



# FORN VÄNNEN

JOURNAL OF  
SWEDISH ANTIQUARIAN  
RESEARCH

---

Stammebåde på den skandinaviska halvø før år 1  
Kastholm, Ole Thirup  
[http://kulturarvsdata.se/raa/fornvannen/html/2014\\_153](http://kulturarvsdata.se/raa/fornvannen/html/2014_153)  
Fornvännen 2014(109):3 s. 153-166  
Ingår i samla.raa.se

# Stammebåde på den skandinaviske halvø før år 1

Af Ole Thirup Kastholm

Kastholm, O.T., 2014. Stammebåde på den skandinaviske halvø før år 1. (Dugouts in Norway and Sweden before AD 1). *Fornvännen* 109. Stockholm.

The oldest known dugout from the Scandinavian peninsula dates from c. 1000 cal BC, and from the following millennium seven such vessels have been found. The paper presents these finds and compares them with coeval vessels from Denmark, the British Isles and the western part of the Continent. A relatively uniform dugout tradition was dominant there in the last two millennia BC. The boats from the Scandinavian peninsula, though, combine elements of an almost unique Scandinavian character with elements of the European tradition. Thus they seem to form a regional variation.

Ole Thirup Kastholm, Roskilde Museum, Munkebro 2, DK-4000 Roskilde  
olekast@roskilde.dk

Fra den del af Skandinavien, som i dag betegnes Danmark, har vi kendskab til et betydeligt antal stammebåde fra perioden før tidsregningens begyndelse. Især de mesolitiske spiller en fremtrædende rolle her, hvor særligt gunstige bevaringsforhold på en del af datidens kystbopladser gør sig gældende. Disse fartøjer udgør et næsten enestående fundmateriale på europæisk plan. Også en del af neolitikum har været leveringsdygtig i adskillige stammebåde, ikke mindst fra den sjællandske Åmose. Efter ca. 2800 cal BC forstummer kilderne imidlertid i lang tid, og vi skal et godt stykke ind i bronzealderen, før bådene igen giver sig til kende, nu i form af den mægtige stammebåd fra Varpelev på Sjælland og stammebåden fra Vestersø i det nordvestlige Jylland. I disse to fartøjer findes flere karaktertræk, som kan knyttes til en vesteuropæisk tradition, og enkelte til en skandinavisk tradition (jf. Kastholm 2008; 2012; 2013; *in prep.*).

Vender vi blikket mod den skandinaviske halvø, er fundbilledet imidlertid et andet end i Danmark. Først og fremmest har materialet ikke den samme høje alder. Ikke før bronzealderen giver de materielle levn efter fartøjer sig fysisk til ken-

de. Til gengæld er antallet af bådfund fra bronzealderen og den tidlige jernalder højere end i Danmark (fig. 1). I mange år var stammebåden fra Skäggered ved Göteborg, dateret til sen bronzealder/tidlig jernalder, det ældste fartøj fra den skandinaviske halvø, men nye fund og nye dateringer af gamle fund har rykket ved denne viden. Og selv om stenalderens fartøjer stadig ikke har gjort deres indtog blandt fundene, fordrer denne nye viden en samlet præsentation såvel som en perspektivering af kildematerialet, som det tegner sig i dag.

## *Stammebådene fra Sverige og Norge*

Fra tiden indtil slutningen af keltisk jernalder kendes foreløbig syv fund af stammebåde fra den skandinaviske halvø inklusive Gotland, hvis dateringer hviler på naturvidenskabeligt grundlag. Størstedelen af disse fund er blot kortfattet publiceret, og der er hidtil ikke udarbejdet en systematisk sammenstilling. Opmærksomheden skal dog henledes på en studie for nylig publiceret her i *Fornvännen* (Sokulu & Ejstrud 2014), hvor 52 svenske stammebåde er blevet kvantitativt under-

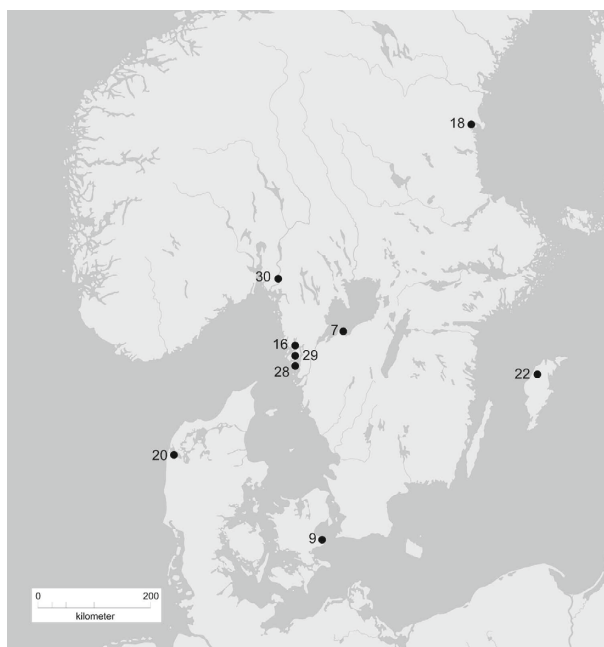


Fig. 1. Fund af stammebåde på den skandinaviske halvø og Gotland for tidsregningens begyndelse. De to samtidige fund fra Danmark er med. Kortet korresponderer med tab. 1. — Finds of dugouts on the Scandinavian peninsula before AD 1. The two coeval Danish finds are also marked. The map corresponds to tab. 1.

søgt for at udskille eventuelle typologiske tendenser i forhold til datering og fartsområde. Der er imidlertid primært tale om fund dateret efter tidsregningens begyndelse, og ingen af de stammebåde, som behandles i nærværende artikel, er med i den pågældende studie.

Det hidtil ældste håndgribelige vidnesbyrd om både i Sverige er fra midten af bronzealderen. Det er stammebåden fra Strö i Västergötland. Lidt yngre er de tre både fra Låssby, Skäggered og Kvillehed ved Göteborg samt de to både fra Fiskeby i Gästrikland og Martebo myr på Gotland. Den meget ødelagte stammebåd fra Västra Frölunda, også fra Göteborgområdet og dateret til kort efter år 1, er ikke medtaget i denne oversigt (se Sjöberg 1970b, s. 44; McGrail 1978, s. 113; Westerdahl 1989, s. 28; Lanting 2000, tab. 4). Fra Norge er det hidtil ældste stammebådsfund dateret til anden halvdel af keltisk jernalder og dermed lidt yngre end de svenske fund; dette er båden fra Sørum, der, som den eneste af de skandinaviske stammebåde, har været omdrejningspunkt for et egentligt forskningsprojekt (Arisholm & Nymoer 2005). Lad os kaste et nærmere blik på disse fartøjsfund og deres konstruktionsmæssige detaljer. (I det følgende er <sup>14</sup>C-dateringer kalibreret ved hjælp af pro-

grammet OxCal 4.1; Bronk Ramsey 2009; Reimer *et al.* 2009. Kalibreringen er foretaget med en præcision på 2σ, 95,4 %.)

