

Karl Peder Pedersen: Tranquebars sidste selling

Under et studieophold i Tranquebar blev Karl Peder Pedersen opmærksom på, at der var bevaret et eksemplar af den såkaldte selling, en bådtype af stor betydning for transport af varer og personer mellem kysten og ankerliggende skibe. Sellingen er en fladbundet båd, hvis planker er syet sammen. Syede både var det almindeligste i det Indiske Ocean før europæernes ankomst, men også herhjemme har teknikken været kendt, som eksempelvis i Hjortspringbåden.

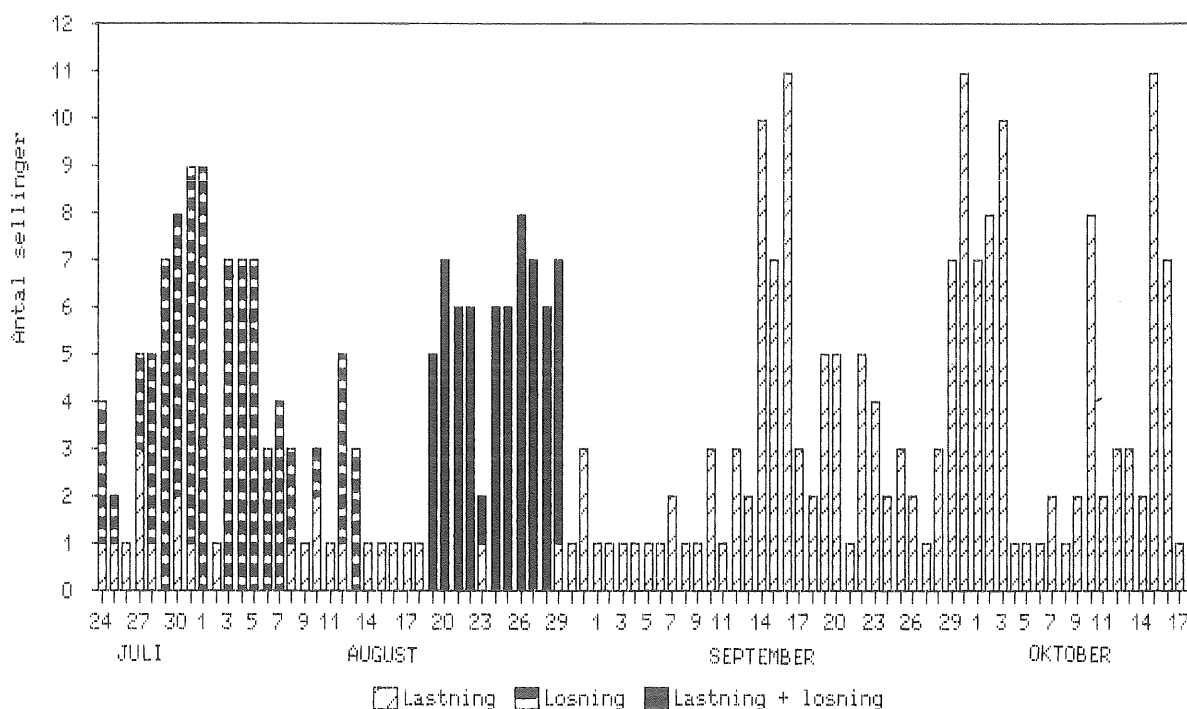
“Imod aftenen (den 1. april 1710) foer jeg i land i een selling. Saaledes kaldis de malabariske baade, som er heel tynde i træet, svage og uanseelige, ey med søm eller jernnagler sammensatte, men alleniste med tynde reeb eller snorer af det, som sidder uden paa cocusnødene, sammenbundne.

Jeg forundrede mig meget over fartøyet, men endnu meere over slupperoerne, de sorte malabarer, som roede mig i land. De sang heele vejen fra skibet af paa deris malabariske sprog meget synderligt, og ligesom de gjorde deris drag med aarene, saa lempede de og derefter deris tact med sangen, saa de vare meget uniforme og besynderlige i deris aaredrag. Da jeg kom i land, og traade paa Tranquebars jord, vare der ved stranden og ved Toldboden mange malabarer forsamlede; de viiste sig-heel høflige og ærbødige mod mig”.¹ Således beskriver skibspræsten Hans Mesler sit første møde med

Tranquebar. Han ankom til stedet i slutningen af marts 1710 om bord på “Cronprintzen af Danmark”.

