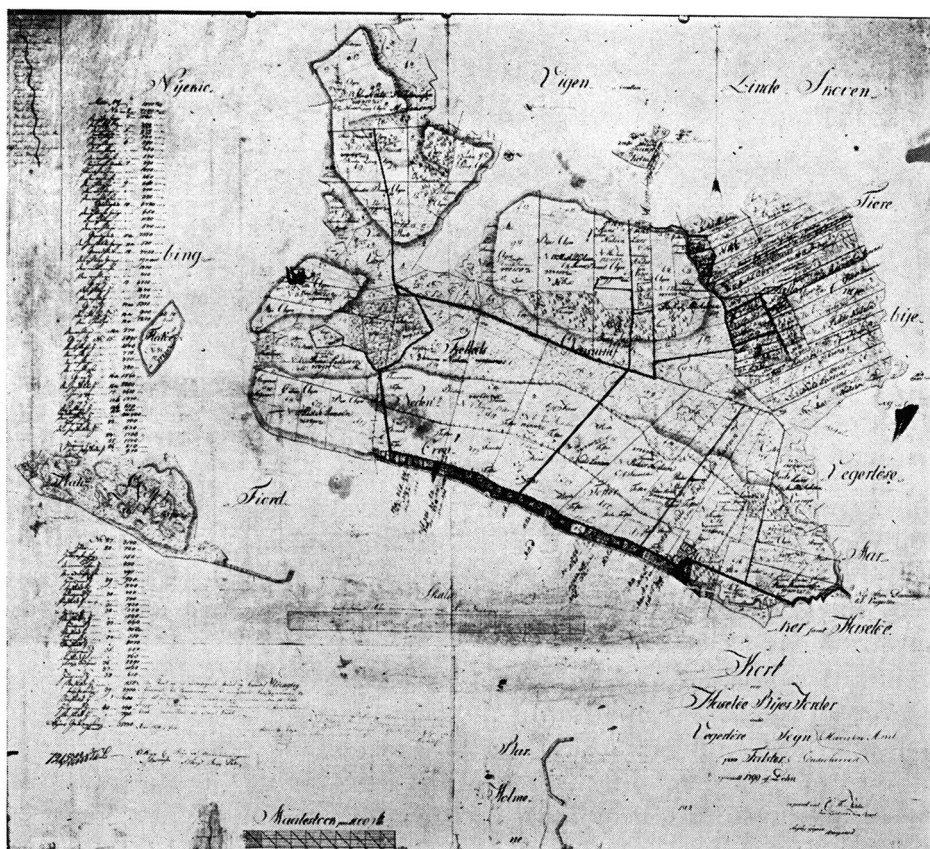


Fig. 2. Matrikelskort over Hasselø, opmålt 1799 og kopieret 1805. Langs øens sydkyst den langstrakte bebyggelse af en række gårde og huse og ved dens SØ-hjørne stendæmningen til Væggerløse. Vest for Hasselø de to græsningsholme Kalvø og Flatø.

Map from the land register of Hasselø, measured 1799 and copied 1805. Along the southern coast of the island: the long settlement consisting of a single row of farms and houses. West of Hasselø: Kalvø and Flatø, the two grazing islets.

Photo Royal Library, Copenhagen.

Væggerløse station⁹⁾). Der synes følgelig ikke at kunne herske nogen tvivl om det præcise hjemsted og alder for 3. afdelings stammebåd, så meget mere som en af Nationalmuseets meddelere langt senere kunne oplyse, at egen blev købt hos Ole Kruse, der var parcellist. Eftersom han ingen part havde i Kalvø, hvor kreaturerne gik i sommergræsning, skulle hans ege ikke være så stor, at man kunne færge kreaturer over i den¹⁰⁾). Som det senere vil fremgå, er Nationalmuseets eksemplar da også en af de mindre ege fra Hasselø.

Båden er som anført udhulet af en bøgestamme. Den er 4,98 m lang over stævnene, sidehøjden er 0,45 m og den største bredde, som findes bag den but tilspidsede forstavn, er 0,92 m. Herfra smalner båden jævnt

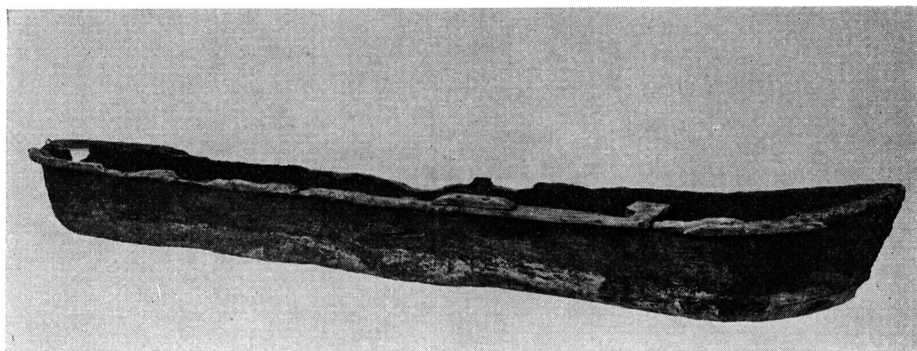


Fig. 3. Hasselø-egen, mus. nr. S 175, set skråt forfra, styrbordsside.
 The Hasselø dugout, mus. no. S 175, starboard bow view.
 Photo National Museum, Copenhagen.

ind bagtil og er her 0,66 m bred. Bunden er flad med ganske ringe spring, siderne rette. Forstavnen, der er noget fremskydende, rejser sig en del over rælingskanten. Allerede mens båden var i brug, har forstavnen haft en tendens til at sprække efter marvstrålerne. For at hindre dette, er den omgivet med to jernbånd, og rester eller spor efter yderligere fire findes. I modsætning til forstavnen er bagstavnen omtrent ret, og den hæver sig kun ganske lidt over rælingskanten. Også bagstavnen har været forsynet med jernjorde. Rester af to sidder endnu tilbage.

Ved to udsparede tofter er båden delt i et kort for- og bagrum og et stort midterrum. I bådens bund er fire gennemboringer, en i hvert af de små rum og to i det store. Hullerne, der er lukket med træpropper, er så små, at man dårligt kan tænke sig, de har haft nogen praktisk betydning ved bådens tømning for vand. Hullerne hører snarere sammen med bådens bygningshistorie, og jeg skal senere komme tilbage til dem.

Tofterne når ikke op til rælingskanten. For at forhøje dem er der på fortoften fastnaglet en tyk fjæl af bøg ved hjælp af to træagler og to søm, mens bagtoften har fået påsømmet et fyrrebræt. På bagkanten af fortoften og dens fjæl er udhugget et mastespor. Hvordan det har været afsluttet forneden er vanskeligt at se, da bunden her er trøsket og delvis borthugget. Der synes dog at have været udsparet forhøjninger eller lignende på siden af mastespolet. Rester heraf kan endnu ses ved styrbordssiden. Bagtoftens midterste del har været borthugget omtrent halvvejs ned, sådan at der dannes en rektangulær åbning under brættet.

På ydersiden af bådens ræling har været en liste fastholdt med skråt-stillede træagler. Ved stævnene har været anvendt naturgroede krumme træstykker af eg hertil. De er fuldstændigt bevaret ved bagstavnen, et lille stykke desuden ved forstavnen. Disse stykker er ejendommelige ved at være forsynede med tætstillede, lodrette gennemboringer. Iøvrigt er der kun bevaret en stump liste på styrbords side fra lidt foran fortoften

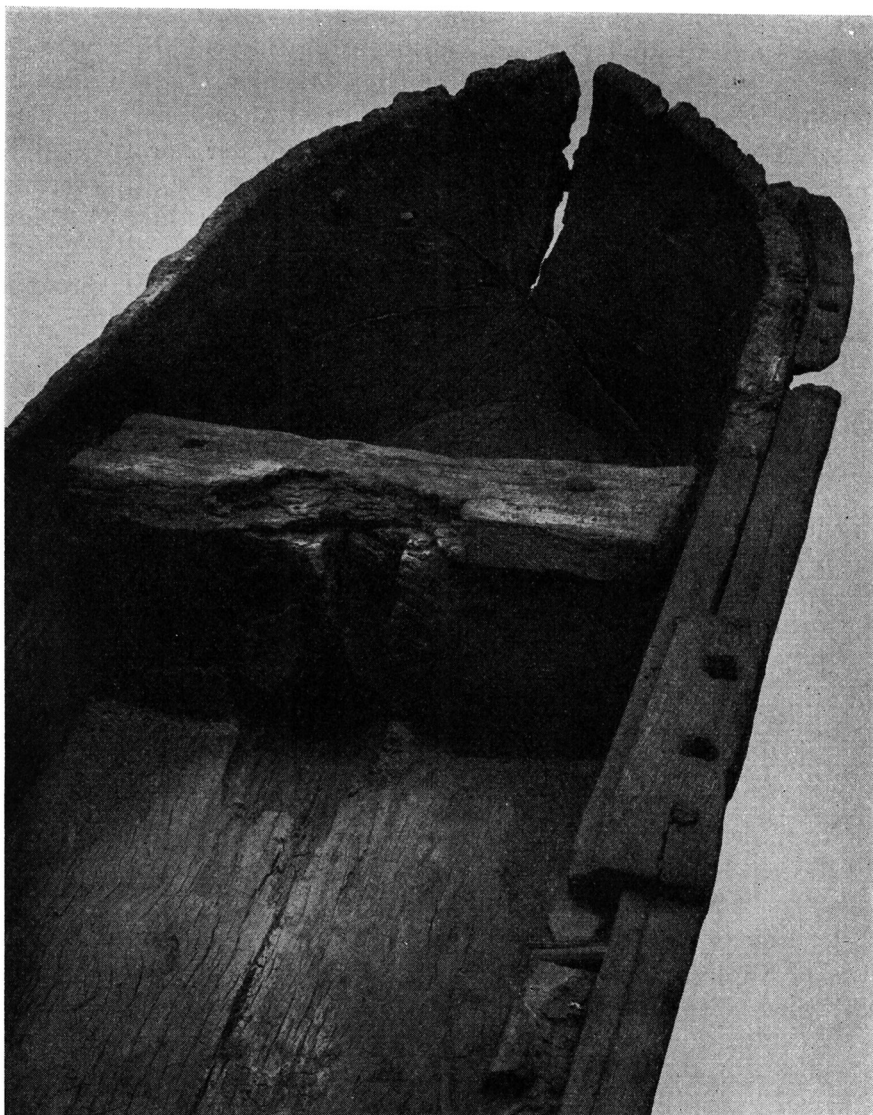


Fig. 4. Hasselø-egen, set mod forstavnen. I den udsparede tofte udhugget spor til masten. På rælingslisten klampe med to huller til åretolde.

The Hasselø dugout, view toward bow. Traces of cutting for mast in chiselled-out thwart. On the gunwale batten: block with two holes for rowlocks.

Photo National Museum, Copenhagen.

til ca. midten af båden. Denne liste, der er af fyr, er utvivlsomt nyere. Bortset fra en enkel trænagle er den udelukkende fæstnet med svære, smedede søm, og den mangler de karakteristiske lodrette gennemboringer, der fortsætter gennem listen, beregnet til åretolde. Klampen er af eg og fastgjort til listen med trænagler. Disse som hovedparten af de øvrige

nagler er omhyggeligt udført med split og kile. Rælingskanten er ret stærkt afgnavet både i styrbords- og bagbords side, dog ikke mere end at højden overalt i båden kan konstateres. Afgnavningerne findes især midtskibs, dog går de sjældent længere ned end til hullerne efter listens nagler. Det er måske ligefrem trykket på listen, der har sprængt den øverste del af bådsiden væk. I styrbords side er der fra midt på fortoften til og med klampen for åretoldene en reparation af rælingen bestående af en egeliste fastholdt med smedede jernsøm.

Indvendig i bådsiden findes midtskibs 2 + 2 udskæringer kort under rælingskanten. I styrbords side er det rektangulære fordybninger, i bagbords side går de helt fra rælingens top, sådan at man har kunnet stikke enden af et bræt ind i den rektangulære fordybning og derpå presse den anden ende ned ovenfra i bagbords side. Udskæringerne er sikkert beregnet til løse tofter.

I bådens bund findes i midttrummet en reparation. Den består af et noget uregelmæssigt rhombeformet træstykke, hvis korte parallelside vender ud imod styrbords side i få cm's afstand fra denne. Det fastholdes af tre svære trænegler, der går gennem bådens bund og udlapningen. Naglernes frie ende rager ud lige ved overgangen mellem bund og side. For at gøre udlapningen tæt er der presset tjæret tøj ned mellem lap og bund. En lignende reparation findes også i styrbords side ovenover den lige nævnte. Bruddet her stammer sikkert fra en sidegren. Den uregelmæssigt rektangulære udlapning fastholdes af en enkelt jernnagle med stort, fladt hoved. Mindre huller og sprækker i båden er tættet med tjæret tøj, der er presset ind i sprækkerne. De allerede nævnte sprækker i forstavnen har således været udfyldt på denne måde, og lignende tætninger kan konstateres flere andre steder.