#### *Strö ved Lidköping*

På et jordstykke, som før i tiden havde udgjort en vig i søen Vänern, blev ved pløjning i 1996 påtruffet en stammebåd (fig. 2). Året efter blev den udgravet. Båden er fremstillet af én egestamme, den er bevaret i hele sin længde, men siderne er noget nedbrudte. Længden er 5,3 m og bredden veksler fra 0,6 til 0,7 m. Forstævnen er ret ødelagt og fladtrykt, agterstævnen er bedre bevaret. Ved begge ender fandtes fragmenter, som må antages at stamme fra overhang. Båden lader til at være smallest i agterenden, men det kan skyldes den deformerede forstævn, og måske har båden oprindeligt haft parallelle lønningsforløb. Sidernes indre højde vurderes til at have været ca. 0,2 m. Godstykkelser er i siderne ca. 3,5 cm, og varierer i bunden mellem 5 og 7 cm. I bådens indre sidder i bunden en udsparet klods, rektangulær i formen følgende bådens længderetning. Klodsen måler 20 x 5 cm, ca. 2,5 cm høj og befinder sig ca. 1,9 m fra yderkanten af bådens agterende (Berglund 1998, s. 1, 11 ff; A. Berglund, pers. medd.). På baggrund



Fig. 2. Stammebåden fra Strö i Västergötland. Gentegnet efter Berglund 1998. —The dugout from Strö.

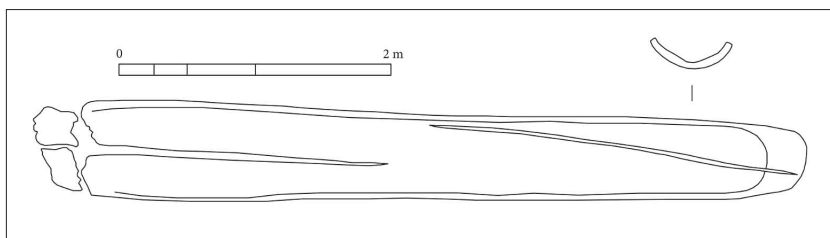
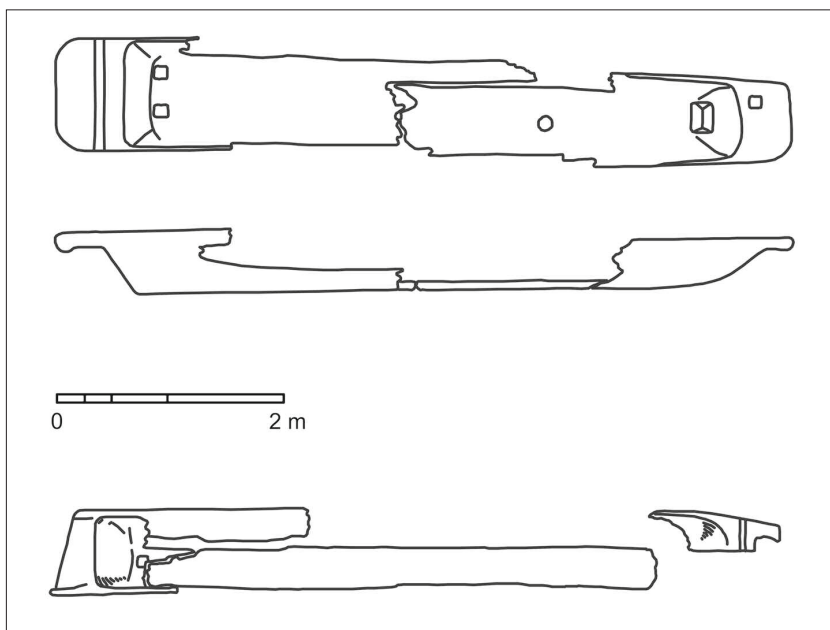


Fig. 3. Stammebådene fra Låssby (øverst) og Skäggered ved Göteborg. Gentegnet efter Olsson & Sjöberg 1971 samt Sjöberg 1987. —The dugouts from Låssby (top) and Skäggered.



af en prøve fra yderkanten af stammen er båden blevet  $^{14}\text{C}$ -dateret til perioden 1120–930 cal BC (2855±30 BP, St-14563, jf. Berglund 1998, s. 3 ff). I dag er båden fra Strö udstillet på Västergötlands Museum.

#### *Låssby og Skäggered ved Göteborg*

Under anlægsarbejde ved bilfabrikanten Volvos hovedsæde i Torslanda i maj 1970 stødte man på to ensartede stammebåde (fig. 3), der lå blot et par hundrede meter fra hinanden (Sjöberg 1970a; Olsson & Sjöberg 1971, s. 41 ff). Begge lå i omgivelser, som indtil tidsregningens begyndelse udgjorde et smalt, farbart sund, som strakte sig mellem Götaelven i syd og Nordre elv i nord, og hvorfra flere samtidige grave også kendes.

Båd 1 (Låssby) er den bedst bevarede af de to. Den er 6,5 m lang og har en trapezoid grundplan,

der veksler fra 0,65 m bredde i forenden til 0,9 m agterude. Den udvendige højde er mellem 0,4 og 0,55 m, højest i agterenden, mens rælingen er svagt indadbøjet og har en tykkelse på ca. 4 cm. Begge stævnender er forlænget med et overhang, det forreste er forsynet med et asymmetrisk placeret kvadratisk hul, mens der i det agterste findes en tværgående not på oversiden. I bådens indre findes flere udsparede elementer: helt forude er en rektangulær klods på 12 x 25 cm, lidt foran for midtskibs en flad, cirkulær klods på ca. 10 cm i diameter, og agterude ses to kvadratiske klodser på 10 x 10 cm og 10 cm højde. Båden er  $^{14}\text{C}$ -analyseret på de yderste årringe til perioden 520–1 cal BC (2215±100 BP, St-3550, jf. Olsson & Sjöberg 1971; Westerdahl 1989, s. 28). Låssbybåden er i dag udstillet på Göteborgs Stadsmuseum.

Båd 2 (Skäggered) er kun fragmentarisk be-

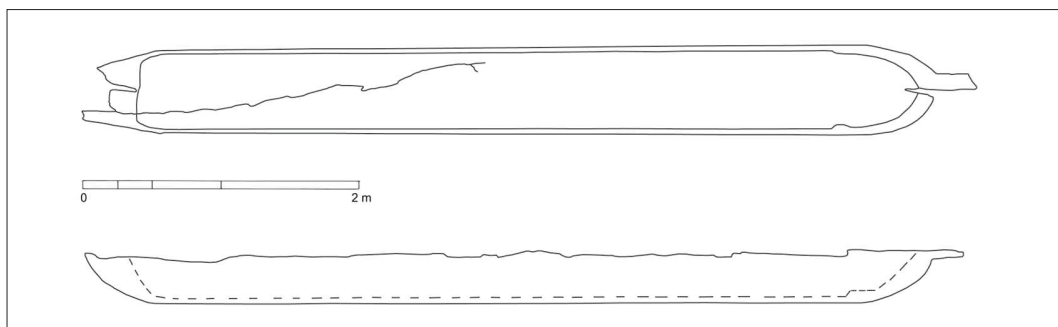


Fig. 4. Stammedbåden fra Fiskeby i Gästrikland. Gentegnet efter tegning af B. Ulfhielm. —The dugout from Fiskeby.

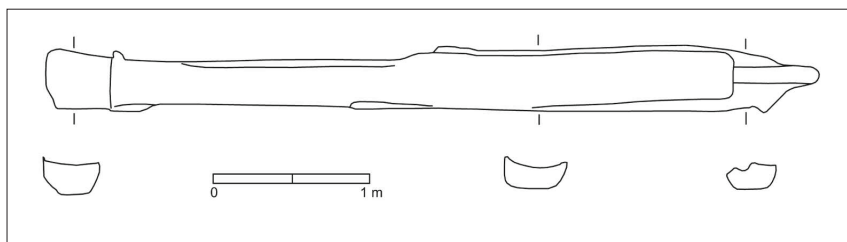


Fig. 5. Stammedbåden fra Martebo myr på Gotland. Gentegnet efter Wehlin 2013. —The dugout from Martebo Myr.

varet. Den synes imidlertid at have haft nogenlunde den samme størrelse som Låssybåden og en næsten identisk fremtoning. Flere detaljer kan fastslås, herunder at den har haft overhang i begge stævnender og et asymmetrisk placeret hul i det forreste overhang. I overfladen af det forreste overhang findes en tværgående not, hvori en træ-kile sad, da båden blev udgravet. Agterst i bådens indre findes en enkelt udsparet klods, muligvis en halv pendant til de to i Låssybåden. Båden er  $^{14}\text{C}$ -analyseret på de yderste årringe til perioden 810–400 cal BC (2485±100 BP, St-3551, jf. Olsson & Sjöberg 1971).