Den båd, som Mesler blev transporteret i land i, var det englænderne kalder “a surf boat”. Oversat til dansk bliver det til noget i retning af brændingsbåd, dvs. et fartøj, der er specielt velegnet til at gå igennem den kraftige brænding, der findes bl.a. ved Tranquebar. Denne lille sydindiske by var fra 1620 til 1845 dansk handelsstation, og dermed rejsemål for hundredvis af danske handelsskibe. Hverken ved Tranquebar eller andre steder på Coromandelkysten kunne der bygges havne. Havet tog - og tager stadig - hvert år en mærkbar bid af kysten, og bølgenes kraft er selv i roligt vejr så voldsom, at havnebyggeri ville have været sisyfosarbejde.

Når de danske asiensfarere kom til Tranquebar måtte skibene derfor blive liggende på reden. Oftest var brændingen så høj, af den umuliggjorde landgang med de “stive” europæiske chalupper og robåde, og derfor var der ikke andet at gøre end at vente på sellingerne fra land. Disse både og deres mandskab blev på denne måde de nyankomnes første møde med det fremmede. Turen ind gennem de høje bølger, rorsmændenes uforståelige, taktfaste sang, og den overvældende modtagelse på strandbredden gjorde hos de fleste et uudslætteligt indtryk, sådan som vi netop har hørt det hos pastor Mesler.



Mange år senere oplevede søofficereren Steen Andersen Bille næsten det samme sceneri. Han kom som chef for korvetten Galathea til Tranquebar i forbindelse med koloniens overdragelse til englænderne i 1845. I bogen om Galatheas jordomrejse beskriver han landgangen i Tranquebar således: "Og kl. 3 eftermiddag gik jeg i land med disse herrer (fra Tranquebar), thi i egne baade maa man ikke tænke paa at vove sig igjennem brændingen. Deres baad var en saakaldt selling, en stor, dyb pram, men som er syet sammen ligesom catimaranen², og følgelig saa elastisk, at den giver efter for brændingens voldsomme anslag. En saadan

Sellingstransporternes omfang mens "Rigernes Ønske" lå på Tranquebars red i tiden 23. juli-18. oktober 1778. *The extent of the selling transports while the ship "Rigernes Ønske" lay in the roads of Tranquebar from July 23rd to October 18th 1778.*

selling roes af 10 a 12 mand, en trettende staaer op agter og styrer med en aare, der ligesom de andres bestaar af et langt tyndt skaft med en flad, cirkelrund brikke paa enden. Der holdes aaretag ved hjælp af en vis opsang, der har noget monotont melancholsk, men dog ikke ubehageligt for øret. Naar man nærmer sig brændingen, fordoble de aaretagenes hurtighed, og

altsaa ogsaa sangens, og nu ligne de allesammen - i det mindste for den nyankomne europæer - saavel ved deres bevægelser, som ved deres sang og arbeide, meget mere en samling gale folk end mennesker, der udføre et bestemt arbeide i en bestemt hensigt. Men saavel arbeide som hensigt lykkes fortræffeligt. Faa øieblikke efter at de have begyndt deres hurtige opsang er man i brændingen, og bæres i et nu oppe paa det tørre land”.³

Sellingerne var ikke alene uundværlige til persontransport, men i lige så høj grad nødvendige ved vareudvekslinger mellem skibe og land. I handelen mellem Asien og Danmark-Norge var der involveret storkapital, og man arbejdede på højtryk i de perioder, hvor der lå skibe ved Tranquebar. Sellingerne blev således et transportmiddel af stor økonomisk betydning - et tema, som der snart skal vendes tilbage til - men først et par ord om selve skibstypen.

Sellingen som bådtype

Syede både var den fremherskende bådtype i det Indiske Ocean, før europæerne dukkede op. Teknikken med at sy eller sammenbinde træstykker til et skrog kendes også fra Europa i oldtiden. Hjortspringbåden er f.eks. konstrueret på denne måde. I Europa blev teknikken dog tidligt opgivet til fordel for klinkbyggede både, der bl.a. kunne laste mere. I det Indiske Ocean udvikledes bådtypen derimod fortsat, og i 1830'erne måtte en søfartskyndig englænder med beklagelse konstatere “that, notwithstanding their superior science, Europeans have been unable, during an intercourse with India of two centuries, to suggest, or at least to bring into succesfull practice, one improvement. I may adduce the Masula boats, on the coast of Coromandel, in proof of this assertion; and to

my knowledge, both talent and skill have laboured in vain to improve the shape and construction of those vessels”.⁴