Om bådens bevaringstilstand er allerede gjort et par bemærkninger. Det skal tilføjes, at den alvorligste beskadigelse udviser bagpartiet, idet bagstavnen er spaltet, og denne spaltning fortsætter hen igennem og et kortere stykke forbi bagtoften.

Bådens sider og bund er omhyggeligt overfladebehandlet, sandsynligvis afslebet eller afhøvlet. Kun på tofterne findes huggespor. Båden har været tjæret såvel udvendig som indvendig. Til fortøjning findes i bagstavnen en svær jernkæde fastholdt med en krampe i rælingskanten.

»Egernes« brug på Hasselø.

For den rette forståelse af »egen« og dens sejge beståen på Hasselø vil det være nyttigt at give en beskrivelse af dens miljø.

Den store forandring for Hasselø og dens beboere fandt sted i 1870erne, da Hasselø vig mellem øen og Falster inddæmmedes og tør-lagdes. Samtidig hermed begyndte en udflytning af gårdene, og en opløs-

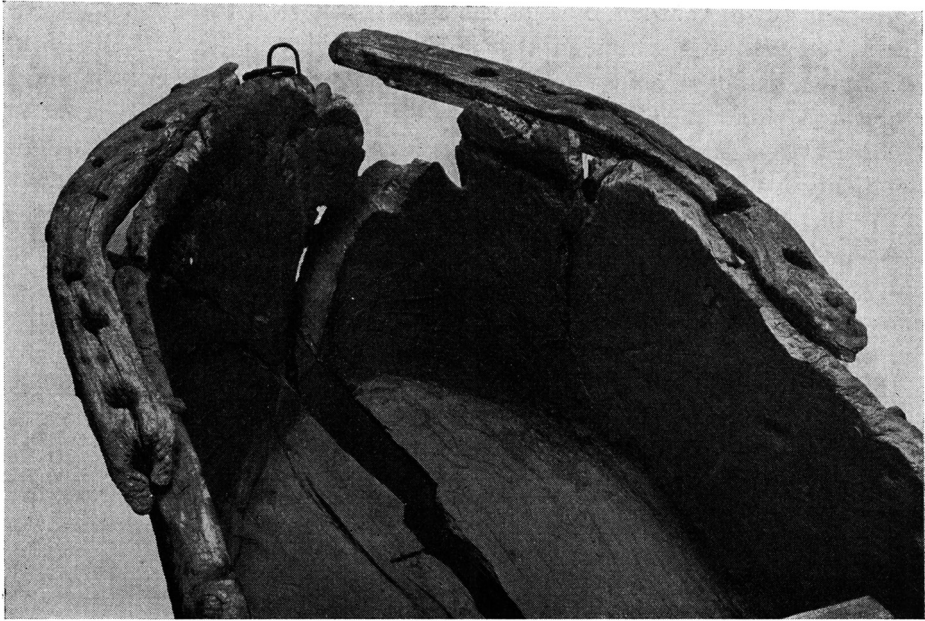


Fig. 5. Hasselø-egen, set mod bagstavnen. Rælingslisten med de tætsiddende lodrette gennemboringer fastholdes af skråtstillede trænegler. I rælingskanten krampe til fartøjningskæden. The Hasselø dugout, view toward the stern. The gunwale batten with the vertical perforations is fastened by wooden nails at an angle. At the gunwale edge: staple for the mooring chain.

Photo National Museum, Copenhagen.

ning af mange af de gamle, særprægede øbotræk satte ind. Denne bevægelse bort fra det særprægede over mod det almene er ikke noget, der er enestående for Hasselø. Hele den danske befolkning har deltaget i den. Men det er nok muligt, at det følte særlig stærkt for dette lille samfund, fordi det på så mange måder var meget afvigende fra det omliggende land.

Det fremgår bl. a. af en beskrivelse fra 1801, der skyldes kammerråd With, som på dette tidspunkt drev fiskeristudier i det sydlige Danmark¹¹). Tvunget af vindstille og modstrøm gik han i land på Hasselø. »Denne liden Ø,« skriver han, »er 1½ Mil lang og halv så bred og består for største Delen af Grusjord og en uendelig Del Flintesten, som idelig oprives med Ploven, og hvoraf de største bruges til Stengærder. Beboerne ere Selvejere, og udgør et Antal af 17 Gårdmænd og lige så mange Husmænd ... Til hver Gård og Hus ere store Haver, som de på den bedste Måde dyrker med Kål, Rødder og Roer, samt andre Køkkenurter, hvilke de om Efteråret udfører af Landet til Falster og Lolland, og i denne Henseende ere Hasselboerne på den Tid især det samme for Nykøbing som Amagerne for København. Deres Fartøjer er en besynderlig Ting, de ere udhulede af et helt Bøgetræ 11 a 12 Alen lange og ikkun 6 a 7 Quarter brede;

Reilingen 4 a 5 Tommer og Bunden noget tykkere. I disse overfører de deres Fæhøveder til en liden Holm de eje, såvelsom og til Lolland en Mil derfra, på denne Måde: de surre 2 Både eller sådanne Eger tilsammen i nogen Afstand med Træ imellem begge så langt fra hinanden, at et Fæhøved, Hest eller Ko, kan stå på tværs i begge, det er: med Forbenene i den ene og Bagbenene i den anden, og således 4 a 5 Stykker jævnsides.«

With, der uden tvivl indtil den septemberdag, han satte foden på Hasseløvs grund, har været ganske uvidende om øens særlige forhold, har været en god iagttager og udspørger. Han har fået hovedparten af dens særpræg med i sin beskrivelse. Den kan dog suppleres på nogle punkter.

Betragter man det kort¹²⁾, der er udarbejdet to år før Withs besøg, vil man se, at bebyggelsen er meget ejendommeligt placeret. Alle gårde og huse ligger i een lang række langs øens sydside umiddelbart ud til stranden. Korttegneren har desværre ikke fået den interessante detalje med, at der udfor hver gård og hvert hus fandtes en »brohavn«, en stensat kås, hvor bådene kunne ligge sikkert fortøjet¹³⁾. Disse brohavne findes endnu og bliver stadig benyttet efter deres oprindelige bestemmelse, selv om det ikke mere er eger, der ligger i dem.

På kortet ses også den »liden holm«, With omtaler, eller rettere to: Flatø på 7 td. ld. og Kalvø på 42 td. ld., der ejedes af gårdmændene i fællig. Både ungreter og malkekøer blev sejlet over i maj måned og gik her til hen på efteråret. Transporten foregik på den måde, With omtaler, og der lever endnu en del folk, der kan huske den. Det var de største eger, der brugtes hertil. With angiver målene, og de stemmer meget godt overens med de oplysninger, der iøvrigt kendes. Af de fem eger, der endnu var i brug i 1887, var de fire sådanne transporteger med en længde på 11 alen og en bredde på $1\frac{1}{4}$ alen¹⁴⁾. Boyes hjemmelsmand fra Nykøbing medsender en opmåling af en ege, der endog er hele 20 alen lang, ca. 3 alen bred og ca. 2 alen høj¹⁵⁾. Hvordan sammensurringen har været, kan ikke nu angives med sikkerhed. Der anbragtes en stang tværs over begge både for og bag, og disse stænger blev surret fast, eventuelt ved hjælp af hullerne i rælingskanten.

Fuld klarhed kan der ikke nås om dette forhold, men om selve transporten ved vi god besked. De to sammensurrede eger blev lagt med bredsiden mod land så langt ind, som de kunne flyde¹⁵⁾. Kvæget var ikke altid villigt til at gå om bord. En meddeler oplyser, at man først måtte løfte kreaturerne forben ind i båden nærmest land og derefter videre til den næste båd. Der kunne stå seks kreaturer ved siden af hinanden. De stod i regelen ret stille, men der var altid folk med til at holde ved dem. Bådene blev på den måde godt lastet, for der måtte desuden være fire mand til at ro dem. Det kunne være hårdt arbejde, hvis vind og



Fig. 6. Byggede »eger« anvendt til rørskæring på Gundsømagle sø, Sjælland.
Confosite "dugouts", used for cutting reeds on lake Gundsømagle, Zealand.

Photo by the author.

strøm var imod. Værst var det om efteråret, når de skulle hjem med kreaturerne igen¹⁶).

Eftersom malkekøerne også var anbragt på de nævnte øer, måtte malkepigerne tage turen to gange om dagen i båd. I regelen klarede pigerne selv overfarten og blev derfor lige så dygtige til søs som mandfolkene. Karen Toxværd fortæller, at »de er fire og fire sammen om en ege, det er et malkehold«¹⁷).

De to sammensurrede eger blev ikke alene brugt til transport af kreaturer til og fra sommergræsningen. De fandt også anvendelse, når Hasselboerne skulle af sted med deres havesager. Disse farter førte dem som nævnt til både Lolland og Falster. I Nykøbing havde de deres stader, hvor de solgte »rødder og løg«¹⁸), men også til markeder i Maribo, Nysted og Nakskov søgte de hen. En tur til Nakskov tog 2–3 dage. De var altid to i følge, gærne to naboer. Deres to vogne og fire heste anbragtes i de



Fig. 7. Overføring af kvier fra Hasselø til Kalvø, foråret 1950. Til transporten anvendes nu store, fladbundede pramme.

Transport of cattle from Hasselø to Kalvø, spring 1950. Large, flat-bottomed barges are now in use.

Photo Lolland-Falsters Folketidende.

to både, og så sejlede man over til Priorskoven på Lolland. De overnattede i Maribo og fulgtes ad på hjemvejen med udbyttet af turen. Endnu meddelerens far har været med til disse lange rejser¹⁹).

Egerne havde naturligvis flere funktioner end de lige nævnte. I dem førte Hasseløboerne deres korn til Nykøbing²⁰), kvinderne sejlede ud i dem, til de fik klart vand, og skyllede tøj fra dem²¹), og i stor udstrækning blev de brugt til fiskeri. På Noret (∴ Hasselø vig) var det, som en meddeler oplyser, »næsten alt deres (∴ mændenes) arbejde at »harke« ål om sommeren«. Da Noret var meget fladvandet, kunne der kun bruges eger til dette arbejde²²).

Den almindeligste måde at drive egerne frem på var ved roning og stugning. De mange fladvandede partier omkring Hasselø gjorde stugning fordelagtig og nødvendig. Skibsbygger Benzons siger herom, at »de bevæges helst frem ved at stage med en *krum* stage«²³), og dette suppleres af fisker H. P. Olsen, der meddeler, at almindeligvis benyttede man stage, i regelen af pil. Den var ca. 6 alen lang og helst meget buet, så den kunne gå noget ind under egen. Når man stagede, stod man i det bageste rum. Det midterste var lastrum²⁴). Når man kom på dybere vand, var roning almindelig. På Benzons tegning er angivet åretolde ved bagtoften, og han oplyser, at »når der er for dybt til at stage, ror de.

Manden sidder da i agterenden, og da de (3: egerne) ere smalle, har han årerne over kors i båden, således at den styrbords åre ros med den hånd, som er i bagbords side og omvendt«. H. P. Olsen opgiver årernes længde til 11–12 fod. »De var firkantede ved åreklamserne«. Der kunne være åretolde både ved for- og bagtoften²⁴). Gårdejer Rasmus Andersen meddeler, at egerne mest blev roet. Der var åretolde ved fortoften, og på hans fars ege var der vistnok kun een tofte, nemlig foran i båden. Han oplyser dog også, at der blev roet bag i båden, og det fremgår ligeledes af det ovenfor nævnte under omtalen af kreaturtransporten til sommergræsningen. Når man skulle være fire om at ro, måtte man nødvendigvis kunne ro både for og bag i båden. Denne meddeler nævner også, at man styrede med en åre bag i båden. Årerne var svære, firkantede²⁵).

Stagning og roning var dog ikke de eneste måder at drive båden frem på. Hvor lidet tjenlig egen skulle synes til sejlføring, har det dog været forsøgt. Benzon skriver, at »når vinden er god bruges en lille smakke, og der styres med en åre«. Hage nævner ligeledes i sin topografiske beskrivelse over Maribo amt, at egerne er »forsynede med et lille Roseil og styres med en Aare«²⁶). Derimod benægter H. P. Olsen kategorisk, at der nogen sinde blev benyttet mast, men også Rasmus Andersen mener at kunne huske, at der var mastehul ved fortoften, selv om han aldrig har set eger forsynet med mast. Rützou oplyser i 1930'erne, »at sejl sættes kun ved medvind, og da kun eet sejl«²⁷). Endelig er der under omtalen af Nationalmuseets eksemplar gjort opmærksom på det sandsynlige mastespor i fortoften.

En detaljeret gennemgang af hele processen ved egens tilvirkning er det desværre umuligt at give, men vigtige ting kan dog fremdrages. Navnet til trods var materialet bøg. Kun en enkelt meddeler nævner desuden elm, der skulle være bedre end bøg²⁸). Da der ikke fandtes skov på Hasselø, måtte bøgestammerne hentes andet steds fra. De blev skaffet fra Frejlev skov om vinteren og ført hjem over isen på kælke. Herfra hentede man også brænde til øen på samme måde.