Disse to stammedbåde er så ensartede, at de synes at være bygget – hvis ikke af den samme bådebygger – så i den samme lokale tradition, formentlig indenfor et relativt snævert tidsrum. Det forekommer rimeligt at formode, at dette tidsrum ligger i overlappet mellem bådenes lidt forskudte  $^{14}\text{C}$ -dateringer, altså i 400-tallet BC i keltisk jernalder.

#### *Fiskeby i Gästrikland*

Under gravningen i 1892 af en afvandingskanal fra en mose, som i bronzealderen var en del af en

smal fjordarm med forbindelse til den botniske bugt, traf man på en stammedbåd (fig. 4). Båden lå indlejret i et lag af blade ved en fossil strandkant og var usædvanlig velbevaret. Den er fremstillet af én fyrretræsstamme og måler en længde på 6,65 m. Da spidsen af forstavnen er ødelagt, har den oprindeligt været lidt længere. På bådens bredeste sted, i agterenden, har den en bredde på 0,6 m. Den er 0,37 m høj. Begge stævne er afrundede, og agterstavnen endvidere udformet med et overhang. Om et lignende overhang har eksisteret i den ødelagte forstavn, lader sig ikke afgøre. Bunden er fladhugget. I bådens indre ses helt agterude en udsparet detalje i form af en art trin, muligvis et sæde eller en slags forstærkning. I bunden ses arbejds spor efter forskellige øketyper, herunder en bredbladet tværokse med svungen æg. Først for nylig er båden blevet  $^{14}\text{C}$ -dateret, og den høje alder man fra starten havde tillagt den, blev nu understøttet: 770–410 cal BC (2455 ±72 BP, Wk-16543; Ulfhielm 2007; B. Ulfhielm, pers. medd.).

#### *Martebo myr på Gotland*

Ved gulerodsoptagning i 2002 i den nu tørlagte Martebo myr ved Lokrume Utgård på det nord-

Fig. 6. Stammebåden fra Kvillehed ved Göteborg. Gentegnet efter Sjöberg 1970b. —The dugout from Kvillehed.

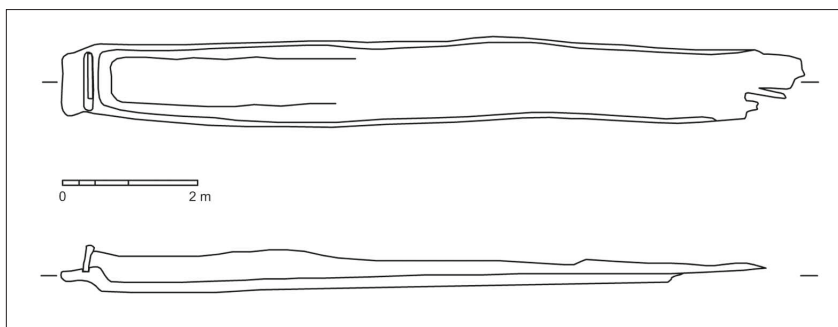
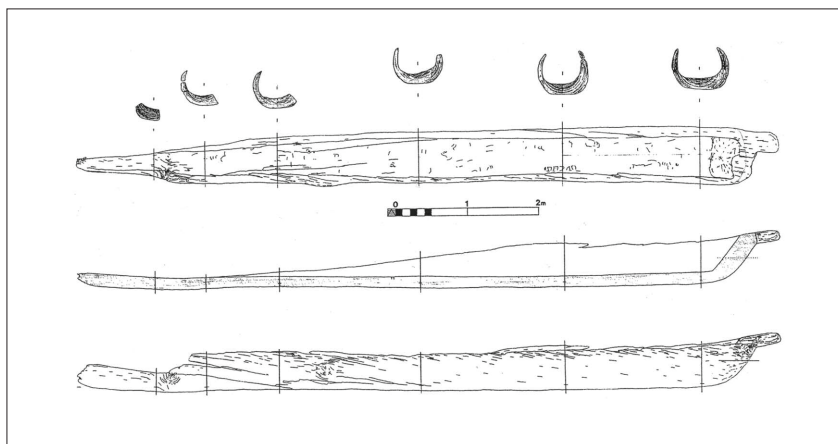


Fig. 7. Stammebåden fra Sorum i Akershus. Tegning T. Arisholm, efter Arisholm & Nymoen 2005. —The dugout from Sorum.



lige Gotland blev en 4,5 m lang og 0,4 m bred stammebåd af fyrretræ fundet (fig. 5). Båden er bevaret i hele sin længde, mens dens sider er fuldstændig ødelagt. Den op mod 20 cm tykke bund er udvendigt tilhugget, og fremstår nogenlunde flad. I agterenden er bevaret en enkelt detalje: et udhugget trin (Pettersson 2002; Svensson 2003; Wehlin 2013, s. 136 f). Båden er <sup>14</sup>C-dateret til perioden 540–390 cal BC (2370±35 BP, LuA-5525).

#### *Kvillehed ved Göteborg*

I 1953 fandtes ved Kvillehed Bergegård, nær den nuværende Göteborg City Airport, en stammebåd (fig. 6). Fartøjet lå indlejret i et marint lerlag med skaller fra blåmusling og østers, som viser, at fartøjet er sunket eller efterladt i en daværende havvig.

Stammebåden, udhugget af egetræ, var bevaret i 11 m længde. Forstævnen var ødelagt, og båden har således oprindeligt været en smule længere. Dens største bredde er ca. 1,5 m, og der er her-

med tale om et fartøj af betydelig størrelse. Siderne er delvis ødelagte, men ikke desto mindre er i begge sider bevaret huller langs rælingen, hvori der stadig ses rester af pinde eller trænegler (Sjöberg 1970b, s. 43 f.; 1987, s. 58 f). Jan Eric Sjöberg (1970b, s. 43) har foreslået at hullerne kunne være spor efter en art udriggere til den lange, slanke stammebåd. En simplere forklaring kunne imidlertid være, at hullerne har været fæste for en påsat planke, et såkaldt skvætbord. Også i fartøjets bund findes huller, i alt ni, som alle er tilproppe-de. Sjöberg har foreslået, at der muligvis er tale om fæste for tofter. Sådanne huller forekommer blandt andet også på en lang række britiske stammebåde, ofte placeret langs diametralplanet. Séan McGrail (1978, s. 85) har foreslået, at de har været brugt til at kontrollere godstykkelsen under udhugningen af båden. Interessant ved netop dette fartøj er desuden også agterstævnen, der er udformet med et lavt og kort overhang, hvori der i en tværgående not er indsat et løst agterspejl (Sjö-

berg 1970b, s. 43). Båden er <sup>14</sup>C-dateret til perioden 400 cal BC til 60 cal AD (2135±105 BP, St-787; jf. Sjöberg 1970b, s. 43; McGrail 1978, s. 113).

#### *Sorum i Akershus*

Denne stammebåd (fig. 7), som regnes for Norges ældste hidtil kendte båd, blev lokaliseret i elven Glomma under særlig lav vandstand i 1993. Den blev blotlagt og hævet i 1997. Det viste sig, at fyldmaterialet i båden var delvist recent, og følgelig måtte det konkluderes at båden var omlejret fra den position, hvor den oprindelig var forlist eller blevet efterladt (Nymoer et al. 2005, s. 9 ff).

