

Sejldugsjollen fra Kangeq

af museumsassistent Hans Kapel

»Det er altid meget godt, at man meddeler forskellige ting, som man mener samfundet har gavn af at høre, og som man selv har haft gavn af.« (Fra Apollo Tobiasens egen beretning om sejldugsjollen, Atuagagdliutit 16. sept. 1944).

Det er havet mere end noget andet element, som har medvirket til at give den eskimoiske kultur sit særpræg. Redskaber beregnet til fangst af sødyr og fugle, fiskeredskaber og de specielle eskimoiske fartøjer, kajakken og umiakken (konebåden) dominerer teknologien, og hver af disse ting er udviklet til fuldkommenhed under de forhåndenværende muligheder og omstændigheder.

Man har først og fremmest lagt vægt på redskabernes funktion og sjældent på en egentlig kunstnerisk udformning uden at dette i hvert fald har haft et praktisk sigte. Udsmykningen af kajaker har haft magiske formål. Selv de for kulturen karakteristiske miniaturegenstande, der sædvanligvis går under betegnelsen legetøj, har haft en praktisk funktion. Modeller af kajak og fangstdyr var et vigtigt undervisningsmateriale, når en fanger skulle oplære sine sønner, og de bittesmå lamper, kogekar og uloer (kvindeknive) har givetvis haft en tilsvarende betydning blandt kvinderne.

Intet andet sted på jorden har et folk haft så hårde betingelser at leve under, og ingen andre steder finder man en så

fuldkommen, en så genial tilpasningsevne. Kulturen har været uhyre kritisk i sit valg af fremmede elementer, og hvor nye ting er gledet ind, har de som regel undergået en videreudvikling for at imødegå netop de specielle krav, brugeren, såvel som omgivelserne, har stillet til dem.

Den traditionelle materielle kultur er idag ved at forsvinde, men skal vi forsøge at give en vurdering af denne artikels emne, sejldugsjollen, dens udvikling og dens betydning som kulturelement, kan det kun ske på baggrund af tidligere tiders teknologiske tradition. Dens opståen kan betragtes som en bestræbelse på at tilpasse sig de ændrede levevilkår, som den nye tids udvikling i forbindelse med en klimaændring har forårsaget.

Den, som indenfor de sidste 30 år har rejst langs Grønlands vestkyst, vil kende dette lille spinkle lærredsbetrukne fartøj, der har sin udbredelse fra Kap Farvelområdet i syd til i hvert fald Upernavik distrikt i nord. Mest talrig er den imidlertid omkring Godthåb, og her, nærmere betegnet i bygden Kangeq, er det også, den første gang så dagens lys. Man kan spørge sig selv, om det er en tilfældighed,

at det netop er dér, denne for Grønland helt nye bådkonstruktion er udviklet. Det er det muligvis; men mange vil sikkert vide, at dette sted rummer en af Grønlands rigeste traditioner, hvad kajak-sejlads angår.

Rinks optegnelse af Singajiks slægts-saga fortæller om Tusilartog, Singajiks søn, der var født og opvokset i Kangeq, at hans lige som kajakroer ikke fandtes. Som alle andre fangerbørn lærte han i en meget ung alder kunsten at vende rundt, at lægge sig ned når en meget stor bølge kom ind fra siden og at læne sig fremover mod kajakkenes dæk og „dykke under“ de bølger, som kom ind forfra. Tusilartog var ældre end sædvanligt, da han besluttede at tage sig en kone. Hentede man en pige udefra, fragtede man hende sædvanligvis hjem siddende overskrævs ovenpå kajakkenes agterdæk, og den pige, han havde valgt at fri til, boede på den nu længst forladte boplads Igdlorpait ca. 5 km nord for Kangeq. Som tidspunkt for sin brudefærd valgte han en dag, hvor det stormede så kraftigt, at man ikke i mands minde havde oplevet noget lignende. Bølgerne var så store, at han ikke kunne gå i kajakken på normal vis. Indhyllet i sin kajakpels måtte han krybe i mandehullet, mens fartøjet lå højt oppe på land. Tre mand løftede så kajakken, afventede det rette øjeblik og kastede ham ud i det frådende hav, hvor han forsvandt for straks efter igen at komme tilsyne et stykke ude roende nordefter med seje åretag. Han nåede velholdent frem til bopladsen, og det lykkedes ham at overtale pigens brødre til at afstå hende, skønt hun var den eneste kvinde i huset. Efter nogen tid gjorde han sig klar til at drage hjem.