Når egen derpå skulle tildannes, blev den først »grovhugget« med skarøkser og derefter sænket ned på bunden af stranden ved en meget stor sten, der ligger midt ud for byen. Her blev stammen gjort fast og sad i to år. Den blev anbragt ved den store sten, for at isen ikke skulle gå med den. Såvidt H. P. Olsen. En anden hjemmelsmand oplyser, at en lokalitet i stranden syd for Hasselø kaldtes »Egestenene«. Det var nogle store stene, mellem hvilke nye eger blev sænkede og lå i flere år, før de kunne bruges²⁹). H. P. Olsen oplyser videre, at stammen blev lagt i vandet, for at den skulle blive blød, så den var lettere at tildanne³⁰). Rimeligere er det vel, at det skete for at hindre båden i at sprække, sådan som det almindeligt opgives³¹). Benzon bemærker herom, at »da bøgetræ som bekendt ikke er meget holdbart, har de brugt, når egen

Ege fra Hasselø, mus. nr. S.175 75/1907.
 Mål 1:25.
 Målt oktober 1949 af E. Laugsand.

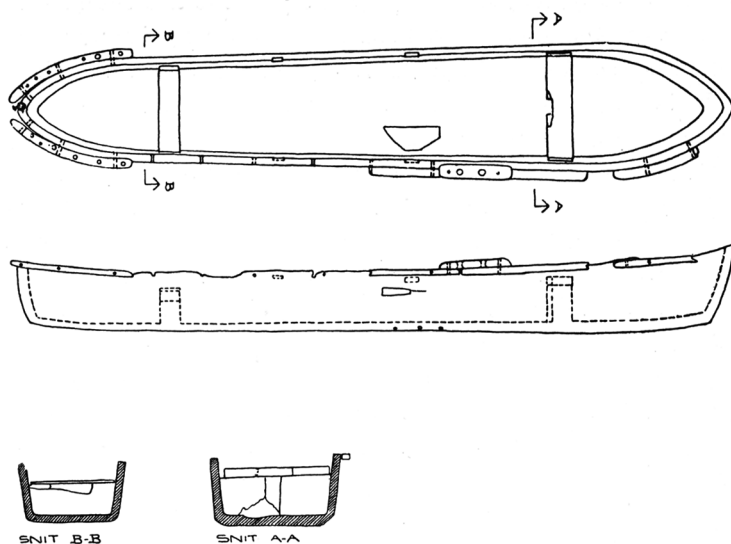
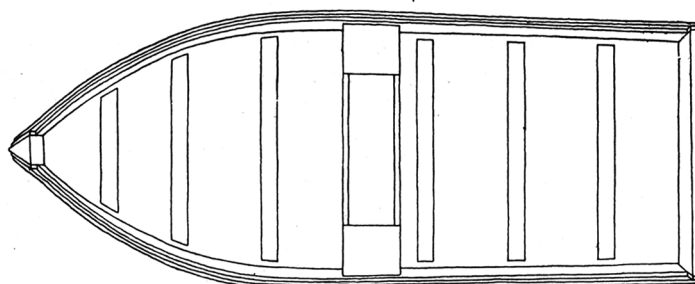


Fig. 8. Opmålingsplan og -snit af Hasselø-egen, mus. nr. S 175. Mål $\frac{1}{50}$.
 Plan and section of the Hasselø dugout, mus. no. S 175. Scale 1 : 50.
 Measured 1949 by E. Laugsand.

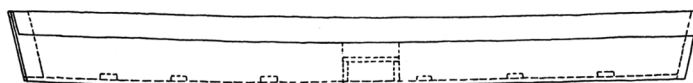
var færdighugget og hulet, at grave den ned i stranden og lade den ligge der nogle år, hvilket må hjælpe, da de nuværende vistnok alle ere over 40 år gamle«. Da Benzon imidlertid kommer i tvivl om rigtigheden af disse oplysninger, opsøger han den 5. december, da det er torvedag, nogle af de ældste bønder fra Hasselø for at få pålidelig underretning. Han kan derfor give følgende supplerende beskrivelse: »Jeg skrev, at de gravede dem 2 a 3 år ned i stranden efter at være byggede; men de graver dem mindst 10 år ned, den ene mand, jeg talte med, havde endog sin sidst byggede nedgravet 18 år. De grovhuggede og udhulede dem før nedgravningen og gav dem efter opgravningen den sidste afpuksning«³²).

Hvor vidt den omtalte grovhugning gik, er ikke helt klart. Ifølge Benzon synes båden at have fået sin fulde form, sådan at der blot var en afpuksning igen. H. P. Olsen hævder imidlertid, at efter de to års forløb blev stammen trukket på land og brændt og hugget til. Her synes båden således kun at have fået sit ydre omrids, mens selve hulningen endnu stod tilbage. Meddelelsen nævner, at båden blev brændt ud uden dog at kunne give nærmere oplysninger om denne proces. Om Jens Hansen (kaldet Bosen), der var født 1828 i Højjet i samme sogn som Hasselø og døde her 1913, oplyser dattersønnen, at han ernærede sig som bødker, snedker, tømmer o. l. Ved sit ægteskab med en pige fra Hasselø kom han tit på øen og var med til at lave flere eger. Til datter-

"Ege" fra Gundsømagle, Gundsømagle sogn, Sømø herred, top. nr. 165.
Maal: 1:20.



Set fra oven.



Set fra siden.

Maalt oktober 1949 af H. Rasmussen og E. Laugsand. (E.L.).

Fig. 9. Opmålingsplan og længdesnit af bygget »ege« fra Gundsømagle sø, Sjælland. Mål $\frac{1}{50}$.

Plan and longitudinal section of composite "dugout" from lake Gundsømagle, Zealand.

Scale 1 : 50.

Measured 1949 by E. Laugsand and the author.

sønnen har han fortalt, at når de havde fået hugget hul i stammen, skørnede de træet, så meget de kunne, med ild. Der blev lagt bål til rette i udhugningen, til det fængede i stammen. Derpå blev bålet skubbet til side og det forkullede hugget væk. Bålet skulle være i midten af udhugningen. Det måtte ikke komme ud til siderne, for siderne skulle være stærke. Til at hugge med brugtes to hultengsler, en større og en mindre³³).

Når båden var tilhugget og afpudset, blev den forsynet med en liste, der løb rundt om hele båden på ydersiden af rælingen. Denne liste kalder Benzon en »randgjord«, H. P. Olsen en »gnavgjord«³⁴). Den var som omtalt sat fast med trænegler, og H. P. Olsen oplyser, at søm ikke måtte benyttes, da de ruster træet. Denne listes lodrette gennemboringer har ingen af de anførte kilder kunnet give en tilfredsstillende forklaring på. På listen sad de nævnte »åreklamser« med løse åretolde af træ.

Den rette tykkelse på sider og bund fik man på øjemål. Det er dog troligt, at de tidligere omtalte små gennemboringer i bunden kan være frembragt for at angive bundtykkelse. I så fald skulle man, efter at bunden var hugget til udvendigt, have boret ned så dybt, som bunden skulle være tyk. Når man derefter ved udhulningen nåede gennemboringerne, vidste man, at det var tid at holde inde. At få bunden tilstrækkeligt svær til at tåle trykket af de tunge genstande, man sejlede med, var

meget vigtigt. Og på øjemål alene kunne det vanskeligt gøres. De danske kilder tier dog om dette punkt.

Tilvirkningen af eger synes i nogen grad at have været fællesforetagender. Ialtfald oplyser P. Rohde, at »når egen er færdig, holdes altid et sådant hulegilde, sagtens fordi alle øboerne have hjulpet til at udhule den«, og tilsvarende meddeler J. Jørgensen, at der blev holdt et »hulegilde« med dans og anden lystighed, når en ege var færdig³⁵).

Anvendelsen af eger efterhånden af. Allerede da With besøgte øen, havde beboerne begrænset deres brug ved at opføre en bro af løse kampesten fra Hasseløs sydøstre hjørne ind til Falster. Dette arbejde, der var fuldført i 1798, havde da taget dem 10 år. Men så var det også muligt at køre direkte fra øen til Falster, sådan at den besværlige transport af heste og vogne på egerne kunne undgås. Broen voldte dem dog mange bryderier. Om vinteren brød isen den gærne i stykker og førte stenene bort, så man hvert forår måtte til at udbedre den. og i mørke eller ved højvande var broen ikke til at befare. Først inddæmningen i 1870erne hjalp på disse forhold³⁶).

Det, der mest tjente til at slå egerne ud, var dog, at det efterhånden viste sig umuligt at skaffe tilstrækkeligt svære træstammer til bygning af bådene. Som de gamle tid efter anden blev ubrugelige, kunne man da ikke sætte nye eger i stedet. Oplysende er her Benzons meddelelser. Da han omkring 1850 kom til Nykøbing, benyttedes næsten udelukkende eger på Hasselø. Da hver gård og rimeligvis også næsten alle husene har haft i det ringeste een ege hver, må der på det tidspunkt have været over 20 eger på øen. I de næsten 40 år, Benzon har været på egnen, er der ikke bygget mange eger. Tallet kan ikke angives med fuld sikkerhed, men i det mindste to er bygget, deraf den ene for ca. 25 år siden. Ialt er der i 1885 kun 4–5 eger tilbage. Benzon angiver også prisen for en ege, dengang de sidste blev hugget. Den beløb sig til ca. 70 rigsdaler³⁷).

Når egerne holdt sig i brug så længe på Hasselø, var øens særegne kulturforhold naturligvis medvirkende hertil. Men også naturforholdene gjorde sit. Hage undrer sig meget over, at på trods af at egen er et meget ufuldkomment fartøj, der let kæntrer og er svær at bringe frem og desuden koster den anselige sum af 60–80 rbd., så er den dog meget yndet på øen³⁸). Det eneste, han kan anføre til dens ros, er, at den er »særdeles skikket til at ligge og slides på stembunden, og at den er stærk og varig«. Også Rhode anfører som grund til, at beboerne holder fast ved brugen af eger, at de »anser dem for nødvendige på deres med flintensten besåede kyster«³⁹). Samme henvisning til de mange flintesten, der findes ved kysterne, hvor Hasseløboerne færdes, er da også blevet ført i marken under indsamlingen af den endnu levende tradition om egerne⁴⁰). Det meget fladvandede areal mellem Hasselø og Falster, hvor

kun fladbundede både kunne bruges, er allerede tidligere blevet nævnt under omtalen af åleharkningen.

Stammebåden i det øvrige Danmark.

Så fyldige oplysninger som de ovenfor anførte fra Hasselø, er det ikke muligt at bringe fra andre egne af Danmark. Men efterretninger om stammebåde har vi fra snart sagt alle egne af landet og til de forskellige tider. Helge Søgaard har i sin nævnte oversigt givet et fyldigt litterært materiale⁴¹). Det skal ikke her påny anføres i sin helhed, men de ting, der kan uddybe og øge vor viden, skal fremdrages.

Ganske naturligt stammer alle efterretningerne fra steder med indvande (søer og åer) eller med lukkede farvande (vige og fjorde). Stammebåden i den danske udformning var ikke noget sødygtigt fartøj, men på de nævnte steder holdt den sig forbavsende længe i brug. Af kilderne fremgår det, at dens vigtigste funktioner var som færgebåd og som fiskerfartøj. Dalgas fortæller således om, hvordan der ved Karstoff å syd for Herning for 30 år tilbage (o. 1840) lå et lille hus, hvis beboere af og til tjente et par skillinger ved at sætte rejsende over åen i et knubskib⁴²). Beboerne i Gaardslev sogn brugte Fredericia til købstad og stagede sig dertil over Rands fjord i udhulede egestammer, som de kaldte »kanner«⁴³). I 1818 var på en sådan købstadsfærd 6 mennesker nær druknet, idet to af bådene kæntrede. Sådanne ulykkelige tildragelser med de vanskeligt håndterlige både bringer os iøvrigt flere gange efterretninger om dem⁴⁴). Desværre giver de nævnte kilder kun meget sparsomme oplysninger om bådene selv.

Efterretningerne om stammebåden som fiskerfartøj foreligger dels i større tal, dels giver de bedre besked. I indberetninger om fiskeriet, som på finansråd Oeders foranledning indgik i året 1771⁴⁵), kan hentes flere udsagn om stammebåde. I Sjællands stift bruges ifølge indberetningerne »eger« i ferske søer og damme under godserne Sonnerupgård og Benzons-eje samt i Frederiksborg amt. I Vestdanmark er oplysningerne begrænset til Aarhus stift, men nævnes her såvel fra Randers, Skanderborg og Aakjær amter som Gjerlev herred og Frisenvold birk. Netop Aarhus stift og da især det sørige terræn mellem Skanderborg og Silkeborg har givet os en række værdifulde oplysninger om stammebåde takket være den kendsgerning, at de her holdt sig i brug langt op imod vor egen tid.