Fartøjet, som er hugget ud af en egestamme, er bevaret i en længde på 9,75 m. Dens største bredde var 0,75 m i agterenden – emnets rodende. Formen er trapezoid, men da forstævnen ikke er bevaret kan bredden her ikke fastslås. Godstykkelsen er i siderne 3–5 cm og i bunden 13–15 cm. Bundens var fladt tilhugget med en bredde på 40–45 cm agterude og 30–35 i forskibet (på det forreste bevarede punkt 7,7 m fra agterenden). Bådens sider var udvendigt relativt groft tilhuggede, og splintveddet var bevaret. Den velbevarede agterende var skrån afskåret med et overhang med en længde på 0,25 m og en tykkelse på 8–10 cm. Fartøjets oprindelige længde har været mindst 10,3 m og formentlig ikke længere end 12 m (Arisholm et al. 2005, s. 23 ff). I bådens indre fandtes velbevarede værkstøjsspor, hvor det fremgik, at udhugningen var sket ved hjælp af en tværoakse med buet æg (Marumrud & Arisholm 2005, s. 114 ff).

Som tidligere nævnt har Sorumbåden været omdrejningspunktet for et videnskabeligt projekt. Dette omfattede også eksperimentelarkæologiske aspekter, og således blev en fuldskalarkonstruktion af båden bygget. Den blev testsejlet på elven Glomma i 2004. Resultatet var et overraskende stabilt fartøj, som let kunne bære et mandskab eller en last på 500 kg, i stille vejr op til 800 kg, og som kunne padles med en fart på 3–4 knob (Arisholm 2005, s. 119 ff).

Båden er <sup>14</sup>C-analyseret på en prøve af yderveddet til perioden 360–1 cal BC (2120±60 BP, Beta-97977; jf. Nymoer et al. 2005, s. 10). I dag er Sorumbåden udstillet på Norsk Maritimt Museum i Oslo.

#### *Signalement af stammebådene for år 1 i Skandinavien*

De netop gennemgæede fund af syv fartøjer er spredt i geografisk såvel som aldersmæssig sammenhæng (fig. 1; tab. 1). Selv om materialet er ret forskelligartet, så kan der også findes fællestræk.

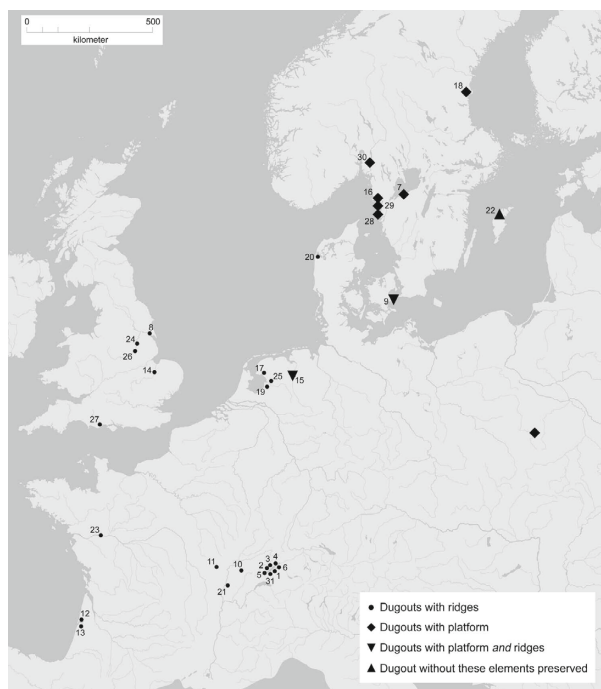
Topografisk betragtet forekommer fire af fartøjerne i en fossil marin kontekst, hvilket i øvrigt også gælder den ødelagte stammebåd fra Västra Frölunda (jf. Sjöberg 1970b, s. 44). De er knyttet til fjorde, bugte og sunde, som i fartøjernes levetid har tilbudt adgang til havet. Det er ikke et vidnesbyrd om, at der er tale om havgående fartøjer, men det nærer dog en formodning om, at de har kunnet begå sig i – i det mindste – kystnær havsejlad.

Formmæssigt betragtet er disse fartøjers væsentligste fællestræk det meget karakteristiske overhang, der forekommer på samtlige de seks af fundene, hvor stævnenderne er bevarede. På bådene fra Låssby og Skäggered ses overhang i begge ender. Ellers er det vanligt blot i agterenden – dette naturligvis igen under hensyntagen til bevaringsgrad. Overhanget er et traditionstræk, som sjældent forekommer udenfor den skandinaviske halvø i den pågældende periode, men som dog ses på et nordtysk fund fra floden Ems ved Lathen samt et fund i det sydlige Polen fra floden Nida ved Pinczów nordøst for Kraków, dateret til henholdsvis 810–420 cal BC og ca. 1220 BC (Hirte 1987, Kat. IV 160; Ossowski 1999, s. 74; 2000, s. 60 f) samt på den østdanske Varpelevbåd, som vi vender tilbage til senere.

Udbredelsen af stammebåde med overhang ses på fig. 8. Overhanget kan næppe betragtes som et entydigt element, som blot har én klar funktion. Det er imidlertid en mulighed, at det grundlæggende er udviklet af rent praktiske årsager, for at imødegå ødelæggende sprækker i de massive stævnender. De tværgående noter i overhangene på bådene fra Låssby og Skäggered indikerer dette. I den henseende er surringer om overhangene også en mulighed, om end bevaringsmæssigt set nok hypotetisk. En sådan funktionel tolkning udelukker ikke, at de karakteristiske overhang også har opnået en mere overordnet, måske en mere symbolsk, betydning.

Agterstævnene er altid massivt udformet, med en enkelt undtagelse i båden fra Kvillehed, som er

Fig. 8. Fundkort som korresponderer med tab. 1. —Distribution map corresponding to tab. 1.



konstrueret med løst agterspejl i kombination med overhang. Det løse agterspejl er et træk, som især findes på de vesteuropæiske stammebåde. På flere fartøjer ses karakteristiske morfologiske elementer. Væsentlige er de udsparede klodser i bunden, som kan konstateres på bådene fra Låssby, Skäggered og Strö, de udsparede trin, der ses på bådene fra Martebo myr og Fiskeby samt de kvadratiske lodrette gennemføringer, som findes på de forreste overhang på Låssby- og Skäggeredbådene. Fartøjerne er oftest forarbejdet på ydersiden. Alle har flad bund, med undtagelse af den ældste, båden fra Strö, som følger stammens runding. De forskellige træk – klodser, trin, gennemføringer – kan ikke nødvendigvis tolkes entydigt for så vidt angår funktion, men det væsentlige er, at de vidner om en innovativ træforarbejdning, antageligt i tilknytning til metalværktøjets fremkomst.

