

EGENS EFTER- LIV



Både lavet ved udhuling af træstammer er i Danmark kendt fra alle aldre af oldtiden og fra historisk tid – ja helt op til vore dage, under navn af eger, kanner eller knubski-be. Denne bådtype har altså eksisteret gennem fulde 7000 år. Omkring 1800 blev produktionen indstillet de fleste steder, men i enkelte egne levede den videre, således i det midtjyske søområde (se Skalk 1980:6) og på den lille Hasselø i Guldborgsund; den er nu gjort landfast ved inddæmning, men tidligere var den adskilt fra Falster ved et lavvandet sund. I 1887 lykkedes det Nationalmuseet at erhverve en af de sidste ibrugværende Hasselø-eger, og 1942 blev et eksemplar opfisket fra bunden af Guldborgsund; det opbevares nu på Museet Falsters Minder i Nykøbing.

Da det sidste år på Nykøbingmuseet besluttedes at fremstille en Hasselø-ege i kopi, valgte man Nationalmuseets båd som model; den er nemlig usædvanligt velbevaret. Mange museer har i de senere år gennemført sådanne kopieringsprojekter. At genopvække gamle håndværk, som er gået i glemmebogen, giver megen ny viden og er med til at aflive myter skabt af forskere ved skrivebordet.

*

Betegnelsen ege synes at sige noget om stammebådenes materiale, men denne var nu, som næsten alle de yngre eger, af bøg. De blødere træsorter er i øvrigt ikke uegne-

de til formålet; i stenalderen synes man således at have foretrukket lind eller el.

Egen, som blev vort forbillede, er fem meter lang og hører til de mindre af slag-sen, hvilket sikkert hænger sammen med, at ejeren, der drev et beskedent landbrug, ikke skulle bruge den til fragt af kreaturer,



Nationalmuseets Hasselø-ege, købt 1887 af parcellist Ole Kruse.

som det ellers var almindeligt på øen. Den er indvendig opdelt i tre rum, et stort i midten og to mindre ved stævnene. De lave udsparede skillerum har tjent til at sidde på, og skulle det knibe, kunne et ekstra siddebræt indskydes midtskibs i dertil beregnede udskæringer. Såvel sider som bund er afslebet eller høvlet. Langs rælingen hele vejen rundt er påsat en liste, en såkaldt »gnavgjord«, og i denne er der med jævne mellemrum boret huller, så at egen kunne bindes sammen med andre eger, hvis der blev brug for større lastekapacitet. Omkring begge stævne er spændt kraftige jerngjorde, som skulle forhindre, at træet slog revner, og hele fartøjet er tjæret både udvendig og indvendig for at undgå råd. Alt i alt et meget velbygget og velplejet fartøj med harmoniske linjer.

Den ege, vi havde sat os for at eftergøre, var altså kendt i detaljer, men om fremstillingsprocessen vidste vi næsten intet, blot at der til udhulingen blev benyttet to »hultengsler«. De alene kan jo imidlertid ikke have gjort det, så vi måtte efter bedste skøn rekonstruere et værktøjssæt, som det kan have set ud på egens tilblivelsestid, antagelig omkring midten af 1800-årene; den blev som nævnt købt i 1887 og har vel da haft en 40-50 år på bagen, en ikke ualmindelig levetid for eger. Vi valgte tre skarøkser af forskellig størrelse (svarende til hultengslerne), en svær skovøkse, en mindre håndøkse, en bredbil, en friskærersav, en stor tomandshøvl og endelig et antal kiler til udspaltning af træet. Næste spørgsmål blev så, hvordan man brugte disse redskaber i forbindelse med den foreliggende opgave – selve arbejdsprocesserne måtte rekonstrueres og gennemprøves, indtil de forekom naturlige, og værktøjet føltes rigtigt i hænderne. Alligevel kan man ikke være helt sikker på at have fundet frem til det oprindelige. Traditionen inden for et håndværk kan foreskrive nogle arbejdsgange, der for os at se hverken er logiske eller tidsbesparende, men som dengang har været den rigtige måde at gøre tingene på.

Det er en udbredt opfattelse, at udhuling af eger skete ved hjælp af ild. Faktisk foreligger der efterretninger af den art, men de



Til brug for forsøget fik museet et bøgetræ foræret. Det ses her under fjældning.