Fra første halvdel af 1800-tallet har vi to udmærkede beskrivelser fra dette område. Den første findes i et manuskript på Nationalmuseets 2. afdeling og skyldes en antikvarisk interesseret mand, Rasmus Henrik Kruse, der påbegyndte sit indsamlingsarbejde af »Nørre Jyllands mærkværdigheder« omkring 1834. Hans oplysninger er særlig værdifulde, fordi de ledsages af tegninger, der mig bekendt giver det ældste billede af

en dansk stammebåd⁴⁶). Oplysningerne stammer fra Rye sogn, Tyrsting herred, og lyder i deres helhed: »Her inde i denne Skovegn findes og en anden Mærkelighed; lige indtil nu har der på Søerne været brugt de såkaldte Knobskibe, der er udhulede Træstammer, og roes med en liden Åre; begge dele har en del tilfælles med de vilde Indianeres Canoer eller Knobskibe. Af Mangel på Træstammer af behørig Tykkelse ere disse Både nu afskaffede i denne Egn, hvor de have vedligeholdt dem i mange Århundreder, på en nær, som næsten er ubrugelig, og hvoraf jeg tog en Tegning. Den er fra Stevn til Stevn 6 Alen lang, 2 Qvarter 4 Tommer dyb og 1 Alen 2 Tommer bred; noget buet på Siderne, således at den bøjer indad, og er afdelt i tvende Rum ved Sædet, der går helt til Bunden og er med den forenet. Åren er 2 Alen lang og af denne Figur (den vedføjede tegning viser en paddelåre med ovalt blad lidt under halvdelen af den samlede længde samt et skaft, der oventil afsluttes med et tværstillet håndtag). Disse Knobskibe vare af Bøgetræ, hvorimod de nu brugelige Både ere byggede af Planker eller Brædder, ligesom andre Steder er brugelige.«

Den anden findes i Schytes beskrivelse over Skanderborg amt og giver udmærket besked om fremstillingsmåden⁴⁷). Han fortæller om »knobskibene«, at de anskaffedes på følgende måde: »I Rye-Skov købtes den bedste Bøg, som kunde fåes; tilforn kostede en sådan 17 à 18 Rbd., men nu, da Brændepriserne er stegne, koste de meget mere. Af Rodenden afsavedes 8 Alen, og dette Stykke udhuledes og tildannedes således, at Kiøberne kunne roe det hjem, medens det øvrige af Bøgen, der vel kunde udgøre 4 à 5 Favne, dels hjemkørtes og solgtes til Træskomanden i Byen, dels sattes i Favnetræ og kiørtes til Kjøbstaden. Da dette kunde udbringes til omtrent 30 Rbd., havde Interessentskabet – thi der var altid flere Deltagere i Kjøbet – 11 à 12 Rbd. og Knobskibet oven i Kjøbet for dets Arbejde og Kjørseler. Efterat disse »Skibe« vare bragte til Dørrup-Land, udhuledes de endnu mere, og skrabedes tilsidst glatte og jævne overalt, for ikke at ødelægge Garnene. Et sådant Fartøj kan da vare en halv Snes År, men, når Overdelen er bleven rådden, sælges Bunden til derpå at bygge en Fjellebåd, og en sådan kommer da til at koste 10 à 12 Rbd. – Da Landingen mange Steder er så grund, måe Bådene være fladbundede, og, for at sikre dem mod Isen, trækkes de på Landjorden om Vinteren, når Søen begynder at lægge til«.

Fra omtrent samme tid som de to anførte beskrivelser er også Boyes oplysninger om stammebådenes anvendelse ved fiskefangst i Silkeborg sø⁴⁸). Hertil brugtes en stor båd, »vodskibet«, der i forening med en lignende benyttedes til at udspænde voddet, idet hver båd roedes frem med en åre i agterenden, hvor voddets ender var befæstet. Fra søens modsatte side satte en mand i en lille båd, »plumpeskibet«, sig i bevægelse imod voddets midte, idet han sad på knæ agter i båden og pagaiede

med en etbladet åre og samtidig gjorde så megen støj i vandet som muligt, hvorved fiskene skræmtes i voddet. I rummet mellem tværstykkerne i den store båd lagdes udbyttet af fiskeriet.

Tilsammen giver de tre kilder et ret fuldstændigt billede af det østjyske knubskib. Som Hasselø-egen er det fladbundede både, der ved udsparede tofter er delt i to eller tre rum. Boye nævner to tværstykker i »vodskibet«, der altså har haft et stort lasterum midt i ligesom Hasselø-egen, og Kruses tegning viser et mindre bagrum og et større forrum. Nær forstavnen findes et påsømmet bræt, muligvis beregnet til bådens for-tøjning. Hvor materialet angives, er det bøg. Et missive til Mandrup Parsberg af $\frac{1}{2}$ 1592, hvori han befales enten i Skanderborg len eller i Aakjær len at lade hugge egetræer til tre fiskekaner til kongens eget brug, viser imidlertid, at også andre træsorter blev brugt⁴⁹).

Vor viden om fremdrivningsmåden forøges ved Kruses tegning af åren og dens brug. En lignende åre anvendes på »plumpeskibet« fra Silkeborg sø, blot sidder roeren her ikke på toften, men på knæ bag i båden. Hvordan årerne i »vodskibene« har set ud, kan desværre ikke fastslås. Også stugning har været brugt, som beretningen fra Rands fjord viser.

Et vigtigt supplement giver også Schytes beskrivelse af Dørupmændenes måde at skaffe sig knubskibe på. Selve grovhugningen og den første udhulning forgik på stedet, hvor træet var fældet, den sidste udhulning og afpudsning derimod, når båden var ført hjem. Der nævnes ikke noget om, at båden nedsænkedes i vand for at forebygge sprækning. Muligvis har man sprunget denne langvarige proces over. Båden havde man gratis, ja endog med et kontant overskud, så man behøvede ikke at sikre sig, at den kunne holde i årtier. Sammenlignet med egerne fra Hasselø har knubskibene fra Dørup da også haft en meget kort levetid. Anvendelsen af den nederste del af de gamle eger som bund i byggede både må være et velkomment bidrag for dem, der vil opstille en udviklingsrække fra eger til byggede både.

Hvor længden opgives, svarer den til de mindre eger på Hasselø. »Vodskibene« på Silkeborg sø har dog sandsynligvis været noget længere, men deres omtrentlige længde er det umuligt at udtale sig om. Det er vel også det særlige transportbehov på Hasselø, der har krævet eger i en størrelse af 12–20 alen.

Fra Fyn er der kun meget lidt materiale at hente. Ved Stige, der ligger ved Odense fjord, var eger i brug ret sent. De blev fortøjet i »ege-kåse«, svarende til »brohavnene« på Hasselø. Kilden oplyser, at omtrent hver mand havde sin »egekås« langs stranden⁵⁰).

Af det anførte materiale fremgår, at »ege« (ei-e eller i-e)⁵¹ er den østdanske benævnelse, mens »knubskib«⁵² er den vstdanske. Hertil kommer i den sydlige del af Østjylland »kane« eller »kane«⁵³). Af andre

benævnelser kan anføres »ho(v)«, der dog i regelen anvendes om udhulede trætrug til slagtemad⁵⁴). »Kane« er muligvis et låneord, men iøvrigt skal den sproglige side af emnet ikke drøftes her.

Benævnelsen »ege« er blevet overført fra stammebåden til den byggede, fladbundede båd. Hvor tidligt, det er sket, kan ikke for nærværende afgøres. Muligvis kan de eger, der nævnes i indberetningerne til Oeder, være byggede både, og det samme kan være tilfældet med egerne fra Stige fjord. Ved rørskæring i Gundsømagle sø nordøst for Roskilde anvendes både, der er specielt beregnet til dette formål. De har i lange tider været fremstillet af den lokale tømmer, og har spids forstavn og et agterspejl i hele bådens bredde. Bunden er flad med ganske ringe spring, og den og de lodrette sider støttes af en slags kasseformet tofte i ganske kort afstand fra agterspejlet. Bådens længde er et par meter. Den stages frem med en 2–3 meter lang stage, på hvis tykke ende er slået fire korte lægtestumper fast for at gøre fladen større, så den ikke synker for langt ned i den bløde bund under stagningen. Man stager lige så godt forlæns som baglæns. I tom tilstand er båden lettest at manøvrere, når agterenden er fremefter⁵⁵).

Fra Falster kendes samme forhold. Møller-Holst oplyser, at ege kaldtes i ældre tider en lille båd udhulet af en egestamme. »Derfra er navnet gået over til at betegne en liden fladbundet båd eller pram, selvom den ikke er bygget af egetræ, således som den bruges på vore åer, søer og flade kyster, f. eks. ved Lolland og Falster«⁵⁶). 1908 oplyser Rasmus Toxværd fra Væggerløse sogn, at nogle husmænd fra Højlet og Radbjærg brugte eger til at harke ål i. De var imidlertid ikke som Hasselø-egerne hulede af et træ, men omtrent 8–9 alen lange firkantede trækasser, fladbundede og med lidt tilspidset forende. De var sammentømret af planker og havde hverken sejl eller årer, men blev stagede frem⁵⁷).

Europæiske paralleler.

Hasselø-egen og de øvrige her nævnte stammebåde er af en type, der har vid udbredelse i Mellem- og Vesteuropa i historisk tid. Flere steder har den som i Danmark været anvendt til vore egne dage. I Middelhavslandene (Italien og Balkan) dukker delvis andre typer op, og i Østeuropa mødes den af en stammebåd, der viser helt nye træk såvel i byggemåde som i form. Denne sidst nævnte stammebåd, äspingen, findes over et stort område i Eurasien, idet den forekommer lige fra den Botniske bugt til Stillehavet. Dens sider blødgøres ved varme og udspiles derpå ved spanter eller tværtræer. Dens tilvirkning og brug er udmærket oplyst ved en række fortrinlige publikationer⁵⁸).

En skarp grænse mellem den eurasiske og den vesteuropæiske stammebåds udbredelsesområde kan ikke drages. Den eurasiske type kendes således i et enkelt fund fra Sverige⁵⁹), og den trugformede båd med udspa-

rede tværvægge forekommer i et par fund fra Finland og Ladogakanalen⁶⁰). De nævnte fund fra Finland og Ladogakanalen synes dog at være meget gamle, og i nyere tid har østgrænsen for stammebåde af Hasseløtypen været Polen, Siebenbürgen og Serbien.

Om de vest- og mellemeuropæiske stammebåde findes meget materiale publiceret. Det er først og fremmest forhistorikerne, der har interesseret sig for de jordfundne eksemplarer, men de recente stammebåde er dog også blevet behandlet. En del af disse beskrivelser skal her anføres til belysning af det danske materiale.

I Alperne er stammebåde blevet brugt på mange søer helt op til nutiden, ja, bruges sikkert endnu visse steder. På den lille Mondsee øst for Salzburg fandtes således en snes stykker i 1927, og fem halvfærdige lå yderligere på bunden af søen⁶¹). Men også i dette område forsvinder de til fordel for byggede både, eftersom det bliver stadig vanskeligere at finde træer af en passende størrelse⁶²).

Materialet til bådene er hyppigst høje, slanke, grenefri graner, såkaldte Schiffbäume, der fældes i julemåneden eller i det tidlige forår, inden safterne er begyndt at stige. Også egetræer anvendes i alpeområdet⁶³). I regelen finder en grovhugning af stammen sted på pladsen, hvor træet fældes. Det sker bl. a. for at lette transporten ned til søen, der ofte sker gennem uvejsomt terræn⁶⁴). Den endelige forarbejdning af båden finder sted ved søbredden, og af denne proces har Angerer givet en fyldig fremstilling i sit nævnte arbejde over Mondsee-stammebåden.

Efter en omhyggelig undersøgelse af stammen bliver den lagt op således, at skyggesiden kommer til at danne bund. Der er nemlig forskel på sol- og skyggesidens årringe, og det mere holdbare ved på skyggesiden skal derfor være i bunden. Ved planlægningen af bådens udformning tages det videst mulige hensyn til affaldstræets udnyttelse, der delvis udgør aflønningen af arbejdsfolkene. Det samme forhold nævner Keller fra Aegerisee⁶⁵), og noget lignende gælder som nævnt Schytes beskrivelse fra Djørup. Forarbejdningen af stammebåde var iøvrigt fællesforetagender, sådan at ydelser af gentjenester var af langt større betydning end aflønning. Som ved alle den slags fællesforetagender markeredes afslutningen da også ved et gilde i lighed med det omtalte »hulegilde« fra Hasselø.

Ved bådernes tildannelse er det vigtigste redskab skarøkser. Dog anvendes undertiden en fremgangsmåde, hvorved stammens indre opdeles i »klodser« på ca. 1 meters længde, som derpå afspaltes ved hjælp af kiler. Man opnår derved at få store stykker træ, der kan anvendes som gavntømmer, ved Mondsee således til tagspån⁶⁶). Anvendelsen af udbrænding ved udhulningen synes at være meget sjælden. Fra Vest- og Mellemeuropa kender jeg, udover eksemplet fra Hasselø, kun et enkelt tilfælde fra Kasjubien, som Moszyński anfører⁶⁷).