Pigen puttede han i en kajakpels, og efter selv at være krøbet i mandehullet surrede han hende fast dels til sig selv dels til kajakken. Brødrene kastede så det tungt lastede fartøj ud i bølgerne, og Tusilartog roede sydover. For at vise sin overlegenhed overfor de ængstelige tilskuere inde på land, lod han sig flere gange kæntre med vilje og vende rundt, før han sejlede bort. Intet under at pigen var rasede, da de endelig nåede hjem.

Rink bemærker i øvrigt i året 1857 om udstedet Kangeq, at her findes mange gode kajakroere.

Efter at Nansen i 1889 havde krydset indlandsisen og var nået velholdent ud til Godthåb (denne sidste del af hans færd skal vi senere vende tilbage til), gik „samfund, damp og den store elendighed“, som han selv udtrykker det, ham hurtigt på nerverne, og han tog ud til Kangeq, hvor han opholdt sig et stykke tid for at „indånde frisk havluft“. Her drev han som grønlænderne jagt og fiskeri, og han var dybt imponeret over deres færdigheder. En dag mødte han på



Nansen og Sverdrup på vej mod Godthåb i deres sejldugsfartøj.

Illustration i Fridtjof Nansen: På ski over Grønland. 1890.

havet en kajakroer, som var på ederfuglejagt. Til sin store undren bemærkede han, at fangeren flere gange havde vildt indenfor skudvidde, uden at han reagerede. Endelig løftede han bøssen, og to fugle faldt for samme skud. Nansen regnede dette for et lykkeligt tilfælde, men af nysgerrighed blev han liggende endnu et stykke tid for at betragte fangeren og opdagede nu, at for hvert eneste skud han løsnede, faldt to fugle ned i bølgerne.

Om deres sejlferdigheder skrev han: „Kangeqerne er de første (bedste) kajakroere heromkring, og vanskeligt finder man deres lige i hele Grønland.“

Endelig kan det som et kuriosum nævnes, at de to grønlandere, Hans Egede 1724 sendte hjem til Frederik d. IV, Poq og Qiperoq, netop stammede fra dette område. Deres demonstration af, hvad de formåede i kajak og med fuglespyd, tog form af en folkeforlystelse, idet kongen lod arrangere et optog gennem Københavns kanaler, hvor de to skiftevis rullede rundt i deres fartøjer og skød fugle, som hoffets lakajer satte ud langs ruten.

Sejldugsjollens historie begyndte for ca. 30 år siden i en tid, hvor sælfangsten langs vestkysten var på retur som følge af den klimaændring, der satte ind først i dette århundrede. Samme klimaændring skabte betingelserne for den kraftige opblomstring af torskefiskeriet, som ses af indhandlingsstatistikken i årene mellem 1925 og 1930, og som når sin kulmination omkring 1960. Man konstaterede efterhånden, at hverken kajakken eller umiakken opfyldte de nye krav, de blev



Fot.: Hans Berg (1970).

Dory, fladbundet robåd af træ. Bygget af ejeren selv. Igaliko, Narssaq kommune.

stillet overfor, og den fladbundede træbåd, doryen, vandt indpas og fik ret stor udbredelse i løbet af trediverne. Denne bådtype har sin oprindelse i Portugal og blev bragt hertil af hvalfangerne, som benyttede den i forbindelse med større moderskibe.