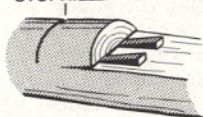
Der saves for inden kilningen, her med henblik på bådens ydre form. Selve kileteknikken fremgår af skitsen næste side.



Bunden gattes med skarøkser.

er yderst sparsomme, og spørgsmålet er i det hele taget meget dårligt oplyst. Så velbygget, som Hasselø-egen er, har man dog svært ved at forestille sig en så primitiv teknik bragt i anvendelse; der er helt andre og bedre kontrollerbare metoder, som byder sig til. Det er en kendt sag, at træ spalter efter stammens længderetning, og netop ved træsorter som bøg, lind og el foregår dette let, hvilket gør dem velegnede til fremstilling af stammebåde. I praksis foregår arbejdet med kølle og kiler, men hver spaltning

STOPRILLE



Kileteknik.

ning må forberedes omhyggeligt, så at den ikke løber løbsk; det sker ved at save eller hugge stoprender på tværs af træets fibre. Vi anvendte kileteknikken og med succes – ikke blot til udhulingen, men også ved tildannelsen af bådens bund og sider. Metoden blev med andre ord brugt konsekvent under hele fremstillingsforløbet.

Blandt de øvrige redskaber, vi havde til rådighed, viste den store skovøkse sig at være et effektivt værktøj til mange opgaver – i de rette hænder vel at mærke. Skarøkserne derimod brugtes i mindre grad og kun til afpudsning af de tildannede flader. Her kom også høvlen i anvendelse.

Ved udhulingen af en sådan båd er det et problem at stoppe på det rigtige tidspunkt; man kan let komme til at gå for langt. I bunden af den originale Hasselø-ege er der nogle små huller lukket med træpropper, de har uden tvivl med dette at gøre. Efter at båden havde fået sin ydre form, har man boret hullerne til en dybde, som angav den ønskede bundtykkelse. Når man indefra nåede frem til hullerne, vidste man, at nu var det på tide at holde op. Sådan gjorde også vi og med det forønskede resultat.

Det var ikke på alle punkter, vi kunne efterligne de gamles virksomhed, faktisk gik vi for hurtigt frem. Når »haslingerne« skulde skaffe træ til deres både, måtte de i mangel af egen trævækst ty til andre egne, for eksempel Frejlev skov på Lolland; transporten til øen kunne foregå ved flådningsellevær, hvis vinteren var til det, over isen. Vel ankommet blev stammen tilhugget groft og



Boring i den opadvendte bund. Hullernes dybde bestemmer bundtykkelsen.



Udhulingen er påbegyndt. Der hugges stoprender inden udkilingen.



Båden er nu færdighulet. Tilbage er kun at tildanne sidekanter og stævne samt påsætte gnavgjord.



Den første prøvesejlads. Her afgøres det, om der skal hugges mere af bund eller sidekanter for at få bedre balance.

derefter sænket i vandet med store sten til at holde den nede, så at isen ikke kunne tage den – det skete ved de såkaldte Egesten ud for Hasselø by. Efter to til tre år blev træet igen hentet på land og udhulet, men derefter blev det begravet i sandet på strandbredden, og her kunne det ligge i 10-18 år, inden det blev taget op og færdighugget. Grunden til den lange produktions-tid var sikkert, at man anvendte bøgetræ, der er slemt til at revne og slå sig. Skulle man styre det genstridige materiale, måtte der gås frem som beskrevet, så at alle spændinger lidt efter lidt gennem årene kunne sive ud af stammen. Desuden mente man, at nedgravningen havde en bevarende virkning. Båden holdt længere.

Det havde vi ikke tid at vente på; vi kunne ikke køre Hasseløprojektet over 12-18 år. Derfor valgte vi en anden løsning, som blev os anbefalet: vi lod træet koge i fjorten dage på en lokal finérfabrik, det skulle, mentes det, give samme effekt som en halv snes års nedgravning i sand. Det var naturligvis ikke med den bedste samvittighed, vi skød denne genvej, men den var altså nødvendig. Skulle nogen få lyst til at gentage eksperimentet rigtigt, er de velkomne.