Det vanskeligste under arbejdet var at få bunden af en passende tykkelse, sådan at den hverken blev for skrøbelig eller for tung. Til bestemmelse af bundtykkelsen har man derfor flere steder grebet til at bore huller i den dybde, der svarede til den ønskede bundtykkelse, efter at bunden var hugget til udvendig. Denne forboring er et almindeligt forekommende element ved tildannelsen af de udvidede stammebåde, äspinger, men kendes også fra det vestlige område⁶⁸). Således nævnes den fra Aegerisee i kanton Zug, hvor man efter at have givet båden dens første grove tilhugning borede en række huller i 20–30 cm indbyrdes afstand udefra i bunden. Derpå udhuledes båden med skarøkse ned til disse huller, hvorefter hullerne lukkedes med propper af takstræ⁶⁹). Jeg er tilbøjelig til at antage, at de bundhuller, der findes i Hasseløegen og i en række andre danske stammebåde, på lignende måde har tjent til at markere bundtykkelsen. Noget andet praktisk formål synes de ikke at kunne tjene. Ganske vist kommer man i første omgang til at tænke på huller til udtømmning af vand, men hullerne er så små, at udtømmning igennem dem vil være en meget langvarig proces, og desuden går de inddrevne propper i plan med bundens flader. Hvis det var propper, der regelmæssigt skulle fjernes, ville de vel rage op over bunden med et hoved, som man let kunne få fat i.

Fra Svejts kendes bundhuller med en anden funktion end den lige beskrevne. På Aegerisee fandtes således stammebåde med udsparet skot, der delte båden i et større og et mindre rum⁶⁹). Det sidstnævnte havde tyndere vægge end den øvrige del af båden og var i bunden forsynet med huller, der tillod vandet at trænge ind, således at dette rum fungerede som fiskedam. Rummet var i regelen overdækket. Noget tilsvarende kender jeg ikke fra danske stammebåde.

Det er allerede nævnt, at der i 1927 fandtes fem halvfærdige stammebåde på bunden af Mondsee. I sin videre beskrivelse af bådenes tilblivelsesproces forklarer Angerer, at de efter at være blevet grovhugget anbringes nedtynget af sten på søbunden. Det sker udfra den gamle forestilling, at træet bliver mere holdbart, jo længere det ligger. Der siges dog ikke noget om, hvor længe de halvfærdige både skal lagres på denne måde. Der er altså her den skønneste overensstemmelse med den fremgangsmåde, bønderne på Hasselø anvendte.

Fra Aegerisee, hvor man ligeledes foretog en grovhugning og en efterfølgende lagring, kendes en anden fremgangsmåde. Her nedsænkes båden ikke i vand, men anbringes med den hulede del ned imod jorden, til foråret kommer. De vendes da og udsættes nogle uger for luft og sol for at fremme træets udtørring. Til slut overhældes de ud- og indvendigt med varm beg, som man omhyggeligt sørger for at få strøget ind i hver en revne⁷⁰). Den 30 år senere beskrivelse, som findes fra samme område, nævner en lignende udtørring, her blot foretaget, efter at båden var helt

forarbejdet, og iøvrigt udstrakt til to år. Formålet var at gøre den sejgere og mere holdbar. Beskrivelsen anfører udtrykkeligt, at tidligere blev bådene ikke imprægneret. Først i den allersidste tid har man forsøgt at imprægnerer dem ved hjælp af varm olie⁷¹).

Størrelsen af træstammerne satte en grænse for, hvor rummelige bådene kunne blive. Når særlige transportopgaver skulle løses, som f. eks. overføring af kreaturer, måtte man gribe til ekstraordinære foranstaltninger. På Hasselø løstes opgaven ved at forbinde to eger til en dobbeltfærge som ovenfor beskrevet. Helt tilsvarende er opgaven grebet an i Albanien, hvor færgefarten over floderne tidligere var meget vigtig, fordi der kun fandtes få broer og altid nær de større byer. Den almindeligste måde at komme frem på i landets uvejsomme egne var at ride. Færgerne skulle derfor være i stand til at transportere heste over, ofte endda i større tal. En tilstrækkelig solid færge fik man ved at forbinde to stammebåde med en tværbjælke i begge ender. For det meste findes desuden en bjælke skudt ind på langs mellem bådene med det dobbelte formål at holde dem i passende afstand og give færgen større fasthed. Bådene var en 7–8 m lange, meget smalle og råt tilhuggede. Hestene anbragtes med forbenene i den ene og bagbenene i den anden båd, og på denne måde kunne let 5–6 heste sættes over på een gang. Også mere specialiserede dobbeltbåde fandtes⁷²). Lignende færger omtales også fra Rusland og tilgrænsende egne⁷³).

Man kunne også skaffe sig større skibsrum ved at forbinde to stammebåde så intimt, at de kom til at udgøre een båd. Sådanne stammebåde, der på svensk benævnes stockekor, kendes fra mange hold⁷⁴), men er hidtil ukendt fra Danmark. Det samme gælder stammebåde med udliggere, i regelen bestående af et bræt eller planke fastnaglet på hver side af båden⁷⁵).

Til at bevæge de danske stammebåde frem med har været anvendt stagning, padling og roning med årer i åretolde, samt i enkelte tilfælde sejlføring. Stammebåden er dog kun lidet egnet til at føre sejl, både fordi den let vil kippe, og fordi den har for stor afdrift. For at bøde på den sidst nævnte skavank har man flere steder i Svejts anvendt et slags sværd, kaldet Striehe, der hængtes på siden af båden⁷⁶), men udenfor Svejts synes denne anordning ikke at være kendt.

I Svejts og Donauområdet er åregange, kaldet Fahrhengst, almindelige på stammebådene. En sådan åregang består af et bræt, der griber ned over rælingen. Foroven findes et eller to huller, forsynet med en ring af flettede vidjer, hvori åren hviler. I regelen ros der kun med een åre, idet den nævnte Striehe hjælper til at holde fartretningen. Man kan dog også supplere roningen med den faste åre ved padling med en ekstra åre⁷⁷).

I det øvrige vest- og mellemeuropæiske område er padling alminde-

lig. Moszyński behandler padleårerne nærmere og fremhæver åren med langt, jævnbredt blad af helt ubetydelig bredde som de virkelig gamle almueårer⁷⁸). De er overensstemmende med den åre, som Kruse gengiver i sit manuskript, bortset fra, at en del af dem mangler krykken foroven. I Polesien anvendes en dobbeltåre med lignende bladform, men denne åreform har tydeligt hjemme østpå og hører sikkert sammen med äspingen. Den kendes da heller ikke fra det her behandlede område i nyere tid. Derimod har den utvivlsomt været i brug her i landet i forhistorisk tid.

De særlige forhold i de farvande, hvor stammebådene bruges, kræver udover årerne også anvendelse af stangning. For at forhindre stangen i at gå til bunds i den ofte bløde bund anvendes særlig omhu på stangens arbejdsdel. På Hasselø anvendte man stager, der havde en naturlig krumning, og fiskerne ved Højer sluse anvender endnu i dag under sejlads i vadehavets bløde slik en stang med en naturlig eller kunstig tveje i den nederste ende. En tredie udformning af stagen kendes fra Gundsømagle sø, som det er beskrevet ovenfor. Itkonen nævner fra Finland en stage, der fornedet er forsynet med en knude af birkebark, der skal forhindre stagen i at synke for dybt i den bløde bund⁷⁹). Bielenstein nævner, at man i mudret bund brugte en stang med en bred knop fornedet⁸⁰).

Stammebåden med flad bund og skot udsparet af træet, som her har interesseret os, har været dominerende i Vest- og Mellemeuropa i nyere tid. Uden at det endnu med sikkerhed kan afgøres, synes den at være fremkommet sent, sandsynligvis først i slutningen af forhistorisk tid. Oscar Paret, der indtil nu har givet det videste overblik over de mosefundne stammebåde sammenholdt med forekomsten af recente stammebåde, udtaler herom, at fremtidige fund måske vil vise, hvad man nu tror at kunne erkende: at båden med stammerundt tværsnit har været i brug fra de ældste tider til i dag, men at båden med flad bund først optræder i metaltiden⁸¹). I Danmark synes stammebåde med stammerundt tværsnit ikke at have været i brug i historisk tid. Her er det den fladbundede stammebåd, der indtager deres plads, for så tid efter anden at blive afløst af fladbundede byggede småbåde, som ofte får deres forgængeres benævnelse hæftet på sig.

Der er ikke noget forbavsende i, at den her behandlede type skulle have holdt sig uforandret igennem et par tusinde år. Engang skabt med de faste skot, er der ikke mange muligheder for at forandre den, selv om der som i Svejts kan udformes fiskedam i den ene ende eller påsættes åregang, eller som i Danmark, hvor den kan forsynes med gnavgjord og åretolle. At den har kunnet finde anvendelse i hele denne tid jævnsides med langt videre udviklede bådformer, er heller ikke besynderligt. Den havde sine bestemte, afgrænsede områder, hvor den til-

fulde opfyldte de krav, der stilledes til den, og den kunne støtte sig til den nedarvede tradition både ved fremstilling og brug. Det sidste har måske ikke været det mindst vigtige. Det er ikke, fordi man er utilfreds med stammebådene, at de forsvinder, men fordi det viser sig umuligt at skaffe træer, der er tilstrækkeligt store til at lave dem af.

Danske stammebåde.

Som supplement til beskrivelsen af den ovenfor behandlede bådtype skal her gives en såvidt muligt komplet oversigt over danske stammebåde. For de bådes vedkommende, der er fremdraget ved Nationalmuseets udgravninger i Aamosen, nøjes jeg dog med at henvide til Troels-Smiths foreløbige beretning (se note 1). Alle de her fundne og ad pollenanalytisk vej daterede både hører hjemme i stenalderen og afviger i type fra Hasselø-egen.

Materialet til følgende oversigt er fremskaffet ved velvillig bistand fra lederne af de danske museer som svar på en forespørgsel, der udsendtes af Nationalmuseet i 1947. Jeg takker alle for den viste velvilje. Desuden har jeg selv gennemgået Nationalmuseets ældre bådfund og de bådfund i landets øvrige museer, jeg har kunnet overkomme. Desværre er mange både dårligt oplyste eller vanskelige at identificere; det gælder såvel Nationalmuseets som de øvrige museers både. Oversigten gør på ingen måde krav på at være en udtømmende behandling, men jeg har ment det at være af værdi at vise udbredelsen af Hasselø-typen i forhold til afvigende typer, som iøvrigt ikke er forsøgt inddelt. På kortet er indlagt alle stedsbestemte både, men hertil slutter sig en række, hvis findested er ukendt, samt en del både, der er kendt, men endnu ikke udgravet. Denne sidste kategori er hverken medtaget i oversigten eller på kortet.

★

Både af Hasselø-type.

- 1) Nationalmuseets 3. afd. Mus.nr. S, 175. *Hasselø, Veggerløse sn.* Beskrivelse, se ovenfor.
- 2) »Falsters Minder«. *Guldborgsund*. 2 udsparede skot, udsparet forhøjning ved stævn, 3 gennemboringshuller. Bøg. L. 4,45 m, br. 0,76 m. Opfisket 1942 i Guldborgsund.
- 3) Stiftsmuseet i Maribo, Mus.nr. 8040. *Optaget mellem Askø og Lolland* på 10 fod vand. Udsparet skot. Bøg. L. 13 fod 3 tom., br. 1 fod 7 tom.
- 4) — Mus.nr. 12610. *Rødby mellemnor*. 2 udsparede skot, 2 gennemboringshuller. Løst bræt fastnaglet på fortoften. Eg. L. 4,95 m, br. 0,75 m. Fundet 1912.
- 5) — Mus.nr. 12619. *Rødby fjord, Lilholm bassin*. 2 udsparede skot, 4 gennemboringshuller. Eg. L. 5,22 m, br. 0,66 m. Fundet 1912.