I et interview, som blev udsendt i Grønlands Radio den 8. feb. 1965, fortalte de to personer, der var de egentlige skabere af sejldugsjollen, om dens oprindelse og udvikling: Aron Nielsen der var den, som først fik ideen at bruge lærred til bådbeklædningsmateriale, og Apollo Tobiassen, som senere udviklede bådtypen til det, den er idag. Yderligere kildemateriale til denne artikel stammer fra

samtaler, forfatteren har haft med sidstnævnte. Apollo, eller Apollorak (lille Apollo) som han blev kaldt i Kangeq, er født og opvokset i bygden, hvor han, i kraft af sin dygtighed og opfindsomhed, har nydt stor anseelse. Han har på én og samme tid røgtet hvervet som kateket, skolelærer og kommunefoged og fungerer nu som skolelærer ved Ukaliusak-skolen i Godthåb.

Som sagt, Aron var den, der først fik ideen at benytte lærred til beklædningsmateriale. Han fortæller selv (i radio-interviewet), at han engang i trediverne fik lyst til at få en kajak, men faderen, der syntes, han var for dumdristig til søs, foreslog ham i stedet at anskaffe en dory (umiarsarak), og således blev det. Dette fartøj benyttede han i nogle år, men selv om han godt kunne indse, det havde visse fortrin, var han ikke rigtig tilfreds med det. Dels var det for tungt at ro, dels for tungt at trække henover isskodser eller at søsætte ved lavvande. Dertil kom, at når det blæste, og det gør det jo som regel i det område, var det yderst risikabelt at vove sig ud i denne tunge, fladbundede båd. Dens bevægelser var langsomme, og hvis søerne var så store, at den begyndte at krænge, var den uhyre vanskelig at rette op.

Dette fik hurtigt den praktiske og fingernemme Aron til at overveje, om ikke man på en eller anden måde kunne forbedre konstruktionen. Han spekulerede på, om man, som man gjorde med umiakken, kunne beklæde et doryskelet med skind og derved gøre fartøjet lettere. Men sæler var der efterhånden få af, og navnlig var det vanskeligt at fange dem fra en dory. Endelig da han en dag

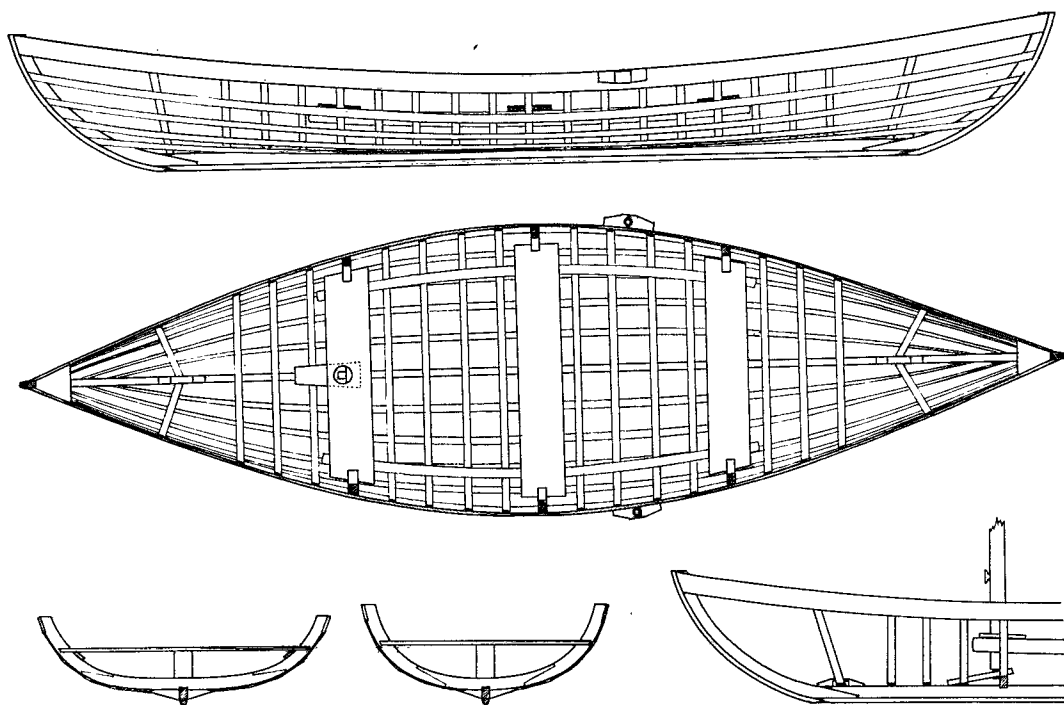
i krigens første år så, at man havde fået amerikansk sejldug i butikken, øjnede han en mulighed for udføre den forbedring, han længe havde spekuleret på.