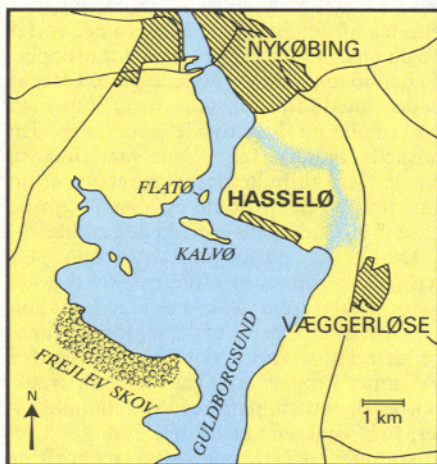
*

Den genskabte Hasselø-ege har endnu ikke været afprøvet under alle vejrforhold, men allerede nu kan vi tilslutte os den karakteristik, som 1844 blev givet af J. P. Hage i en

beskrivelse af Maribo amt: »Egen er et ufuldkomment fartøj, som let kæntrer og er svær at bringe frem. Men den er særdeles skikket til at ligge og slides på stenbunden, og den er stærk og varig«. Med andre ord: den er noget gumpetung og bestemt ingen racerbåd, men solid og gedigen er den i hvert fald.

Om farerne ved brugen af eger har vi flere beretninger. 4. januar 1702 måtte præsten i Væggerløse, som Hasselø hører under, begrave en yngre husmand, der var kommet uheldigt af dage, da han efter at have fejret nytår i Nykøbing ville tilbage til sit hjem. Han satte sig »i en ege og ville stæge sig frem i isvågen, som var hugget åben mellem landene, men faldt baglæns ud af egen og druknede«. Det kan man muligvis ikke bebrejde egen, for den pågældende »mentes at have været noget beskænket«, men godt en snes år senere druknede tre mennesker i sejlrenden mellem øen og Falster, og her var årsagen vistnok, at bådens bund revnede, så at den fyldtes med vand og sank. Der var flere passagerer end de tre, men de blev reddet af folk i en efterfølgende ege.

Egerne på Hasselø har i det hele taget fået en del omtale, og det drejer sig ikke altid om ulykker, også om mere dagligdags ting. Til fremdriften anvendtes oftest en stæge,



og den skulle være krum, så at den kunne gå ind under båden. Årer nævnes dog også, både til padling og almindelig roning; nogle eger havde åretolde af hårdt træ i rælingslisten. Når vejret artede sig, kunne der sættes et mindre sejl.

Hasselø-egerne blev fremstillet i forskellige størrelser til forskellige formål. De såkaldte transporteger, som siges at have været fra syv til tolv meter lange, blev blandt andet brugt, når kreaturer skulle fragtes til græsning på Kalvø og Flatø, to nærliggende småøer, som ejedes af haslingegårdmænd. To eger blev surret sammen ved nogle lange tværgående stænger. Derefter blev køerne ført om bord, de stod med forbenene i den ene båd og bagbenene i den anden; der kunne være op til seks ved siden af hinanden. Et par folk var med til at holde dem, mens fire mand roede eller stagede over til øerne. Her gik kvæget så hele sommeren, og hver eneste dag måtte pigerne ro over for at malke. Det foregik vel også pr ege, men den har nok været af de mindre.

Til længere ture i det lolland-falsterke var transportegerne også anvendelige. Øboerne solgte deres landbrugsvarer på købstædernes markeder, endda så langt væk som i Nakskov. Ellers var det vel mest til ålestangning og andet fiskeri på det lave vand omkring øen, egerne blev brugt. Her til skal de have egnet sig fortrinligt.

Når egerne holdt sig så længe i brug på Hasselø, skyldes det nok, at der er tale om et usædvanlig isoleret samfund, hvor udviklingen først sent har ændret de nedarvede skikke. Ved inddæmningen i 1870'erne, der gjorde øen landfast, og den påfølgende udflytning af gårdene opløstes de gamle øbotræk. Egetiden var forbi.

Peter Vemming Hansen

Lit: Kuml 1953 (Holger Rasmussen: Hasselø-egen).



Der fragtes stadig kreaturer til græsning på småøerne, men ikke i eger, nu anvendes store pramme. Billedet er taget sommeren 1988.