Jan Lanting (2000, s. 644 f) har hæftet sig ved stammebådens relativt sene fremkomst på den skandinaviske halvø, og foreslår som årsag til dette, at man fortrinsvis har benyttet skindbåde. Det jævnlige tilbagevendende spørgsmål om den mu-

lige anvendelse af skindbåde i Skandinavien er – set ud fra kildemæssigt synspunkt – hypotetisk, og således problematisk at besvare, og vil ikke blive berørt yderligere i denne sammenhæng (se dog fx Brøgger & Shetelig 1950; Eskeröd 1956; Hale 1980; Westerdahl 2010; Van de Noort 2011, s. 179 ff; Østmo 2011). Det skal imidlertid pointeres, at Lanting har baseret sit forslag ud fra Skäggeredbåden som den ældste, samt at stammebåde ikke forekommer før i yngre jernalder i Norge. Med fremkomsten af bådene fra Strö og Sorum, som Lanting ikke har haft kendskab til, må man konstatere, at fundbilledet er under stadig forandring, og det er vanskeligt at konkludere noget endeligt, baseret alene på fraværet af kildemateriale. Dog *kan* det konkluderes, netop med udgangspunkt i fundene fra Strö og Sorum, at der i Sverige findes stammebåde i den mellemste del af bronzealderen, og i Norge i yngre keltisk jernalder. Begge er fartøjer fra det mellemskandinaviske område, der ikke synes at famle efter deres form og art, og som følgelig må have indtrådt i en tradition ældre end dem selv. I denne forbindelse må opmærksomheden også henledes på barkbåds-



Name	Country	Date (cal.)	Separate transom	Hewn-out ridges	Step aft	Platform aft
1. Cerlier-Heidenweg	CH	1880-1500 BC	X	2-3		
2. Bevaix 3	CH	1690-1420 BC		7+		
3. Douanne-Gare	CH	1670-1420 BC	X	4		
4. Douanne-Île Saint Pierre	CH	1290-1260 BC	X	5		
5. Grandson-Corcelettes	CH	1610-1140 BC	X	5		
6. Douanne-Vingrave	CH	970-940 BC	X	2+		
<b>7. Strö</b>	<b>S</b>	<b>1130-930 BC</b>				<b>X</b>
8. Brigg 1	GB	1260-790 BC	X	3		
9. Varpelev	DK	1260-790 BC		3		X
10. Chalain-Marigny	F	940-910 BC	X	1		
11. Chalon/Saint-Marcel	F	1010-550 BC		5		
12. Sanguinet-La Fôret 9	F	920-770 BC	?	1		
13. Sanguinet-Put Blanc 5	F	930-550 BC		2		
14. Peterborough	GB	810-540 BC	X	5		
15. Lathen	D	810-420 BC		2	X	X
<b>16. Skæggered</b>	<b>S</b>	<b>810-400 BC</b>				<b>X</b>
17. Nijeveen	NL	770-420 BC		2		
<b>18. Fiskeby</b>	<b>S</b>	<b>770-400 BC</b>			<b>X</b>	<b>X</b>
19. Kadoelerveld	NL	760-410 BC		1		
20. Vestersø	DK	780-380 BC	X	3		
21. Saint-Germain-du-Plain	F	770-370 BC	X	6		
<b>22. Martebo Myr</b>	<b>S</b>	<b>730-390 BC</b>			<b>X</b>	<b>?</b>
23. Oudon-L'Île Neuve	F	740-200 BC	?	3		
24. Clifton 1	GB	520-200 BC	X	7		
25. Kolderveen	NL	410-210 BC		2		
26. Clifton 2	GB	410-100 BC	X	7		
27. Poole	GB	400-200 BC	X	2		
<b>28. Låssby</b>	<b>S</b>	<b>520 BC - AD 10</b>				<b>X</b>
<b>29. Kvillehed</b>	<b>S</b>	<b>400-60 BC</b>	<b>X</b>			<b>X</b>
<b>30. Sørum</b>	<b>N</b>	<b>360 BC-AD 5</b>				<b>X</b>
31. Cudrefin	CH	340 BC - AD 80		3		

Platform fore	Hewn bottom	Hewn sides	Length m (est.)	Mat.	Reference
	X	X	8	Oak	Arnold 1995, p. 75
	X	X	12	Pine	Arnold 1995, p. 95
	X	?	7.5	Oak	Arnold 1995, pp. 74-75, 97
	X	X	8.5	Oak	Arnold 1995, p. 74
	X	X	11.5	Oak	Arnold 1995, p. 72
	X	X	9.5	Oak	Arnold 1995, p. 74
<b>X</b>			<b>5.25</b>	<b>Oak</b>	<b>Berglund 1998</b>
	X	X	14.75	Oak	McGrail 1978, pp. 166-172
	X	X	13.5	Oak	Kastholm in prep.
	X	X	9.25	Oak	Arnold 1995, p. 77
	?	?	7.25	-	Arnold 1995, p. 76
	X	X	6+	-	Arnold 1995, p. 84
	X	X	8	Pine	Arnold 1995, p. 76
	X	X	10	Oak	McGrail 1978, pp. 251-253
?	X		7+	Oak	Hirte 1987, Kat. IV.160
<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>6.5</b>	<b>Oak</b>	<b>Olsson &amp; Sjöberg 1971</b>
	X	X	7	Oak	Maarleveld & Oosting 2008
?	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>6.65</b>	<b>Pine</b>	<b>Ulfhielm 2007</b>
	X	?	5+	Oak	Maarleveld 2009
	X	X	6.2	Oak	Kastholm in prep.
	?	?	12.5	Oak	Arnold 1995, p. 106-107
?	<b>X</b>	<b>X?</b>	<b>4.5</b>	-	<b>Wehlin 2013, pp. 136-137</b>
	X	X	3+	-	Arnold 1995, p. 113
	X	X	8.5	Oak	McGrail 1978, pp. 178-181
	X	?	5.8	Oak	Maarleveld & Oosting 2008
	X	X	9.25	Oak	McGrail 1978, pp. 181-183
	X	?	10	Oak	McGrail 1978, pp. 254-257
<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>6.5</b>	<b>Oak</b>	<b>Olsson &amp; Sjöberg 1971</b>
	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>11</b>	<b>Oak</b>	<b>Sjöberg 1987</b>
	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>10.5</b>	<b>Oak</b>	<b>Arisholm &amp; Nymoen (red.) 2005</b>
	X	X	10.25	Pine	Arnold 1995, p. 107-108

Tab. 1. 31 stammebådsfund fra den skandinaviske halvø (fremhævet) og det vestlige Europa fra perioden 2000 til 1 cal BC. Kun naturvidenskabeligt daterede fund er medtaget. Listen omfatter ca. 25% af samtlige daterede fund fra perioden. Baseret på Kastholm *in prep.* —Table with 31 finds of dugouts from the Scandinavian peninsula (in bold) and Western Europe dated to the period from 2000 to 1 cal BC. This covers c. 25% of all dated finds from the period. Based on Kastholm *in prep.*

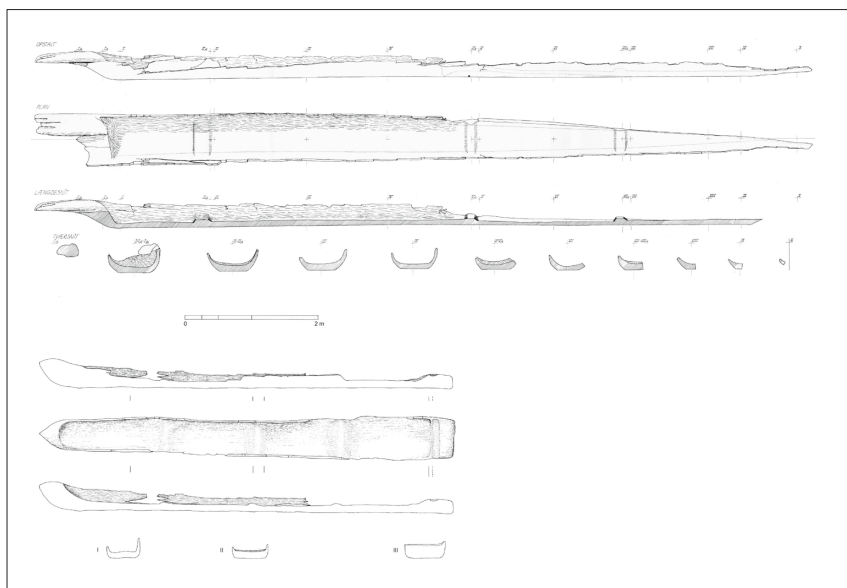


Fig. 9. De to danske stammebåde fra Varpelev på Sjælland (øverst) og Vestersø i det nordvestlige Jylland. Tegning hhv. M. Gøthche og O.T. Kastholm.  
—The Danish dugouts from Varpelev (top) and Vestersø.

fragmentet fra Byslätt, der for nylig er blevet naturvidenskabeligt dateret til yngre bronzealder (Lindberg 2012). Fartøjer med klædning i bark må altså også regnes for en realitet, om end i uvist omfang, i den her behandlede periode.