Her vender vi tilbage til Nansens færd tværs over Grønland. Da han var kommet ned fra indlandsisen, befandt han sig i bunden af Austmannadalen. Til fods nåede han ud til det inderste af Ameralik-fjorden, hvor han blev klar over, at for at komme videre måtte han bygge sig et fartøj. Dette fartøj blev til på følgende måde: Af teltstænger, ski og slædemeder konstrueredes et spinkelt skelet. Tofterne lavedes af stativet fra en teodolit, og skistave dannede stivere på tværs. Dette skelet blev dernæst betrukket med lærred fra et af teltene, og dermed var båden færdig. I denne „sejldugsjolle“ tilbage-lagde han det sidste stykke ud til Godthåb for at hente en større båd, der kunne bjerger resten af ekspeditionen.

Om Aron har kendt historien om dette fartøj, har det ikke været muligt at konstatere; men der er en vis sandsynlighed for det, idet Nansen jo netop opholdt sig i Kangeq et stykke tid, som allerede nævnt i indledningen.

Hvorom alting er, Aron tog skelettet fra sin gamle dory, idet han dog bevarede bunden af træ, og beklædte siderne med sejldug. Men forbedringen var ikke så stor, som han havde håbet. Fartøjet var nok blevet lettere, men det opførte sig akkurat lige så slemt, snarere værre, i blæsevejr.

Endnu et forsøg gjorde Aron på at løse problemet. Han konstruerede en formindsket udgave af en umiak og beklædte den med lærred, men heller ikke dette var nogen heldig løsning. Dette sidste indfald



Skelet af sejldugsjolle fra Kangeq, opmålt af Hans Kapel.

hører imidlertid på en vis måde med under Apollos beretning.

Da Apollo var 14 år gammel, fik han ligesom Aron lyst til at få sig en kajak, men på det tidspunkt var hans far så gammel, at han ikke kunne hjælpe ham med at bygge én og i hvert fald slet ikke lære ham at sejle i den. Faderen rådede ham til i stedet at bygge sig en dory, der jo var langt nemmere at sejle. Som sagt så gjort. Da Apollo var nykonfirmeret, havde han bygget sin første båd. Han benyttede sig nu af denne og af andre af lignende type i en årrække. Nogle af dem førte sejl.

Imidlertid høstede han akkurat de samme erfaringer som Aron. I årenes løb har de vel nok drøftet problemet indbyrdes, men nogen fælles løsning nåede de ikke. Derimod satte Apollo sig engang i 1939 ned og tegnede skitser til en bådtype, der, hvad konstruktion og form angår, på én gang afveg fra grønlandske traditioner og forenede dem, så de dannede en højere enhed. På en genial måde kombinerede han umiakkens og kajakkens fordele og videreudviklede doryens egenskaber. Den var på én gang en velegnet jagtbåd og et ideelt fiskefartøj, og så egnede den sig

glimrende til langfarter. Hurtig og lydløs som kajakken og rummelig som umiakken. Det eneste punkt, hvor umiakken udmærkede sig frem for sejldugsjollen, var ved at roarbejdet kunne overlades til kvinderne. Det tillod pladsen trods alt ikke i det nye fartøj, men til gengæld førte det sejl.