Ordet “selling” kommer fra det tamilske “padagu” eller “saalangu”, hvilket betyder sammensyede træstykker. Salangu blev på portugisisk til “chelenguerio”, og derfra kom det danske “selling”. Englænderne brugte derimod - som i citatet ovenfor - termen “massoola”, som betegnelse for samme båd.⁵

Sellingen er en cirka 10 meter lang, fladbundet båd, der føres frem af 8-12 roere samt en styrmand. Normalt er den ikke udstyret med sejl, men det kan dog rigges til, såfremt den skal ud på længere ture langs kysten. I ældre optegnelser nævnes, at sellingerne byggedes af teaktræ, men til den selling, som i dag findes i Tranquebar, er der til kølen medgået portiatræ, mens det øvrige skelet består af baytræ. De sammensyede træstykker stammer fra ainitræet, der ikke findes lokalt, men importeres fra Kerala på Sydindiens vestkyst. Rebet, der anvendes til sammensyningen, fremstilles af fibrene fra kokusnøddens frugthylster.⁶

Selve sammensyningen foregår på den måde, at der i de træstykker, som skal passe sammen, bores huller over for hinanden. Mellemrummet mellem de to stykker fyldes ud med løse kokusfibre, som derpå ved sammensyningen presses sammen til en hård masse, således at båden bliver tæt. Med det samme formål kan der fastsys flade trælægter ovenpå den indvendige søm. Andre tætningsmidler har det, såvidt vides, ikke været brugt. Det siger næsten sig selv, at kokusreb, som hele tiden er udsat for saltvand og tropisk sol, mørner relativt hurtigt. Om Tranquebars sidste selling oplyses det, at kokusrebet udskiftes hvert 10. år. Da denne båd kun bruges lidt sammenlignet med fortidens sellinger, har

fornyelsesfrekvensen for disse sikkert været endnu kortere.⁷

Sellingen er således særdeles bøjelig og elastisk, og netop denne egenskab gør den meget velegnet til at modstå brændingernes voldsomme energiudladninger. Den meget fladbundede konstruktion betyder samtidig, at båden på den indadgående brændingsbølge kan føres

langt ind mod stranden, og faren for at blive suget ud med tilbageløbet bliver derved kraftigt mindsket.

Tranquebars sidste selling set forfra. Foto: Arkitekt M.A.A. Niels Bech, 1987. *Tranquebar's last selling seen from the front. Photo: Niels Bech, architect M.A.A., 1987.*



Sellingernes økonomiske betydning

I den danske tid kunne Tranquebar vanskeligt fungere som handelsstation uden sellingerne. Så godt som alle varer og personer fra og til byen måtte, når der angik de søværts forbindelser, benytte brændingsbådene. I det følgende kan et konkret eksempel illustrere dette.

Ostindiefareren "Rigernes Ønske" lagde i slutningen af november 1777 ud fra København, og midt på dagen den 23. juli 1778 nåede skibet planmæssigt frem til Tranquebar. Efter udvekslingen af de sædvanlige salutter mellem skibet og fæstningen Dansborg kom ekvipagemesteren om bord for at byde velkommen. Snart efter sattes han sammen med kaptajnen i land i den ventende selling, og tre måneders ophold ved Tranquebar var dermed begyndt.

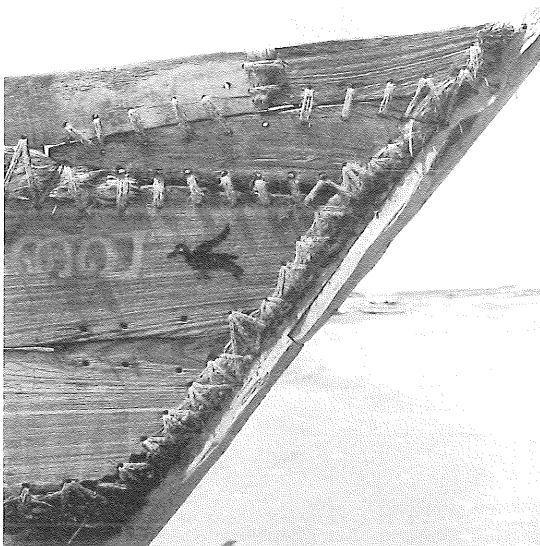
Næste morgen dukkede den første selling op med grøntsager til mandskabet, og snart efter fulgte tre andre, der bragte folk og bagage ind på det tørre. Dagen efter leverede en selling mælk og ris om bord, mens en anden hentede mere bagage (Se figur 1).