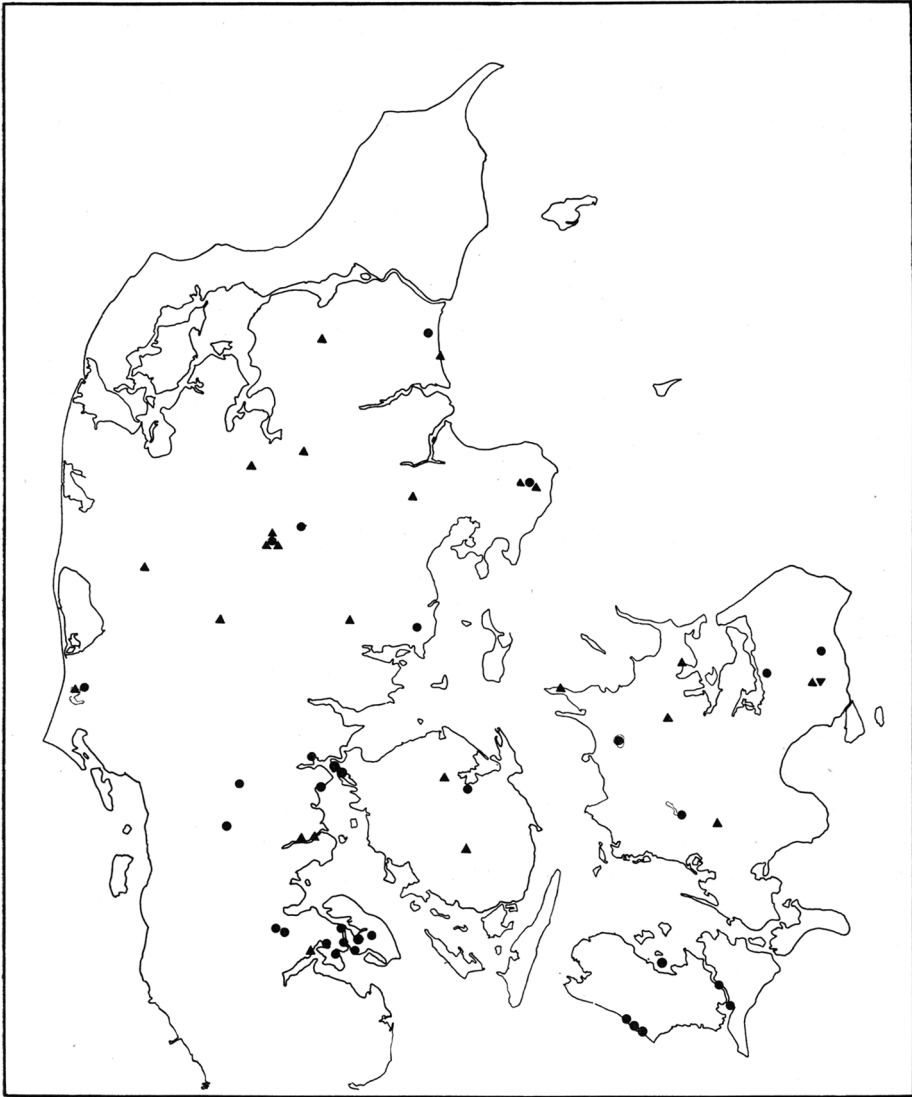


Fig. 10. Kort over fundne og bevarede stammebåde: ● af Hasselø-type og ▲ af andre typer. Afsluttet 1950.

Map showing all finds of dugouts preserved: circle indicating the Hasselø type, triangle other types. Concluded 1950.

- 6) Stiftsmuseet i Maribo, Mus.nr. 18004. *Rødby fjord*. 3 udsparede skot, forhøjninger ved for- og bagstavn. Eg. L. 4,65 m, br. 0,67 m. Fundet 1927.
- 7) Aalborg museum. *Birkesø, Mov sn.* Udsparet skot, 2 gennemboringshuller. Eg. L. 3,40 m, br. 0,74 m. Fundet 1860 ved udtørring af Lille Vildmose.
- 8) Museet på Koldinghus. *Skodborg, Vejen sn.* Udsparet skot. Bøg. L. 3,20 m, br. 0,50 m.
- 9) — *Solkær å, Stenderup sn.* Udsparet skot. Bøg. Se: Årsskrift for Museet på Koldinghus, 1949, p. 4.

- 10) Åbenrå Museum. *Hjulsø, Ensted sn.* Udsparet skot. Eg. L. 3,01 m, br. 0,51 m. Fundet o. 1930 i dynd på søbunden. Se: F. (= J. Frost): Oldtidsbåden fra Julsø i Sønderjy. Månedsskrift, 1948, p. 65—66.
- 11) Haderslev Museum. *Gram å, Nustrup sn.* Halvdel af stammebåd med udsparet skot. Br. ca. 0,75 m.
- 12) Fredericia Museum. *Gudsø vig, Tavlov sn.* Udsparet skot, gennemboringshul. L. ca. 2,72 m, br. 0,62 m.
- 13) Djurslands Museum. Mus.nr. 1934. *Ingvorstrup sø, Vejlbjby sn.* Udsparet skot. Eg. L. 2,57 m, br. 0,50 m.
- 14) Middelfart Folkemuseum. *Skrillinge strand, Kavslunde sn.* Udsparet skot. Eg. L. 2,50 m, br. 0,34 m. Fundet på lavt vand nær kysten.
- 15) Odder museum. *Morsholt mose, Odder sn.* 2 udsparede skot. Eg. L. 2,47 m, br. 0,595 m. Runeindskrift, muligvis middelalderlig. Se: E. Moltke: Odder-eg'e'n i Aarhus Stifts årbog, XXVIII, 1935, p. 123—36.
- 16) Sønderborg museum. *Hostrup sø, Kliplev sn.* Udsparet skot. Eg. L. 3,13 m, br. 0,62 m. Fundet 1928.
- 17) — *Nybøl nor, Nybøl sn.* Udsparet skot. Eg. L. 3,18 m, br. 0,66 m. Fundet 1937.
- 18) — *Sottrup skov, V. Sottrup sn.* 2 udsparede skot. L. 3,36 m, br. 0,85 m. Opfisket i Allsund 1941 og efter besigtigelse nedgravet i strandkanten.
- 19) — *Gammalgårds mose, Ketting sn.* Udsparet skot. L. 4,20 m, br. 0,75 m. Efter besigtigelse i 1935 nedgravet i mosegrøft.
- 20) — *Skratmose, Sønderborg sn.* Brudstykke af båd med udsparet skot. L. 2,69 m, br. 0,68. Undersøgt 1949.
- 21) — *Vemmingbund, Broager sn.* Båd af samme type og størrelse som nr. 20; besigtiget 1939, men ikke målt.
- 22) — *Augustenborg fjord.* Udsparet skot. L. 3,95 m, br. 0,50 m. Undersøgt 1942.
- 23) — *Surlykkebugt, Dybbøl sn.* Brudstykke af stammebåd med udsparet skot. L. 2,40 m, br. 0,58 m. Undersøgt 1943.
- 23a) — *Melsmark, Oksbøl sn.* 2 udsparede skot. L. 3,80 m, br. 1,00 m. Sandsynligvis eg. Fundet ilanddrevet marts 1951 og ikke medtaget på kortet.
- 24) Kalundborg museum. *Tissø,* Udsparet skot. Eg. L. 4,75 m, br. ca. 0,80 m.
- 25) Nationalmuseet. Mus.nr. MMCCXLIXb. *Bavelse sø, Bavelse sn.* Udsparet skot, 2 gennemboringshuller. Eg. L. 6 al. 2 tom., br. ca. 1 al. Fundet 1831 og tegnet af landskabsmaler Harder, Sorø. Båden selv ødelagt.
- 26) — Mus.nr. 1190. *Sundet mellem Fænø og Fyn.* Udsparet skot. Bøg. L. 5 al., br. ca. 1 al. Fundet 1871 og undersøgt og tegnet af Magnus Petersen.
- 27) — Mus.nr. 16441. *Skænkelse sø, Ølstykke sn.* Udsparet skot. Eg. L. 4 al. 15½ tom., br. 20 tom. Fundet 1857. Afbildet i Worsaae: Nordiske Oldsager, 1859, fig. 294.
- 28) — Mus.nr. 16442. *Odense å, Seden sn.* 2 udsparede skot. Eg. L. 6 al. 22 tom., br. ca. 25 tom. Fundet 1854.
- 29) — Mus.nr. A.18789. *Hinge sø, Hinge sn.* Udsparet skot. Eg. L. 3,37 m, br. 0,40 m.
- 30) — Mus.nr. A.27274. *Bølling sø, Kragelund sn.* Udsparet skot. L. 3,70 m, br. 0,65 m. Indkomst 1915.
- 31) — Mus.nr. C.23068. *Rolf sø, Henne sn.* Udsparet skot. L. ca. 3,45 m, br. 0,60 m. Indkomst 1934.
- 32) — Mus.nr. D. 630. *Ebberød sø, Birkerød sn.* Udsparet skot. Bøg. L. 8 al. 10 tom., br. ca. 1 al. Fundet 1870.

Både af denne type, hvis hjemsted er ukendt, findes i følgende museer:

- 1) Haderslev museum. Mus.nr. H.1514. Udsparet skot. Eg. L. 2,35 m, br. 0,85 m.
- 2) Museet på Koldinghus. Udsparet skot. Eg. L. 2,70 m, br. 0,42 m.
- 3) — Udsparet skot. Eg. L. 3,40 m, br. 0,44 m.
- 4) — Udsparet skot. Eg. L. 2,68 m.
- 5) Viborg Museum. Båd med rester af udsparet skot, 6 gennemboringshuller ned midt ad bunden, det ene lukket med træprop. L. 2,95 m, br. 0,57 m.
- 6) — 2 udsparede skot; den ene stævn afbrudt. Gennemboringshul omtrent midt i båden. L. 2,65 m, br. 0,53 m.

★

Både af afvigende type.

- 1) Kalundborg museum. *Skortskærgårdens mark, Røsnæs*. Stærkt ødelagt båd af eg. L. 5,90 m, br. 0,60 m.
- 2) Holbæk museum. *Lille Knabstrup mose, S. Jernløse sn.* Stammerundt tværsnit; ved stævnen 2 rækker huller tværs over båden samt huller langs sidekanterne. Den ene stævn afbrudt. Eg. Se: Årsberetning fra Museet for Holbæk og Omegn, 1947, p. 8—11. Fundet 1946.
- 3) Ringø museum. *Glue mose, Ringø sn.* Fladbundet båd med tilspidset forstavn. Eg. L. ca. 4 m, br. ca. 1 m. Kun bunden bevaret. Fundet 1917.
- 4) Aalborg museum. *Øster Hurup, Als sn.* Stammerundt tværsnit. Bøg. L. ca. 5 m. Fundet 1944 i fladvand ved kysten, men ikke opmålt eller bevaret.
- 5) Aars museum. *Skivum sn.* Stammerundt tværsnit. Opadbøjet, delvis afbrudt forstævn, der er firkantet tildannet. Bagstævn lige afskåret og lukket med træplade. Rælingskanter bevaret og forsynet med henholdsvis 3 og 4 lodrette nedboringer, hvori træpløkke, muligvis efter udliggere. Desuden gennem boring i side og bund. Eg. L. 2,65 m, br. 0,36 m.
- 6) »Den gamle By«, Aarhus. Mus.nr. 202:46. *Rosborg sø, Mønsted sn.* Brudstykke af båd med stammerundt tværsnit. Eg. L. 2,91 m, br. 0,33 m.
- 7) — *Rødding sø, Rødding sn.* Stammerundt tværsnit. Spoleformet omrids. Eg. L. 3,27 m, br. 0,88 m. Fundet 1946.
- 8) — *Hurup, Als sn.* Båd af bøg med udformet køl. L. ca. 5—6 m. Fundet ved kysten og muligvis identisk med nr. 4.
- 9) Viborg museum. *Bølling sø, Kragelund sn.* Flad bund af båd med spoleformet omrids. L. 3,43 m.
- 10) — *Bølling sø, Kragelund sn.* Brudstykke af flad bund. L. 2,85 m.
- 11) Horsens museum. Mus.nr. A.414. *Mondbjerg mose, Østbirk sn.* Stammerundt tværsnit, rundede stævne med udhæng. Eg. L. 2,70 m, br. 0,45 m.
- 12) Herning museum. *Brande sn.* Stammerundt tværsnit. Tilspidset forstavn, lige afskåret bagstavn. Eg. L. 3,86 m, br. (indvendig) 0,46 m.
- 13) — *Solsø, Brejning sn.* Stammerundt tværsnit. Afrundede ender. Rød-el. L. 2,12 m, br. (indvendig) ca. 0,35 m.
- 14) Haderslev museum. Mus.nr. H.1513. *Haderslev fjord.* Flad bund, tilspidset forstavn, lige afskåret bagstavn. Eg. L. 5,85 m, br. 0,82 m.
- 15) Sønderborg museum. *Alnor, Rinkenæs sn.* Flad bund, trugformet tilhugget. Fundet drivende i Egernsund og i flere år benyttet som legetøj.
- 16) Nationalmuseet. Mus.nr. 18720. »*Vildmosen*«, *Allesø sn.* Ca. 3 alen langt brudstykke. Eg. Fundet 1859 ved tørvegravning sammen med jernalderting.