De sejldugsjoller, man idag finder i Vestgrønland, er stort set bygget efter princippet, som er vist i Apollos første skitser. Disse blev altså tegnet i 1938, og i de følgende par år overværede han Arons mislykkede forsøg. Så en dag viste han Aron tegningerne og foreslog, at han, der havde så god tid og tillige var fingernem, virkeliggjorde ideen. Aron kiggede på skitserne og forsvandt så uden et ord, og fra den dag forskansede han sig i bådeværkstedet. Da der var gået et stykke tid, rejste han en dag ind til Godthåb, og Apollos kone Susanne, der gerne ville vide, hvad alt det hemmelighedskræmmeri betød, kiggede indenfor i værkstedet. Hun opdagede da, at Aron var gået igang med at bygge et umiaklignende fartøj, der givetvis var inspireret af de tegninger, Apollo havde vist ham. Da Aron kom hjem, blev det opklaret, at han havde været i Godthåb for at låne penge af sysselmanen til at købe sejldugsbetræk for. Nu gik Apollo igang med at udføre sin konstruktion, og det udviklede sig til et kapløb om, hvem der blev først færdig. Aron havde dog så stort et forspring, at han gik af med sejren; men der var alligevel ikke mere end en dag mellem de to søsætninger. Dette foregik i 1941.

Med Arons fik det en sørgelig ende. Den var bygget på knæspant og havde

foruden de samme ulemper, som hans tidligere modeller den, at ligge for højt på vandet. Når blot det blæste en smule, måtte man sejle med ballast. Desuden var der ikke spring nok i den, og der var for langt mellem spanterne, hvilket bevirke-
kede, at hele skelettet ikke blev tilstrækkelig afstivet. I en storm det følgende efterår blæste den hen ad klipperne, hvorved den ene side blev revet af. Aron opgav den og gav sig kort tid efter til at bygge en magen til Apollos.

Apollos derimod var afgjort en succes. I starten var han selv en smule betænkelig ved den lette konstruktion og havde derfor forsynet den med oppustelige pøller langs rælingen; men jollens stabilitet overgik i den grad hans forventninger, at han hurtigt sløjfede denne sikkerhedsforanstaltning. En teknisk beskrivelse af sejldugsjollen har han selv givet dels i nævnte interview og dels i et indlæg i Atuagagdliutit d. 16. sept. 1944 (årg. 84 nr. 4).

Skelettet består kort beskrevet af en køl, to ens stævnstykker og tre spanter hvoraf det brede normalt anbringes nøjagtig midt i båden, mens de to andre placeres med lige stor afstand til midter-spantet og stævnstykkernes fodpunkter. Apollo fremhæver imidlertid, at jollen bliver smukkere og får bedre sejleegenskaber, hvis det midterste sidder en anelse nærmere for- end agterenden, og det forreste skydes godt fremad, således at båden set ovenfra får et svagt dråbeformet udseende. Skelettet betrækkes med sejldug, som først mættes med linoliefærmis og siden males.

Materialer, mål og udformning varierer fra jolle til jolle, ligesom spanternes



*Jolleskelettet betrækkes
med lærred i det kommunale værksted
i Kangeq.*

Fot.: Hans Kapel (1972).

form afviger en smule fra hinanden. Oprindeligt var de kopier af skabeloner, som Apollo havde fremstillet, men efterhånden har hver fanger lavet sine. Forskellen mellem de enkelte beror, såvidt jeg har kunnet konstatere, undertiden slet og ret på en unøjagtig aftegning af originalerne, og variationerne er i hvert fald så bitte-små, at de tilsyneladende er uvæsentlige. (Denne iagttagelse kan naturligvis kun gælde for de eksemplarer, jeg har opmålt og beskrevet i Kangeq).