### De to danske stammebåde

Som bemærket i indledningen demonstrerer stammebådene fra det danske område markant anden fordeling i tid, end resten af Skandinavien, hvor det mesolitiske og neolitiske kildemateriale spiller en særlig fremtrædende rolle. Dette gælder dog kun indtil tragtbægerkulturens slutning, hvorefter et bemærkelsesværdigt fravær af fund indtræffer. Først i bronzealderens centrale del dukker Varpelevbåden op, og nogle århundreder senere Vestersøbåden (fig. 1 og 9). Disse to stammebåde er alt, hvad vi har af sikre fartøjsfund indtil Hjortspringbåden i midten af keltisk jernalder. De to er samtidige med de ældste stammebåde fra den skandinaviske halvø, skildret ovenfor.

Selv om kildematerialet således er meget begrænset i omfang, har det en karakter, som har potentiale til yderligere fordybelse. Lad os derfor kaste et kort blik på disse to danske fund (for en detaljeret gennemgang se Kastholm 2012; 2013; *in prep.*).

Varpelevbåden blev fundet i 1973, da arkæo-

loger fra Køge Museum søgte efter oldtidens vandesteder og veje ved Varpelev i Tryggevælde Ådal på det østlige Sjælland (Hansen & Nielsen 1979). Fartøjet lå indlejret ved en fossil åbred, ved det sted, som må antages at være dens anløbsplads, omtrent otte km fra åens udmunding i Køge Bugt. Der er tale om en stammebåd i egetræ, bevaret i 12,5 m længde. Bådens oprindelige længde har været op mod 13,5 m, og den er dermed den næststørste af sin art i Nordeuropa, kun overgået af den jævnaldrende Brigg 1-båd fra det østlige England. Bredest er båden i agterenden med ca. 85 cm, hvorefter den smalner til. Den udvendige højde er ca. 39 cm, og bundens tykkelse veksler fra 6–10 cm, mens siderne er 2–4 cm. Bådens indre er præget af tre udhuggede, tværgående ribber, og sider og bund er tilhuggede udvendigt. Agterenden er udhugget af selve stammen og udformet med et karakteristisk overhang på 1,2 m længde. Varpelevbåden er <sup>14</sup>C-analyseret på baggrund af en prøve fra yderveddet med et resultat til 1260–790 cal BC (2780±100 BP, K-2228; jf. Hansen & Nielsen 1979).

Det andet fund fra Danmark er Vestersøbåden. I 1953 skulle Vestersø ved Lemvig i det nordvestlige Jylland tørlægges, og ved den lejlighed dukkede en stammebåd op, dér, hvor søens oprindelige bred havde været. Den var omgivet af træde-

sten i en ellers stenløs søbund, og det lader derfor til, at den blev efterladt ved sin anløbsplads. Fartøjet, der er udhugget af en egestamme, er bevaret i sin fulde længde på ca. 6,2 m. Bredden er 48–65 cm, bredest agterude. Stammens ydersider er tilhuggede, så bunden er flad og siderne lodrette. Forstævnen er tilspidset. Agterstævnen er udformet med en fals til et løst agterspejl, som dog ikke er fundet. I fartøjets indre er tre tværgående ribber, udhugget af selve stammen, på ca. 8–10 cm bredde og 2–4 cm højde. De ses kun i bunden, ikke op ad siderne. Ribberne opdeler fartøjet i fire rum af nogenlunde ensartet størrelse. Båden fra Vestsø er <sup>14</sup>C-dateret på en prøve fra de yderste bevarede årringe til tidsrummet 770–380 cal BC (2400 ±75 BP, K-5328; jf. Tauber 1990, s. 234). Dermed ligger den i overgangen mellem bronze- og jernalder.

De to danske fund har således indbyrdes forskelle såvel som fællestræk. Den indlysende forskel mellem de to er størrelsen, og det må antages, at der er tale om fartøjer rent praktisk skabt til forskellige formål. En anden karakteristisk forskel er agterstævnens form. Den østdanske Varpelevbåd knytter med sit overhang an til stammebådene på den skandinaviske halvø, mens Vestsøbåden fra det vestlige Jylland, med sit løse agterspejl, synes at knytte en forbindelse vestover, til de Britiske Øer, hvor denne konstruktion er næsten eneherkende. De to danske stammebådes fællestræk er også bemærkelsesværdige. Det gælder i særdeleshed de udhuggede ribber i fartøjernes bund, men også de tilhuggede ydersider, der giver fartøjerne et mere firkantet tværsnit end det stammerunde, som var almindeligt i stenalderen (jf. Christensen 1999, s. 49). Begge træk knytter an til en relativ uniform stammebådstradition, som kendetegner det vestlige Europa i 2. og 1. årtusind før tidsregningens begyndelse (Kastholm 2008; *in prep.*).

#### *De europæiske stammebåde*

Fra det vesteuropæiske område kendes over 70 stammebåde, som kan dateres naturvidenskabeligt til de to årtusinde op til tidsregningens begyndelse (jf. Lanting 2000; se også McGrail 1978; Arnold 1995; 1996). Især i Schweiz og Frankrig samt på de Britiske Øer er fundet fartøjer, som har væsentlige fællestræk med de to danske fund,

og i noget mindre grad med stammebådene fra den skandinaviske halvø (fig. 8; tab. 1). Ofte har de en betydelig længde, over 10 m er ikke ualmindeligt; de er relativt kraftigt byggede, især har de tyk bund; de er udvendigt tilhuggede på siderne og i bunden, så tværsnittet bliver mere eller mindre firkantet. Et antal på ca. 20 fartøjer er særligt karakteriserede ved at have udhuggede ribber indvendigt i bunden (Kastholm *in prep.*). I undersøgelsen er det nye og meget interessante fund af adskillige velbevarede stammebåde fra bronzealder/tidlig jernalder fra Must Farm i det østlige England ikke inkluderet, da der endnu ikke foreligger absolutte dateringer (se Murrell 2012; David Gibson, pers. medd.). I fundet optræder imidlertid flere fartøjer, som passer fint ind i det eksisterende fundbillede, og de videre analyser må afventes med spænding.

Som kildematerialet tegner sig i dag, ses konturerne af en relativ uniform skibsteknologisk tradition i bronzealderen og den tidlige jernalder, som strækker sig fra området nord for Alperne, over det vestlige Europa med de Britiske Øer, og videre til det sydlige Skandinavien.

#### *Ribberne og det formhuggede skrogs betydning*

Men hvorledes skal vi forstå disse stammebådes karakteristiske elementer – ribberne og det formhuggede yderskrog?