- 17) Nationalmuseet. Mus.nr. A.6854. *Sidinge fjord, Vig sn.* Stammerundt tværsnit, tilspidsede stævne. L. 10 fod. Fundet 1856 ved gravning af kanal i den udtørrede Sidinge fjord.
- 18) — Mus.nr. A.23326. *Mosedrag under herregården Broksø, Herlufmagle sn.* Stammerundt tværsnit, tilspidset forstavn, lige afskåret og åben bagstavn, forsynet med rille indvendigt og to rækker tætsiddende gennemboringer. Eg. L. 3,80 m, br. 0,55 m. Udgravet 1907.
- 19) — Mus.nr. A.27275. *Bølling sø, Kragelund sn.* Stammerundt tværsnit, udhulingen firsidet udhugget. Tilspidsede stævne. L. 2,90 m, br. 0,35 m. Fundet 1915 ved markarbejde i den udtørrede Bølling sø.
- 20) — Mus.nr. A.31355. *Hallendrup, Rud sn.* Svagt affladet bund, tvært afskårede, rundede stævne. Eg. L. 3,90 m, br. 0,65 m. Fundet ved drængravning.
- 21) — Mus.nr. C.89. *Tipperup mose, Herlev sn.* Svagt affladet bund, tvært afskårede, rundede stævne med udhæng. Udsparet, lodret bøjle i den ene stævn. Eg. L. 2,50 m, br. 0,80 m. Fundet 1867.
- 22) — Mus.nr. C.5769 a. *Tipperup mose, Gladsakse sn.* Flad bund, tvært afskårede, rundede stævne med udhæng. L. 2,80 m, br. 0,42 m. Fundet 1886.
- 23) — Mus.nr. D.1746. *Kolindsund, Ginnerup sn.* Flad bund, rundede stævne. 3 gennemboringer i bunden. Eg. L. 8 al. 14 tom., br. 1 al. 9 tom. Fundet 1881.
- 24) — Mus.nr. D.2137. *Kolindsund, Vejlbj sn.* Stærkt ødelagt fund. L. ca. 13 al. Fundet 1885.
- 25) — 3. afd. Mus.nr. 1174/1951. *Fiil sn.* Eg. Flad bund og 2 løse spant. Udgravet 1949. Se: Peter Michelsen: En stammebåd fra Fiil Sø i Fra Ribe Amt XII, IV, p. 581–594 (1951).
- 26) — 2. afd.s billedsamling. Tegning af båd med flad bund og skrånende stævne, optaget i *Haderslev fjord* 1858.
- 27) — 1. afd.s journ.nr. 548/47. *Tjerrild mose, Thorsager sn.* Stammerundt tværsnit, udsparet ribbe nær den ene stævn. Eg. L. 5,44 m, br. 0,90 m. Undersøgt 1947.

★

Også i denne gruppe findes både, hvis hjemsted er ukendt.

- 1) Museet på Koldinghus. Stammerundt tværsnit. Eg. L. 3,25 m, br. 0,58 m.
- 2) Viborg museum. Flad bund, lodrette sider. Den ene stævn tilspidset, den anden ende af båden ikke udhulet på den sidste halve meter. L. 2,35 m.
- 3) — Flad bund, rundede stævne med udhæng. Det ene udhæng forsynet med rille på tværs af bådens længderetning. Rillen forsynet med 3 lodrette gennemboringer. L. 2,40 m, br. 0,70 m.
- 4) Nationalmuseet. Mus.nr. C.16326. Svagt affladet bund, tvært afskårede, rundede stævne med udhæng. L. 2,90 m, br. 0,81 m.

SUMMARY

The Hasselø Dugout.

A Contribution to the History of the Danish Dugouts.

The great difficulty in the study of the history of the dugout is that the types remain fundamentally unchanged through long periods. It is primarily impossible to decide typologically if a dugout dates from antiquity or belongs to our own time.

This is the case with Danish dugouts as well as with dugouts in general. The problem of throwing light on the history of the dugout can be approached in two ways:

1) Dating as many boats as possible in an attempt to single out the types of the various periods. This is especially important for archeologists as there has previously been a tendency to consider all earth-found dugouts as pre-historic. Pollen analysis, the new method used by natural science to obtain exact dating, constitutes a valuable improvement. By means of this method Troels-Smith succeeded, for the first time with certainty, in determining the types of dugouts that have been in use in Denmark in the Early Neolithic Period (see note 1).

2) Studying recent dugouts, a method which has the advantage that it is possible to obtain correct information about construction and use. Helge Søgaard has, on an all-literary basis, given a survey of the use of dugouts in Denmark in historic times (see note 7) without having in any way exhausted the subject. A rather more detailed treatment of the subject is attempted here, the starting point being a dugout in the Danish National Museum (3rd. Department) collections, and the verbal tradition attached to it, collected by the author and supplemented by information from literature.

The dugout in question (mus. no. S 175 75/1907) was acquired in 1887 from the small island of Hasselø, situated in the sound between Lolland and Falster. The dimensions of the boat are: length 498 centimeters – breadth 66–92 centimeters – lateral elevation 45 centimeters. It is hollowed out from a beech trunk and has two chiselled-out thwarts. The bottom is completely flat. On the outside, along the entire length of the gunwale edge, has been mounted an oaken batten, fastened by wooden nails at an angle. Nailed to the batten have been some wooden blocks to mount the rowlocks, of which one is still in situ. Furthermore, the batten is perforated by vertical holes, bored side by side. The use of these holes is uncertain. See measuring and photos.

The Use of Dugouts on Hasselø.

An extensive diking-project in the 1870s joined Hasselø to Falster. Simultaneously a moving of the farms began and a disintegration of the old, characteristic island features followed. The most extraordinary feature was undoubtedly the islanders' extensive use of dugouts. A local boat-constructor, E. C. Benzon, who by experience knew the conditions very well and passed on information on the dugouts to the National Museum in 1885 (see note 15), related that dugouts were in almost exclusive use in 1850. Only 4–5 boats still remained in use in 1885.

The Hasselø islanders raised mostly vegetables which they took to the markets in the neighboring towns. They could sail directly to Nykøbing on Falster but to reach the towns on Lolland they had to use horsedrawn carts

for transport of the vegetables. To carry merchandise and means of transport across the sound two dugouts were tied together side by side and horses and carts were placed athwart the boats. The same procedure was used for carrying the cattle to the summer pastures on a couple of small islands in the sound. The dugouts were used singly by the milking maids when they went to the small islands to milk the cattle, on trips to wash laundry when the women rowed out until they found clear water, and finally for fishing, primarily for eels.

The boats were propelled by rowing or poling. Poling was carried out standing in the stern hold of the boat, by means of a pole, crooked at the lower end. In deep water oars were used for rowing. They were so long that the handles were crossed over the narrow boat. In rare cases a little square sail was used but only in a stern wind. There are traces of a mast at the bow thwart of the National Museum dugout. When under sail the boat was steered by an oar from the stern.

The farmers got the trunks for the boats in a forest on Lolland and carried them across the frozen sound on sledges in the winter. The first step of the construction work was a rough cutting and hollowing to approach the final shape of the boat. Adzes, generally with a curved blade, was used for this job. An informant from Falster (see note 33) disclosed that his grandfather (born 1828), used fire to soften the wood when he hollowed out the boat. After the boat had been given the first chopping it was lowered into the water off Hasselø village and anchored to some big stones. It remained lying there for from 2–3 to 10 years. The explanations of the reason for this procedure vary. It has been contended that it was done to soften the wood and make it easier to do the final chopping, but the question of the durability of the boat is also mentioned and this might be the more probable reason of the two.

After the period in the water the boat was taken to the shore and completed. The proper thickness of sides and bottom was estimated by eye-measure. However, some narrow perforations in the bottom of the Hasselø dugout and in many of the other Danish dugouts are interpreted by the author as a means of deciding the thickness of the bottom in accordance with the procedure used in Eastern Europe (see literature mentioned in note 68) and in certain parts of Switzerland (see note 69). Construction of the boat was often a cooperative enterprise, the conclusion of which was marked by a celebration ("hulegilde").

The reasons why the Hasselø islanders ceased to use dugouts were partly the above mentioned diking project, partly – and essentially – the difficulties involved in getting trunks sufficiently massive to make the boats. The last Hasselø dugout was probably made around 1860.

The Use of Dugouts elsewhere in Denmark.

Everywhere in Denmark where natural conditions permitted it dugouts were in use in historic time. To be sure, they remain nowhere in use longer than on Hasselø but around 1850 they were still rather common. They were, in cases where this can be stated with certainty, of the same type as the Hasselø boat: flat bottom and one or two chiselled-out thwarts. The listed descriptions give additional information. Kruse's description (see note 46) of a dugout from the Silkeborg lakes in the eastern part of Jutland was accompanied by a drawing (see fig. 1) showing that the boat was propelled by paddling. The drawing is so far the oldest picture of a Danish dugout known. From the same

part of the country there is another description (see note 47), giving detailed information of the acquisition of the trunks that were rough-out on the spot where they were felled and then sailed home for final treatment. After some 10 years the sides of the boat would rot and the bottom would then be used as bottom in a planked boat.

The philological term for the dugout separates Denmark in two parts, "ege" being used in Eastern Danish while "knubskib" is the usual term in Jutland. In the Southern part of Eastern Jutland the term "kan(n)e" also appears, possibly a borrowed word. In East Denmark the term "ege" is transferred to the composite flat-bottomed boats (see fig. 6 and 9).

European parallels.

Dugouts of the type described here were widely used in Middle and Western Europe in historic time. In the Mediterranean area somewhat different types appear and in Eastern Europe the vast area of the aesping begins (see note 58).

To throw light on the history of the West and Middle European dugout, some parallel material, mainly from the area of the Alps, is mentioned, (see notes 61 seg.). As a whole the uniformity with the Danish material is striking. To illustrate the use of double-dugouts as ferries, descriptions from Albania and Russia are mentioned (see note 72 and 73). Combined dugouts and outrigger-dugouts are not known to have been used in Denmark.

The European material provides several contributions to illustrate the propelling of the boat (see notes 76–80). Among other things poles with a specially shaped lower end which is also known from small Danish boats in our days.

From the recent West and Middle European material, the hypothesis is arrived at – also claimed by Oscar Paret, although reached by a different route (see note 81) – that the dugout with flat bottom and chiselled out thwart appears late while dugouts of trunk-round cross section have been in use at any rate from the Early Neolithic Period.

Survey of finds of Danish dugouts.

A survey is given of Danish dugouts, mainly bog-found, catalogued and with corresponding map. Group one represents the Hasselø type with flat bottom and chiselled-out thwart (circle signature on map). Group two comprise all other finds without any attempt being made to classify into types (triangle signature on map).

Holger Rasmussen.

★

NOTER

¹⁾ *J. Troels-Smith*: Stammebåde fra Aamosen i Fra Nationalmuseets Arbejds-mark 1946, p. 15–23. I lighed med a.a. anvendes den neutrale betegnelse stammebåd i almindelighed, mens den vstdanske benævnelse »knubskib« og den østdanske »ege« anføres ved det respektive materiale. ²⁾ *Troels-Smith* a.a., p. 16. ³⁾ *Sophus Müller*: Vor Oldtid, Kbhvn. 1897, p. 134; *Hans Kjær*: Vor Oldtids Mindesmærker, Kbhvn. 1925, p. 25. ⁴⁾ *Johs. Brøndsted*: Danmarks Oldtid I (Stenalderen), Kbhvn. 1938, p. 317. Se dog *Johs. Brøndsted* i Havet omkring Danmark I, Odense 1948, hvor materialet fra NEU. nr. 3749 er anført. ⁵⁾ *Vilh. Boye*: Fund af Gjenstande fra Oldtiden og Middelalderen i og ved Søborg Sø,