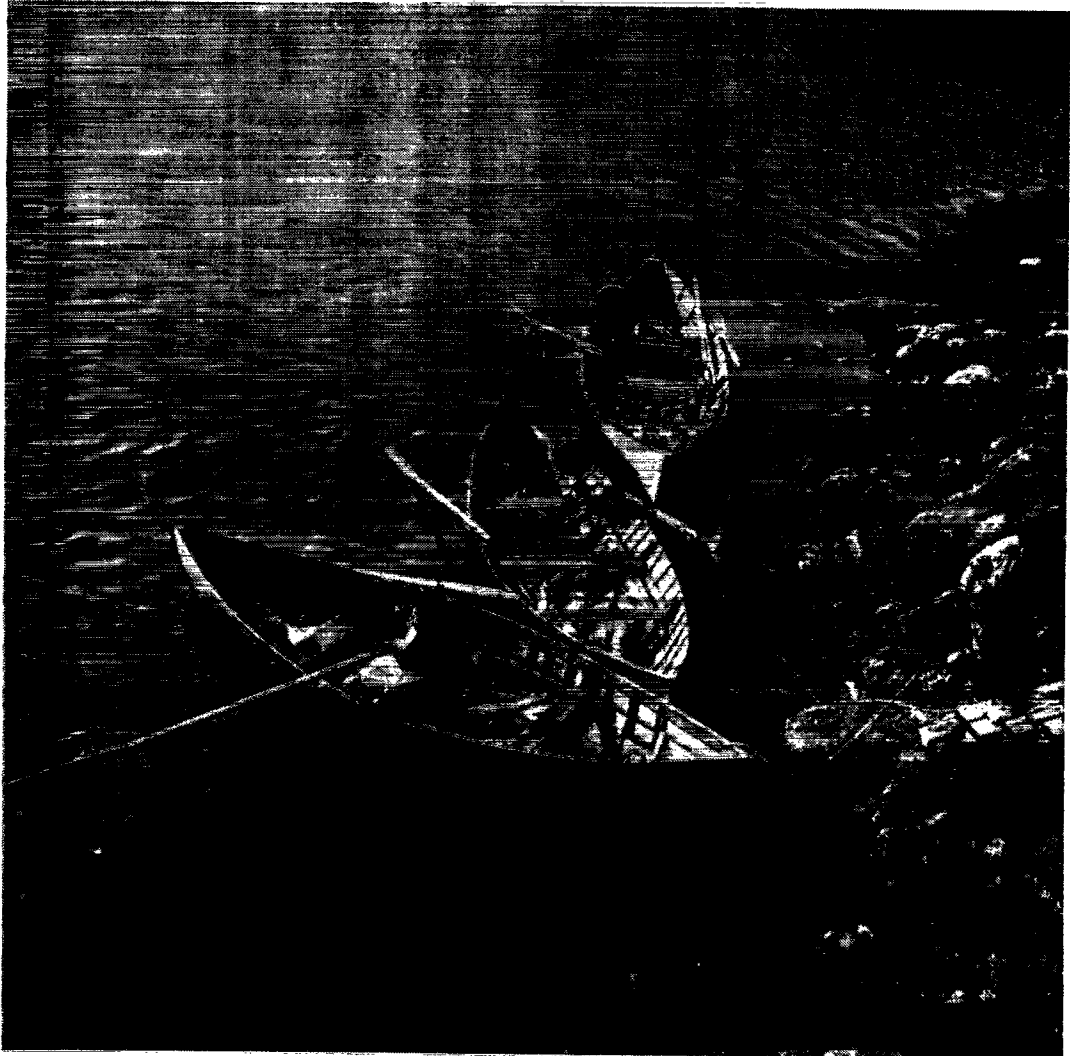
En sådan sejldugsjolle, der er ca. 5 m lang, vil iflg. Apollos beregninger fra 1944 kunne laste omkring 400 kg. Den kunne laves på fem til seks dage, og udgifterne til den lå på ca. 30 kr., „for,“ som han skriver, „materialer som søm og maling er jo dyre nu om dage.“