Det gennemgående træk for ribberne er, at de går på tværs af fartøjets længderetning samt at de kun findes i bunden; sidstnævnte vil sige, at de ikke bevæger sig nævneværdigt op ad fartøjets sider. Dermed ligner ribberne ret beset ikke spanter – en betegnelse, som ind i mellem er hæftet på dem, og som også jeg ureflekteret har anvendt tidligere (Kastholm 2008). De adskiller sig også tydeligt fra den type tværgående skot, som kendes fra yngre – især historiske – stammebåde. Ribberne synes ikke at have en ren teknologisk funktion i stammebådens konstruktion, hvilket blev påpeget allerede af Oscar Paret (1930, s. 114), og flere idéer vedrørende deres mulige funktioner i tidens løb blevet fremsat (se fx McGrail 2001, s. 174 f; Berntsson 2005, s. 58 ff; Kastholm *in prep.*). Som Anders Berntsson (2005, s. 59 f) har påpeget er det næppe en tilfældighed, at ribberne i stammebådene dukker op samtidig med de ældste plankebyggede fartøjer i starten af det 2. årtusind f.v.t.,



og han foreslår, at ribberne er inspireret herfra, og enten har tjent som en praktisk foranstaltning, eller har haft en sekundær funktion som en slags social markør. Det er min overbevisning, at den simpleste og mest konsistente forklaring på ribbernes tilstedeværelse er, at de er en *skeuomorf* – et formmæssigt træk, som er lånt fra netop de plankbyggede både. Disse sammensatte fartøjer kendes hidtil kun på de Britiske Øer, hvilket dog snarere er udtryk for bevaringsmæssige faktorer frem for en reel geografisk udbredelse. En vital innovation i plankebådene er de tværgående stokke og udhuggede klamper, som i fællesskab samler og stabiliserer plankerne i bunden. Dette visuelt markante element er formentlig inspirationen for stammebådenes ribber.

Det samme må antages at gælde bronzealderstammebådenes tilhuggede yderskrog. Ved at hugge bunden flad og ofte også siderne lodrette udvikler man stammebådens tværsnit mod den rektangulære form, som kendetegner plankebåden.

#### *Den skandinaviske halvø stammebåde i perspektiv*

Af disse to karakteristiske elementer, som kendetegner de vesteuropæiske stammebåde, genfindes kun det ene på fundene fra den skandinaviske halvø. Dette er det formhuggede skrog, som optræder på de jævnaldrende både fra Skäggered og Martebo myr og frem, men ikke på den hidtil ældste båd fra Strö. Således er dette element til stede fra slutningen af bronzealderen. Om ribbernes fravær skyldes kildematerialets begrænsede omfang eller om netop dette er det faktiske billede lader sig ikke endeligt afgøre. Påfaldende er det imidlertid, at ribberne findes i begge de to danske fartøjer, men ikke i nogen af de syv fartøjer fra den skandinaviske halvø – så antageligt er billedet retvisende.

Som fundbilledet tegner sig i dag, ser det altså ud til, at stammebådene på den skandinaviske halvø kun har en delvis tilknytning til det store og ret uniforme europæiske kildemateriale. Tilsyneladende kan man tale om en østskandinavisk tradition, som har en relativ veldefineret og unik fremtoning, hvor overhanget spiller en afgørende rolle, selv om også det vesteuropæiske tilhuggede ydre er tilstede. Varpelevbåden er bygget under indflydelse af en sådan østskandinavisk tradition, hvilket indikerer, at den også har gjort sig

gældende på de østdanske øer. Dette må naturligvis tages med det kritiske hensyn, at bådens byggested og fundsted ikke nødvendigvis er sammenfaldende.

Stammebådenes særtræk i det østlige Skandinavien er imidlertid ikke ensbetydende med, at der skulle være tale om et egentligt maritimteknologisk skel mellem øst og vest; snarere må der være tale om et regionalt træk indenfor en tradition med en fælles delmængde. Skibsmotivernes generelle uniformitet i en stor del af Skandinavien er et velkendt udtryk for dette, lige så vel som det understreges i det skibsarkæologiske materiale fra keltisk jernalder, hvor den sydvestdanske Hjortspringbåd har sin tilsyneladende parallel i det karakteristiske toftefragment fra Hampnäs i Nordsverige (jf. Crumlin-Pedersen & Trakadas 2003; Ramquist 2009). Samtidig skal det nævnes, at der også forekommer regionale særtyper indenfor den europæiske tradition, hvilket ses i Nederlandene og i Frankrig (Kastholm *in prep.*). Joakim Wehlin (2013) har påvist, at der i yngre bronzealder opstår en hybridkultur omkring Østersøen, der på en række punkter adskiller sig fra det øvrige Skandinavien, og som er baseret på institutionaliserede maritime netværk. Det kan ikke udelukkes, at den regionale variation, som optræder på stammebådene fra den skandinaviske halvø og Østdanmark skyldes relationer til netop denne kultur.

På stammebådene fra den skandinaviske halvø før år 1, forekommer der, som vist i det ovenstående, særtræk såvel som fællestræk i sammenligning med de to danske stammebåde og disses klare tilknytning til en vesteuropæisk bådbygnings-tradition. En påfaldende forskel er fraværet af udsparede ribber. Et fællestræk med Varpelevbåden er agterstævnens massivitet og overhang. Et fællestræk med de europæiske bronzealderstammebåde generelt er forarbejdningen af stammens yderside, hvilket især ses i den fladt tilhuggede bund. Dette træk optræder imidlertid først i bronzealderens slutning, og således med en vis forsinkelse i forhold den vesteuropæiske tradition. Samlet set synes de skandinaviske fartøjer at repræsentere en veldefineret og egenartet form, men som ikke lades upåvirket af den maritime tradition, der tydeligt præger det vestlige Europa i bronzealderen og den tidlige jernalder.

Tak til Anders Berglund (Västergötlands Museum), Bo Ulfhielm (Länsmuseet Gävleborg), Per Widerström (Gotlands Museum) og David Gibson (University of Cambridge) for tilvejebringelsen af en række fundoplysninger.