Kbhvn. 1882, p. 22, og senere i Arkæologisk og ethnografisk Tidende XVII og XVIII (Tillæg til Nationaltidende for 28. novbr. og 17. decbr. 1885). ⁶⁾ Jvf. dog *Niels Sørensen*: i Vejle Amts årb., 1920, p. 59 f., hvor han anfører et eksempel på brug af stammebåde («kanner») fra 1818. ⁷⁾ *Helge Søgaard*: Overleveringen om de danske Knubskibe i Sprog og Kultur XIII, p. 53–63. ⁸⁾ *NEU. nr. 2455*. Uddrag af brev fra I. Olsen, Bakkebølle, dat. novbr. 1887. ⁹⁾ Brev af ^{11/12} 1887 fra I. Olsen i Dansk Folkemuseums brevarkiv. ¹⁰⁾ *NEU. nr. 4839*. (Fisker H. P. Olsen, f. på Hasselø 1877). ¹¹⁾ *J. With*: Kortfattede Efterretninger om nogle af de danske Fiskekyster etc. i Nordisk Landvæsens Magasin, 1. bd., Kbhvn. 1802, p. 161 ff. ¹²⁾ Udskiftningskort i Matrikulsarkivet, udarbejdet 1799 af Lehn og kopieret ved C. F. Wilster 1805. ¹³⁾ *F. L. Grundtvig*: Livet i Klokkergården, Kbhvn. 1909, p. 214; *Karen Toxværd* i Skattegraveren 5. Kolding 1886, p. 215. ¹⁴⁾ *NEU. nr. 2455*. (I. Olsen, Bakkebølle); *P. Rhode*: Saml. t. Lollands og Falsters Hist., Kbhvn. 1859, 2. bd., p. 59, angiver målene til henholdsvis 10 alen og 5 kvarter. ¹⁵⁾ *NEU. nr. 3749*. (Brev fra skibsbygger E. C. Benzon, Nykbg. F., til V. Boye ^{29/11} 1885). ¹⁶⁾ *NEU. nr. 6831*. (Gdr. Rasmus Andersen, f. på Hasselø 1871). ¹⁷⁾ *Karen Toxværd a.a.*, p. 216; *NEU. nr. 2455* (I. Olsen) ». . . Pigerne stager over med dem om Sommeren, naar de skal malke . . .«. ¹⁸⁾ *Grundtvig a.a.*, p. 214. ¹⁹⁾ *NEU. nr. 6831* (R. Andersen). Jvf. desuden DFS 1906/46 (Optegnelse af gdr. R. Toxværd efter skomager P. Hansen Adrian i Radbjerg). ²⁰⁾ *NEU. nr. 3749* (E. C. Benzon). ²¹⁾ *NEU. nr. 5006* (Marie Jakobsen, f. 1861 i Nagelsti, Lolland, kom til Hasselø 1884). ²²⁾ *NEU. nr. 4839* (H. P. Olsen). Jvf. *E. Tang Kristensen*: Det jyske Almueliv, tillægsbind V, p. 138, og *NEU. nr. 2455* (I. Olsen). Ejeren var utilbøjelig til at skille sig af med båden uden vederlag, »da han endnu brugte den til at stikke ål på i stille vejr, og ligeledes når han satte kroge«. Til at »harke« ål med brugtes en ålekam, hvis lokale benævnelse er en »harke«. ²³⁾ *NEU. nr. 3749* (E. C. Benzon). ²⁴⁾ *NEU. nr. 6833* (H. P. Olsen, brev af ^{1/5} 1948 med besvarelse af diverse spørgsmål). ²⁵⁾ *NEU. nr. 6831* (R. Andersen). ²⁶⁾ *Joh. Phil. Hage*: Nye Maribo Amt, Kbhvn. 1844, p. 306–07. ²⁷⁾ *Rützou* i D.F. top. saml. (Thoreby sn.) Materiale til ømålsordbogen. For til-ladelsen til at benytte materialet herfra takker jeg dr. phil. Kristen Møller. ²⁸⁾ *NEU. nr. 6830*. (Boelsmand Marius Boesen, Højjet; meddeleren kender dog kun egerne af omtale, ikke ved selvsyn). ²⁹⁾ DFS 1906/87. R. Toxværd 1908. (Stednavneoptegnelse deponeret i Stednavneudvalgets top. saml.). ³⁰⁾ *NEU. nr. 4839* (H. P. Olsen). ³¹⁾ *J. Jørgensen*: Lollandsk Ordbyg (Thoreby-Maalet), Kbhvn. 1943, p. 153. (For at træet ikke skulle slå revner, lå det i vandet to år inden brugen); *P. Rhode*: a.a. (. . . bøgestamme, der må ligge 2 år under vand, inden den kan tages i brug, da den ellers let slår revner); *Hage a.a.* (. . . sænkes i vandet i 2 år for at blive fast i træet, som ellers let ville revne. . .). En lignende måde at lagre gavntre på kendes fra andet hold, se således *Kort Underretning om Ager-Dyrkning etc.*, Kbhvn. 1757, p. 74 . . . til Hiul-Tømmer . . . tager Barken med den hvide Vod reent af og derpå sænker det ned i en Dam eller Park, og lægger Stene på, indtil det skal bruges . . . ³²⁾ *NEU. nr. 3749* (E. C. Benzon). ³³⁾ *NEU. nr. 6830* (Marius Bosen, Højjet). ³⁴⁾ *NEU. nr. 6833* (H. P. Olsen). ³⁵⁾ *P. Rhode a.a.*, p. 58; *J. Jørgensen a.a.*, p. 153. ³⁶⁾ *NEU. nr. 6831* (R. Andersen). ³⁷⁾ *NEU. nr. 3749* (E. C. Benzon); de øvrige kilder anfører beløb af omtrent samme størrelse: fra 60–100 rdl. (P. Rhode), 60–80 rdl. (J. Jørgensen), 60–80 rdl. (J. P. Hage). ³⁸⁾ *Hage a.a.* ³⁹⁾ *Rhode a.a.* ⁴⁰⁾ Brev af ^{28/10} 1948 fra købmand V. Sidenius, Nykbg. F., til forf. ⁴¹⁾ *Helge Søgaard a.a.*, p. 57 ff. ⁴²⁾ *E. Dalgas*: Geographiske Billeder fra Heden II, Kbhvn. 1868, p. 116. ⁴³⁾ *Niels Sørensen*: En Søren Kanne-Daad for 100 Aar siden i Vejle Amts årb. 1920, p. 59 f. ⁴⁴⁾ *J. Christensen*: Beskrivelse over Sal og Gullev Sogne i Jyske Saml. X, Aalborg 1884–85, p. 128 f.; *Chr. Heilskov*: Bælum Sogn gennem syv Søkler i Fra Himmerland og Kjær Herreder VII, p. 72. ⁴⁵⁾ Indberetningerne findes i Rigsarkivet under *R.K.a.V. Indberetninger med besvarelser til de af finansråd Oeder stillede spørgsmål ang. skibsarten og fiskeriet i Danmark*. De østdanske kildesteder anfører benævnelsen »eger« (eiger), mens de vestdanske har »knubskibe« (knupe- eller knopskibe). De jyske kilder giver enkelte supplerende oplysninger. Beskrivelsen for Skanderborg og Aakjær amter: ». . . de såkaldte knup skibe, der er et stort kiøvl af bøgetræ, som udhules og flad i bunden . . .«; beskrivelsen for Randers: ». . . små flade skibe, knopskibe kaldet, hvori kan være 1, 2 à 3 mand . . .«. ⁴⁶⁾ *Rasmus Henrik Kruse*: Nørre Jyllands Mærkværdigheder i det 19. Aarh., 2. bd., p. 6; citeret af *E. Moltke*: Odder-egnen i Aarhus Stifts årb. XXVIII, 1935, og refereret af *Helge Søgaard a.a.*, p. 61. ⁴⁷⁾ *J. C.*

Schythe: Skanderborg Amt, Kbhvn. 1843, p. 638. ⁴⁸⁾ *V. Boye*: Arkæologisk og ethnografisk Tidende, Tillæg til Nationaltidende 28. novbr. 1885; jvf. iøvrigt note 5. ⁴⁹⁾ Kancelliets Brevbøger 1908, p. 738. ⁵⁰⁾ *Skattegraveren* 7, Kolding 1887, p. 222 (Fra Stige, ved P. V. Jensen, Stige). ⁵¹⁾ Rützou, D. F. top. saml. anfører fra Thoreby sn. både e-i og i-e; DFS. 1906/46 (Chr. Weiss, 1909) anfører for Sjælland ege; indberetningerne til Oeder (jvf. note 45) ege (eige); NEU. nr. 2455 og 3749 i-e; J. Jørgensen a.a. i-e; F. L. Grundtvig a.a. ie. Jvf. iøvrigt artiklen ege i Ordbog over det danske sprog. ⁵²⁾ Jvf. de anførte kilder samt artiklen knob-skib i Ordbog over det danske sprog. ⁵³⁾ Kancelliets Brevbøger 1908: fiskerkaner (1592); Niels Sørensen a.a.: kanner; A. I. *Smidth*: Fiskerierenes Tilstand (1859), p. 46: kannefiskeri (Vejle fjord); jvf. iøvrigt Helge Søgaard a.a. og artiklen kane i Ordbog over det danske Sprog. ⁵⁴⁾ *Kalkar*: Ordbog til det ældste danske Sprog II: ho(v) 2). Kilden er Moth, der dog ikke angiver hjemsted, men blot sidestiller ho(v) med knobskib. ⁵⁵⁾ NEU. nr. 2493 (arbejdsmand Poul Jensen, Gundsømagle) og NEU. nr. 7313 (opmåling af ege, se fig. 9). Jvf. desuden DFS 1906/46 (Chr. Weiss, 1909), der for Sjælland i almindelighed angiver en båd af lignende udseende og benævneelse). ⁵⁶⁾ *E. Møller-Holst*: Landbrugs-Ordbog for den praktiske Landmand I, Kbhvn. 1877, p. 517. ⁵⁷⁾ DFS (i stednavneoptegnelse til DFS, deponeret i Stednavneudvalgets top. saml.). ⁵⁸⁾ *I. Manninen*: Zur Ethnologie des Einbaumes i Eurasia Septentrionalis Antiqua I, Helsinki 1927, p. 4–17; *Eino Nikkilä*: En satakundensisk äsping och dess eurasiska motsvarigheter i Folkliv XI, 1947, p. 33–46; *T. I. Itkonen*: Suomen ruuhet i Kansatieteellinen arkisto V, Forssa 1942 m. fl. ⁵⁹⁾ *T. I. Itkonen*: a.a., p. 139 og XV; *Sune Lindqvist*: Båten från Fiholm i Fornvännan 1924, p. 224–225. ⁶⁰⁾ *Itkonen* a.a., p. 15, 19 og XIV. ⁶¹⁾ *Frantz Angerer*: Über den Mondseer Einbaum i Materialien zur Urgeschichte Österreichs, 3. Heft, VII, Wien 1927, p. 99–104. ⁶²⁾ *F. Keller*: Ueber den Einbaum i Anzeiger f. schw. Alterthumskunde I, No. 2, Zürich 1869, p. 33; *Voss, Ranke u. Brunner*: Zur Forschung über alte Schiffstypen i Correspondenz-Blatt d. deutsch. Gesell. f. Anthrop. XXXIII, 1902. München 1903, p. 36 f. ⁶³⁾ *Angerer* a.a.; *K. Brunner*: Zur Forschung über alte Schiffstypen . . . Donaugebiet (se note 62); *Keller* a.a. ⁶⁴⁾ *Keller* a.a.; *Voss, Ranke u. Brunner* a.a.; jvf. Schytes beskrivelse p. 638. ⁶⁵⁾ *Keller* a.a. ⁶⁶⁾ *Moszyński*: Kultura Ludowa Słowian, Krokow 1929, § 667 (fra Bosnien); *Angerer* a.a. Beskrivelsen hos A. er yderst oplysende. ⁶⁷⁾ *Moszyński* a.a. ⁶⁸⁾ *Moszyński* a.a.; *Manninen* a.a.; *A. Bielenstein*: Die Holzbauten u. Holzgeräte der Letten, Petrograd 1918, p. 619 m. fl. ⁶⁹⁾ *Voss, Ranke u. Brunner* a.a. ⁷⁰⁾ *Keller* a.a. ⁷¹⁾ *Voss, Ranke u. Brunner* a.a. ⁷²⁾ *P. Traeger*: Schiffsfahrzeuge in Albanien u. Macedonien i Corr.-Blatt d. deutsch. G. f. Anthrop. XXXV, 1904, p. 25 f. (se note 62). *Franz Baron Nopcsa*: Albanien. Bauten, Trachten und Geräte Nordalbaniens, Berlin u. Leipzig 1925, p. 144–145. ⁷³⁾ *Moszyński* a.a., § 669; *D. Zelenin*: Russische (Ostslavische) Volkskunde, Berlin u. Leipzig 1927, p. 143. ⁷⁴⁾ *Brunner* a.a. (Donauområdet); *Itkonen* a.a.; *Traeger* a.a.; *Nopcsa* a.a.; *Albert Nilsson*: Primitiva båtar i Småland i Fataburen 1943, p. 122–36; det kulturhistoriske museum »Kulturen« i Lund har et par eksemplarer fra Småland (K. M. 17786 og 22259). ⁷⁵⁾ *Bielenstein* a.a.; *Itkonen* a.a.; *Moszyński* a.a., § 669; *Traeger* a.a.; *Nopcsa*, a.a., p. 143; *Zelenin* a.a.; A. W. *Brøgger*: Glåmdalen i Oldtiden i Norske Bygder V, Bergen 1942, p. 16–17; *Göteborg Museums årsberetning*, 1941, p. 51. ⁷⁶⁾ *Keller* a.a.; *Voss, Ranke u. Brunner* a.a. ⁷⁷⁾ *Brunner* a.a.; *Keller* a.a.; *Voss, Ranke u. Brunner* a.a. ⁷⁸⁾ *Moszyński* a.a., § 670. ⁷⁹⁾ *Itkonen* a.a. (afbildet p. 55, fig. 23). ⁸⁰⁾ *Bielenstein* a.a. ⁸¹⁾ *Oscar Paret*: Die Einbäume im Federseeried und im übrigen Europa i Prähistorische Zeitschrift, 21. bd., Berlin 1930, p. 112.

FORKORTELSER:

NEU: Nationalmuseets etnologiske Undersøgelser, Arkivet.

DFS: Dansk Folkemindesamling.

D.F.: Danske Folkemål, Udvalg for Folkemåls seddelsamling.

1 alen = 2 fod = 24 tommer = 0,63 m.