Selv om Apollo hermed havde konstrueret et glimrende universalfartøj, holdt han ikke op med at eksperimentere. I årene der fulgte, byggede han flere vari-

anter til specielle formål, dog alle efter samme grundprincip. En ganske kort og særlig let type lavede han beregnet til rensdyrjagt, hvor man undertiden er nødt til at medbringe båd over længere landstrækninger. Denne variant møder man stadig visse steder. Forfatteren har således set den i Qornoq i Godthåbsfjorden. En anden udformning var beregnet specielt til sælfangst. Denne var lidt længere og samtidig noget smallere end „standardudgaven“ og lignede altså mest en kajak. Typen synes helt at være forsvundet.

Som sagt er der ikke sket væsentlige ændringer med den gængse type, siden den først så dagens lys. Apollo fremhæver dog, at han har gjort spanterne en anelse mere udadbuede i sine sidste modeller, men da formen jo varierer fra konstruktør til konstruktør, og dette træk ikke synes at gå igen, kan man næppe tale om nogen generel udvikling. Man har forsøgt med andre beklædningsmaterialer således f. eks. voksdug og i nyere tid glasfiberarmeret presenning, men er stadig vendt tilbage til den både billigere og mere smidige sejldug.

Derimod er der sket en helt anden konstruktionsmæssig videreførelse, som Apollo ikke har nogen andel i, nemlig tilpasningen til påhængsmotoren, der blev almindelig i første halvdel af halvtredserne. I begyndelsen så man den ofte fastspændt helt agterude på rælingen, men det havde flere ulemper. Vægten af motor plus fører fik dette lette fartøj til at rejse sig på bagenden, og desuden medførte motorens skrå stilling, at krængningen var forskellig ved henholdsvis styrbords- og bagbords drejninger.



Sejldugsjoller vender hjem fra torskefiskeri. Kangeq.

Fot.: Hans Kapel (1969).

Jens Kreutzman i Godthåb tog problemet op og installerede efter færøsk mønster en dam lidt agterude, og på dennes kant fastspændte han motoren. Løsningen havde imidlertid det minus, at vandet, på grund af fartøjets lave fribord, skvulpede ind over dammens kant, så snart der var en smule sø. Et forsøg med at forsyne den med låg viste sig heller

ikke heldigt, idet motoren „druknede“.

Det var først da man fandt på at skære agterenden af en spidsgattet sejldugsjolle, således at den sluttede ved bageste spant, at problemet var løst på tilfredsstillende vis. Siden er denne grundform videreført, og de sejldugsjoller, der idag bygges specielt til påhængsmotor, minder af form mere om de norske Rana-joller

end om den oprindelige spidsgattede. På trods af deres spinkle konstruktion, ser man dem ofte forsynet med en 20 H.P. motor, og man kan snarere tale om lavtflyvning end om egentlig sejlads.

Sejldugsjollens udbredelse er overordentlig stor, og det ville være naturligt at undersøge, om der, i de år den har eksisteret, er opstået regionale forskelle. Desværre har undertegnede kun haft lejlighed til at undersøge fænomenet i Godthåbsområdet. Nuancerne her er meget små, men følgende ting synes at være fremtrædende: Mens jollerne fra Kangeq er karakteriseret ved, at navnlig det midterste spant er åbent U-formet og for- og agterstavn godt fremadrettet, er tendensen for dem, der er bygget i Godthåb, den, at spantets krumning er kraftigere, og for- og agterstavn næsten går lodret op. Længden er omtrent den samme, men mens så godt som alle i Kangeq er sejlførende eller i det mindste har mulighed for at føre sejl, ser man det yderst sjældent i Godthåb. En anden detalje, der er værd at bemærke ved de førstnævnte, er, at åregaflerne er anbragt i en klods uden på rælingslisten, hvilket giver mulighed for at styre med én åre. De fleste andre steder ses de anbragt enten i rælingen eller i form af patentgafler på indersiden.