### Referencer

- Arisholm, T., 2005. Kopien i bruk – testing på Glomma sommeren 2004. I Arisholm & Nymoen 2005.
- Arisholm, T. & Nymoen, P. (red.), 2005. *Stokkebåter. Nytt om Sørumbåten og andre sørnorske stokkebåtfunn*. Norsk Sjøfartsmuseum, Skrift 49. Oslo.
- Arisholm, T., Nævestad, D. & Thome, P., 2005. Dokumentasjon av Sørumbåten. I Arisholm & Nymoen 2005.
- Arnold, B., 1995. *Pirogues monoxyles d'Europe centrale. Construction, typologie, evolution*, 1. Archéologie neuchâtoise 20. Musée Cantonal d'Archéologie. Neuchâtel.
- 1996. *Pirogues monoxyles d'Europe centrale. Construction, typologie, evolution*, 2. Archéologie neuchâtoise 21. Musée Cantonal d'Archéologie. Neuchâtel.
- Berglund, A., 1998. *Strö 5:1, Strö socken, Lidköpings kommun. Västergötland. Dokumentation och flytning av en stockbåt 1997*. Skaraborgs Länsmuseum Rapport 1998:1. Skara.
- Berntsson, A., 2005. *Trå män i en båt – om människans relation till havet i bronsåldern*. University of Lund, Institute of Archaeology, Report Series 93. Lund.
- Bronk Ramsey, C., 2009. Bayesian analysis of radiocarbon dates. *Radiocarbon* 51(1). Tucson.
- Brogger, A.W., & Shetelig, H., 1950. *Vikingskipene. Deres forgjengere og etterfølgere*. Oslo.
- Christensen, C., 1999. Mesolithic Boats from around the Great Belt, Denmark. Coles, B. et al. (eds). *Bog Bodies, Sacred Sites and Wetland Archaeology*. Exeter.
- Crumlin-Pedersen, O. & Trakadas, A. (eds), 2003. *Hjortspring. A Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*. Ships and Boats of the North 5. Roskilde.
- Eskeröd, A., 1956. Early Nordic-Arctic Boats. A Survey and some Problems. Furumark, A. et al. (eds). *Arctica. Essays presented to Åke Campbell 1.5.1956*. Studia Ethnographica Upsaliensia XI. Uppsala.
- Hale, J.R., 1980. Plank-built in the Bronze Age. *Antiquity* 54:211. Gloucester.
- Hansen, V. & Nielsen, H., 1979. Oldtidens veje og vadedsteder, belyst ved nye undersøgelser ved Stevns. *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie* 1977. København.
- Hirte, C., 1987. *Zur Archäologie monoxyle Wasserfahrzeuge im nördlichen Mitteleuropa. Eine Studie zur Repräsentativität der Quellen in chorologischer, chronologischer und konzeptioneller Hinsicht*. Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.
- Kastholm, O.T., 2008. Skibsteknologi i bronzealder og jernalder. Nogle overvejelser om kontinuitet eller diskontinuitet. *Fornvännen* 103.
- 2012. Stammebåden fra Varpelev og dens europæiske slægtninge. *Køge Museums Årbog* 2012. Køge.
- 2013. Stammebåden fra Vestersø. Et sjældent fund fra sen bronzealder/tidlig jernalder. *Holstebro Museum Årsskrift* 2012. Holstebro.
- In prep. Bronzealderbådene fra Varpelev og Vestersø i et europæisk perspektiv. *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie* 2015. København.
- Lanting, J.N., 2000. Dates for origin and diffusion of the European logboat. *Palaeohistoria* 39/40 (1997/98). Groningen.
- Lindberg, M., 2012. *The Byslätt Bronze Age Boat – A Swedish Bark Canoe*. Specialeafhandling. Syddansk Universitet. Esbjerg.
- Maarleveld, T.J., 2009. *Boomstamboot Kadoelerveld. Opgravingsrapport*. University of Southern Denmark. Esbjerg.
- Maarleveld, T.J. & Oosting, R., 2008. Schematisch overzicht van boomstamboten in Nederland. Oosting, R. & Van den Akker, J. (red.). *Boomstamkano's, overnaadse schepen en tuigage*. Inleidingen gehouden tijdens het tiende Glavimans Symposium. Amersfoort.
- Marumsrud, H. & Arisholm, T., 2005. Kopibyggingen – prosessen og erfaringerne. I Arisholm & Nymoen 2005.
- McGrail, S., 1978. *Logboats of England and Wales with comparative material from European and other countries*. BAR British Series 51:1. Oxford.
- 2001. *Boats of the World. From the Stone Age to Medieval Times*. Oxford & New York.
- Murrell, K., 2012. *Must Farm, Whittlesey 2011–2012. Palaeochannel Investigations. Interim Statement*. Cambridge Archaeological Unit.
- Nymoen, P., Nævestad, D. & Arisholm, T. 2005. Stokkebåten fra Bingen i Sørum kommune. I Arisholm & Nymoen 2005.
- Olsson, H. & Sjöberg, J.E., 1971. 12:218, 219 Låssby, Skäggered. Stockbåtar. Bronsålder/jernalder. *FYND-rapporter* 1971. Göteborg.
- Ossowski, W., 1999. *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*. Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. XI. Gdansk.
- Paret, O., 1930. Die Einbäume im Federseegebiet und im übrigen Europa. *Prähistorische Zeitschrift* 21. Berlin.
- Petersson, A.-M., 2002. Anmälan av fynd av stockbåt i Martebo myr Gotland. Länsmuseet på Gotland. Lst. dnr. AD 2002-1633. Visby.
- Ramquist, P.H., 2009. Hampnäs-toften. Tradition eller förnyelse? *Arkeologi i Norr* 11. Umeå.
- Reimer, P.J. et al., 2009. IntCal09 and Marine09 radiocarbon age calibration curves, 0–50,000 years cal BP. *Radiocarbon* 51:4. Tucson.
- Sjöberg, J.E., 1970a. Nya gamla båtar. *FYND-meddelanden* 7. Göteborg.
- 1970b. Hypotetiska båtar – och verkliga. *Göteborgs Arkeologiska Museum. Årstryck*. Göteborg.
- 1987. Stockbåten – en tidlös farkost. *FYND* 1987:1. Göteborg.

- Sokulu, S. & Ejstrud, B., 2014. Stockbåtar i Sverige: typologi och datering. *Fornvännen* 109.
- Svensson, T., 2003. Et skepp lastat med morötter. *Populär Arkeologi* 2003:3. Lärbro.
- Tauber, H., 1990. Danske arkæologiske C 14-dateringer 1989. *Arkæologiske udgravninger i Danmark* 1989. Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat. København.
- Ulfhielm, B., 2007. Fiskebybåten – Norrlands äldsta båt. *Hälsingerunor* 2007. Norrala.
- Van de Noort, R., 2011. *North Sea Archaeologies: A Maritime Biography, 10,000 BC to AD 1500*. Oxford & New York.
- Wehlin, J., 2013. *Östersjöns skeppsättningar. Monument och mötesplatser under yngre bronsålder*. GOTARC serie B, Gothenburg Archaeological Theses 59. Göteborgs universitet.
- Westerdahl, C., 1989. *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet*. Arkiv för norrländsk hembygdsforskning XXIV 1988-89. Länsmuseum Murberget. Härnösand.
- 2010. Ancient boats of the Sami in Fennoscandia. A brief survey with a focus on the inland environments, in particular those of the Forest Sami. Westerdahl, C. (red.). *A Circumpolar Reappraisal: The Legacy of Gutorm Gjessing (1906–1979)*. BAR International Series 2154. Oxford.
- Østmo, E., 2011. Late Neolithic Expansion to Norway. The beginning of a 4000 year-old shipbuilding tradition. Prescott, C. & Glørstad, H. (eds). *Becoming European. The transformation of third millennium Northern and Western Europe*. Oxford.

## Summary

The oldest hitherto known dugout on the Scandinavian peninsula dates back to c. 1000 cal BC, and from the following millennium seven such vessels have been found. These finds are presented in this paper, and they are compared with contemporary vessels from Denmark, the British Isles and the western part of the Continent, where a relatively uniform dugout tradition is dominant throughout the Bronze Age and the Early Iron Age.

Six of these finds are from Sweden, the oldest being a dugout from Strö in Västergötland. A little younger are three boats from Låssby, Skägge-red and Kvillehed in the Göteborg area as well as two from Fiskeby in Gästrikland and Martebo bog on the island of Gotland. From Norway the hitherto oldest known dugout is from Sørum on River Glomma, dated to the last centuries BC.

Many of these boats have been found in fossil marine context such as old fjords, inlets and sounds. This does not necessarily prove that they were sailed on the open sea, but it does indicate that they were used for coastal traffic. A feature of most of these boats is an aft platform, in two cases also seen at the stem. The aft platform is seen on the East Danish Varpelev boat too, and seems to be an East Scandinavian speciality with just a few exceptions. A separate transom board in the aft,

which is a common feature in Western Europe, is only seen on the Kvillehed boat. The Scandinavian boats are mostly hewn on the outer surfaces giving them a rectangular cross section. Only the Strö boat retains the log shaped cross section that was preferred on Mesolithic and Neolithic dugouts from Denmark and the European continent.

Coeval vessels from Denmark and Western Europe are rather uniform, as seen particularly in transversal ridges on the inside and in hewn outer surfaces. The homogeneity of these dugouts is likely a product of interregional maritime contact networks in the European Bronze Age. The transversal ridges as well as the rectangular cross section should probably be seen as skeuomorphic elements imitating the era's plank boats that have so far only been found on the British Isles.

The dugouts from the Scandinavian Peninsula, though, seem to combine elements of an almost unique Scandinavian character – the massive stern with a platform; with elements from the European tradition – the rectangular cross section. Among these boats no transversal ridges are seen, but some of them have other hewn out features such as blocks on the inside bottom and steps in the aft. Thus they reflect regional variation in the maritime culture of Bronze Age Europe.