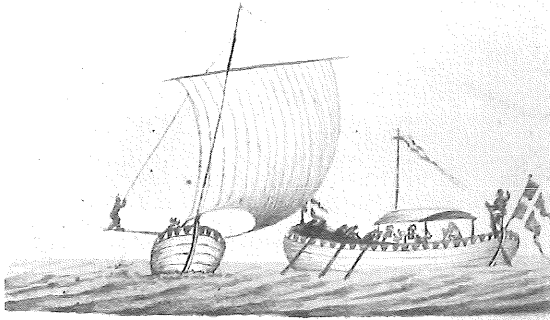
Søndag den 26. juli holdtes fri; kun en enkelt selling blev sendt ud med oksekød, grøntsager samt hø til skibets kreaturer. Om mandagen tog man fat igen; 5 sellinger kom med proviant, og returnerede med bagage. Det samme gentog sig tirsdag den 28. juli, hvor man også begyndte at losse forsyninger til Tranquebar. Dette arbejde stod på de følgende to uger, hvorefter man den 19. august begyndte at udskibe det medbragte stangjern, der havde udgjort skibets ballast. Samtidig tog man salpeter om bord; det blev stuvet nederst i skibet, der hvor jernet før havde ligget. Efter et par ugers pause lastedes i midten af september de sidste salpetersække sammen med rødtræ, der fik plads i lastrummen oven over salpeteren. Derpå gik man fra den



Et kig ned i sellingen. Foto: Arkitekt M.A.A. Niels Bech, 1987. *A look down into the selling. Photo: Niels Bech, architect M.A.A., 1987.*

Sellingens forstavn. Foto: Arkitekt M.A.A. Niels Bech, 1987. *The steam of the selling. Photo: Niels Bech, architect M.A.A., 1987.*





2^{de} Sellinger

Brugelige paa Kysten af Coromandel, den
ene er for Raadet af Tranquebar.

19. september i gang med at laste ris og anden proviant, hvorefter turen den 28. september kom til peber og bomuldstekstiler, der anbragtes i de øverste lastrum. I de sidste uger frem til den 18. oktober 1778 inden afrejsen tog man igen proviant og tekstiler om bord. I de tre måneder "Rigernes Ønske" havde ligget ved Tranquebar, var der til skibets losning og lastning medgået over 350 sellingture.⁸

Sellingerkasten

I Tranquebars nordøstlige hjørne havde sellingerne deres eget lille kvarter. I 1730 taltes her 22 huse, og 60 år senere 17 huse med 147 personer. Sellingerne tilhørte fiskerkasten karaiyan, der var ret talrig i hele kystregionen fra Madras og sydpå til Point Calimere. Det var derfor naturligt, at det blev sellingerkasten, som kom til at løse de nye transportopgaver, som i stigen-

To sellinger gengivet fra H.H. & A.H. Stibolt: Samling af alle slags skibe, fartøyer, joller og baade. - Skitsebog i SA-Fartøj, H&S 565:47. *Two sellings reproduced from H.H. & A.H. Stibolt: Samling af alle slags skibe, fartøyer, joller og baade (Collection of all kinds of ships, vessels, dinghies and boats). Sketch-book in SA-Fartøj, DMM 565:47.*

de grad meldte sig, efterhånden som de europæiske handelsstationer etableredes.

Varetagelsen af den nye nøglefunktion placerede sellingerne i en magtposition, som de forstod at udnytte. Dette kom bl.a. til udtryk på den måde, at de prøvede at forbedre deres kastede status. Fiskerkaster er normalt lavt placerede i det indiske kastehierarki, og derfor hævdede sellingerne hårdnakket, at de ikke havde noget at gøre med fiskerne, men i virkeligheden stammede fra de højtstående vellalaer. Da de til 1790-folketællingen skulle oplyse kastetilhørsforhold, insisterede de alle som en på, at de var vellalaer, og det samme skete 100 år senere, da briterne lavede en topografisk beskrivelse af regionen. Nu kaldte de sig "karaiturai vallalans", altså "kyst-vellalaer".

For sellingerkasten betød europæernes tilstedeværelse selvsagt en markant forbedring af dens position og eksistensbetingelser. Omvendt måtte en formidskelse af handelsstationernes aktivitetsniveau også få store - og uheldige - konsekvenser for kasten. Det sås tydeligt i 1834, hvor Tranquebar forlængst havde udspillet sin rolle som handelsstation, og hvor der da også kun levede 10 sellingfamilier med i alt 43 personer i byen.⁹

Tranquebars sidste selling

Det er nu mange år siden, der har været losset og lastet handelsskibe på Tranquebars red, og derfor kan det overraske, at der stadigvæk befinder sig en intakt selling på stranden. Det hænger sammen med, at den bruges i forbindelse med det sæsonbestemte vadfiskeri, hvor den er velegnet til at transportere de store net samt til at bringe fangsten i land med.