Bevæger vi os længere ind i fjordkomplekset, møder vi i Qornoq typer, der svarer meget nøje til dem i Godthåb, men som tidligere nævnt desuden de små, korte joller beregnet til rensdyrjagt. Nogle af dem er kun ca. 1½ m lange.

Endelig træffer vi i Kapigsigdlit typer, som adskiller sig ret meget fra de allerede beskrevne. Dels er de sædvanligvis noget større, såvel hvad længde som



Fot.: Hans Kapel (1972).

Sejldugsjolle med mast og sprudsejl. Manden sidder med ansigtet i sejlrætningen og skodder jollen frem. Kangeq.

bredde angår, dels er både stævn og spanter så stærkt krummet, at rælingen rejser sig lodret op. Dette øger lasteevnen, men må nødvendigvis gå ud over sødygtigheden. Sejldugsjollen fra Kangeq synes at have de smukkeste linier, og det er helt klart, at de bedst egner sig til det åbne hav.

Det kunne være interessant at undersøge, om denne grønlandske jolle er et isoleret fænomen, eller om den har paralleller andre steder i verden.

Der findes på Nationalmuseet i København en skindbetrukket båd hjembragt fra Iglulingmiut-eskimoerne i Baffinland af Therkel Mathiassen i 1923. Denne båd, som adskiller sig fra sejldugsjollen ved at være betrukket med skind, ligner den dog derved, at den, hvad formen angår, har haft en europæisk bådtype som forbillede. Særlig interessant er det, at den er opstået i et område, hvor man ikke har kendt umiakken. Den er 4,8 m lang, 1,45 m bred på midten og fladbundet. I skelettet indgår dele af

europæiske fartøjer, tøndestave, rensdyrgevirer o. m. a. Stævnen er således dannet af et kraftigt rensdyrgevir, der støttes af to skråt fremadrettede stivere. Uden på de 15 spinkle spanter er lagt længdegående svøb, og hele dette skelet er betrukket med tre afhårede sælskind. Båden har været brugt til hvalfangst, og Therkel Mathiassen meddeler, at lignende fartøjer har været i anvendelse på Admiralty Inlet.

Går vi til Norge fandtes i begyndelsen af dette århundrede små spidsgattede sejldugsbåde overalt langs den sydlige del af vestkysten. Typen eksisterer stadig i Tønsberg distriktet, men beklædningsmaterialet er nu i reglen tyndt krydsfiner i stedet for lærred.

En anden parallel finder vi på øen Tristan da Cunha i det sydlige Atlanterhav. Her har man i mange år brugt sejldugsbetrukne både af den type, der minder om de grønlandske. Disse både findes be-

skrevet i et nummer af Familie Journalen fra begyndelsen af 1963 (artikel nr. 5).

Endelig finder vi hos fiskerbefolkningen i Vestirland i Donegal og Connemara lignende fartøjer, som er kraftigt tjærede på ydersiden.

Det kystnære torskefiskeri er stærkt på retur. Fisken må hentes længere til havs. Desuden er plasticbåde blevet almindelige. Dermed er sejldugsjollens rolle ved at være udspillet, og en teknologisk epoke er ved at være afsluttet. På mindre end en menneskealder er et betydningsfuldt kulturelement opstået, udviklet til fuldkommenhed og omtrent forsvundet igen. Det er et forhold, som i stigende grad præger denne vor maskinelle og merkantile tidsalder. Ting opstår og forsvinder igen så hurtigt, at man næppe når at gøre sig klart, hvilken funktion i en større sammenhæng de har haft, eller hvilket nødvendigt led i en udvikling de har været.