Tranquebars selling er efter sigende 80 år

gammel, og bygget af byens egne tømrere. Det traditionelle fiskeri er i de senere år under kraftig forandring, bl.a. er flere begyndt at anskaffe sig motorbåde. Man behøver derfor ikke at have profetiske evner for at kunne forudse, at Tranquebars enlige selling bliver den sidste. Når også den en dag skrottes, forsvinder i et og samme nu en særdeles interessant bådtype samt et vigtigt levn fra den dansk-indiske handelshistorie.¹⁰

Noter

- ¹ Hans Mesler: Journal paa Reisen fra Kiøbenhafn til Tranquebar med Skibet Cronprintzen af Danmark, 1709-11. Ny kgl. Samling 769-4. Det kgl. Bibliotek. Jvf. Karl Peder Pedersen: Tranquebars historie, s. 25 i: Architectura 9, Kbh. 1987.
- ² "Katamaran" er et tamilsk ord, der er blevet internationalt kendt. Det betyder sammensurrede tømmerstokke, og betegner de tømmerflåder, som bruges af fiskerne. Den gængse danske anvendelse af ordet, som betegnelse for en udriggerkano eller for en båd med to skrog, er således misvisende.
- ³ Steen Andersen Bille: Beretning om Corvetten Galatheas Reise omkring Jorden 1845, 46 og 47, s. 133-34. Kbh. 1849.
- ⁴ John Edye: Description of the various Vessels constructed and employed by the Natives of the Coasts and Coromandel, Malabar and the Island of Ceylon for their Coasting Navigation i: Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, vol. 1, s. 2, London 1834.
- ⁵ R.E. Hawkins: Common Indian Words in English, Oxford 1984. Ostindische Berichte, 3. bd, s. 525-26, Halle 1735. James Hornell: The Origins and Ethnological Significance of Indien Boat Designs i: Memoirs of the Asiatic Society of Bengal, vol. III, no. 3, s. 173-74. Calcutta 1920.
- ⁶ K.E. Møhl: Breve til Indien, s. 19-20, Kbh. 1840. Karl Peder Pedersen: Tranquebars danske huse i: Bygningsarkæologiske studier 1986 s. 80. Kbh. 1986. Undersøgelser foretaget 1986 af M. Ravicandran, BA. Tranquebar.
- ⁷ James Hornell: Water Transport. Origins and Early Evolution, s. 173. Cambridge 1946.
- ⁸ Skibsjournal for "Rigernes Ønske", 1777-79. Nr. 804, Asiatisk Kompagni, Rigsarkivet.
- ⁹ Karl Peder Pedersen: Tranquebars historie, s. 23, 34 og 43 i: Architectura 9, Kbh. 1987. F.R. Hemmingway: Tanjore, Madras District Gazetteers, s. 36-37. Madras 1906.
- ¹⁰ Fra 1984 til 1988 har der bl.a. med støtte fra Danida, været igangsat et fiskeriprojekt i Tranquebar. Som led heri anskaffedes i slutningen af 1985 den første motorbåd. Etnografen Esther Fihl, Moesgård, der i 1981 gennemførte en feltundersøgelse blandt fiskerne i Tranquebar, har meddelt mig, at der formentlig stadigvæk findes flere sellingsamlesæt på stedet. Jeg takker hende for denne oplysning. Se i øvrigt: E. Fihl: Kystfiskerne i Tranquebar i: Jordens Folk, 1981, s. 350-60.

Tranquebar's Last Selling

Summary

Tranquebar's last selling (massoola) stands today on the beach in front of Dansborg. During the period when this was a Danish trading station (1620-1845) hundreds of these boats could be seen on the Coromandel coast from Madras in the North to Point Calimare in the South. The heavy surf made it impossible to build harbours here, so sellings had to be used for all transport of both people and goods between ship and land since the brittle European rowboats could not cope with the violent surf.

The selling is a boat which is sewn together, which gives it a great elasticity and makes it particularly suit-

able for penetrating heavy surf zones. Moreover, the selling is a remarkable type of boat, the result of an outstanding adaptation to the environment in which it has to function.

Today Tranquebar's last selling is used to transport the local fishermen's nets and catches in the seasonal seine fishing. When this last selling is also finally scrapped it will not only mean the disappearance of a particularly interesting type of boat, but also of an important relic from Danish-Indian commercial history.