

Nils Skandfer og overgangen til dekkede båter i Nord-Norge

FREDRIK DENNECHE OG JARLE BJØRKLUND

Søkelys på nordlandsbåten

De høye stevnene og det slanke, klinkbygde skroget har eksponert nordlandsbåten som en av de fremste bærere av norsk båtbyggertradisjon. En nærmere undersøkelse av båtens forhistorie viser likevel at den har gjennomgått en rekke endringer som nok har til følge at andre båttyper lett kan gjøre den rangen stridig som den mest direkte arvtager av tradisjonen fra vikingetid.

Men vurdert ut fra et estetisk synspunkt, vil det neppe være særlig uenighet om at de beste av nordlendingenes båter, i form og linjer representerer noe av det ypperste norsk brukskunst har frembragt. Den er blitt stående som et symbol for landsdelen, for folk og natur, som en formfullendt betvinger av havet.

Det var derfor ikke å undres over at den nordnorske fisker kunne føle seg til dels personlig fornærmet om noen våget å betvile nordlandsbåtens sjøegenskaper og funksjonalitet. Det fantes likevel de som turde.

Eilert Sundt forteller at «Jeg kom til Nordlandene og Finmarken i 1863, og jeg var begjærlig efter at se den Baad, som jeg vidste aarligaars bliver saa mangfoldige Menneskers Ligkiste. Det var Nordlandsbaaden. Det første Indtryk var, at den var forførerisk vakker, ... – Det er en Tidsfordriv under Reiser langs disse vidstrakte Kyster at se paa Maagerne, som svæve henover, og paa Baadene, som fare forbi: Øiet bliver aldrig mæt.»

Men Eilert Sundt hadde også velbegrunnede argumenter for å kalle båten en «Ligkiste». I årene 1846-1855 omkom hver fjerde person av hankjønn eldre enn 10 år, ved drukning, som regel etter forlis. Talloppgavene er fra Troms stift. Utover i siste halvpart av århundret, kunne avisene melde om stadige katastrofer under sesongfiskeriene på Lofoten og Finmarka. Nyere forskning viser riktignok at ulykkene med båter som Sundt mente burde erstatte nordlandsbåten, var like mange hva angår tap av liv. Men det rokker ikke ved det faktum at det gikk for



Nordlandsbåter i Hammerfest 1906. De er som Eilert Sundt sier «forførerisk vakre». Men som arbeidsplass betraktet, var de ukomfortable og farefulle. Foto Wilse, Norsk Sjøfartsmuseum.

mange liv tapt i fisket, også i Nord-Norge. Det var dermed god grunn til å intensivere letingen etter bedre båttyper.

Nordlandsbåten hadde likevel en rekke praktiske fordeler som det var vanskelig å overgå: Det lave fribordet gjorde det lett å trekke bruk. Den var lettrodd, og vurdert som robåt, også en god seiler. Den var lett å sette på land og å skyve ut. Dette var av stor betydning i en landsdel hvor forskjellen i flo og fjære er stor, og hvor havner og kaianlegg var dårlig utbygd. Den var dessuten relativt rimelig i anskaffelse. Til sammenligning kostet en listerbåt, bygd i Nord-Norge (ca. 1900), to til tre ganger mer enn en fembøring. En åtring kostet ca. halvparten av en fembøring. I betraktning av at den dessuten var åpen, må nordlandsbåten også kunne betegnes som en god sjøbåt.

Mot en slik bakgrunn skulle det være noe til båtbygger og noe til båt som kunne erstatte nordlandsbåten.

Gjennom andre halvpart av forrige århundre ble fiskeflåten og fiskeren mer bevegelig. Liberaliseringen av lovverket omkring handel og fiske gjorde fisket friere. Befolkingstilveksten fremtvang en sterkere utnyttelse av ressursene. Fiskerbonden, som året gjennom hadde «rodd heimsjyen» og arbeidet med jorda, deltok nå ikke bare på Lofoten, men også i Finmarksfiske og i sildefiske. Han ble mindre bonde og mer fisker. Han forfulgte fisken mer aktivt over et større geografisk område. Dette førte til en utvikling mot større båter. Det ga også kontakt med yrkesbrødre lenger sør, som igjen førte til en større utveksling av erfaringer og kunnskaper fiskerne imellom. Ofte sto båten i fokus. Ulike typer ble prøvet mot hverandre i organiserte regattaer og til og fra fiskefeltet. Det ble holdt fiskeriutstillinger og delt ut stipender som ga fiskere anledning til å studere forholdene hjemme og i utlandet.

Da storsildfisket var slutt i 1870-årene, ble noen vestnorske båter solgt og etterlatt i Nord-Norge. Dette var sneiseilere av hardangertypen. Fiskerioppsynet i Lofoten kjøpte en listerbåt i 1862, og i 1873 var det tre listerbåter som drev fiske på Lofothavet.

En storfembøring kunne romme 24-30 garn og 700 fisk, mens de nye båtene bare lastet halvparten av redskap og fangst. Man gjør kanskje riktigere i å sammenligne dem med en åttring. De var av omtrentlig samme lengde, og åttringen var den mest utbredte båttypen i de nordnorske sesongfiskeriene. Åttringen var en langt bedre robåt – og kanskje enda viktigere – den var billigere i anskaffelse.

Edvard Johannesen, Meisfjord og Lars Johansen, Fineidet prøvde i samarbeid med båtbygger Erik Iversen, Hemnesberget, å bygge en båt som forente de nord-norske og vestnorske båtens beste egenskaper. Lars Johansen hadde også besøkt fiskeriutstillingen i London i 1883 og blitt begeistret for en kanadisk båttype. Varianter av den såkalte «finneidfjordlingen» fikk god avsetning i 80- og 90-årene.

En rekke sneiseilere ble bygd av Johannes Selsvik. Han virket ved Bodø Skibsværft fra 1881–1896. Det ble da bygd 77 sneiseilere. De fleste synes å ha vært varianter av det man med en fellesbetegnelse kan kalle «litringer» – båter inspirert av lister- og hardangerbåter, men også med påvirkninger fra vestnorske båter. Selsvik bygde også halvdekkede, amerikanske klink- eller kravellbygde kuttere. Han fikk betydning for utbredelse av kravellbyggingsteknikken ved at han like etter århundreskiftet (1902–1910) var ansatt som vandrelærer i kravellbygging. Tiden var preget av en gryende erkjennelse av at nordlandsbåten, i den utvikling fiskeriene var inne i, var utilstrekkelig. Men forsøkene med nye båttyper hadde ikke gitt noe endelig svar på hva som kunne erstatte den. Et vesentlig argument mot nordlandsbåten var den høye ulykkesprosenten. Men til forsvar

kunne anføres at om nordlandsbåten kullseilte, ville den løse steinballasten i regelen trille ut, og båten flyte opp, slik at fiskerne hadde sjansen til å berge seg på hvelvet. De nye, åpne eller halvdekkede båtene med innvendig ballast, gikk rett ned. I det videre arbeid kom derfor den dekkede og synkefrie båten til å prege diskusjon og eksperimenter i større grad.

Tiden var i det hele tatt svært preget av eksperimenter – ikke alle like vellykkede. At det nå kunne satses såvidt mye penger i utviklingen av nye båttyper, skyldtes flere forhold: Fisket hadde i enkelte perioder vært meget godt. Etter som man i større grad forlot naturalhusholdningen til fordel for pengehusholdning, fikk folk mer kontanter mellom hendene, og pengene sirkulerte raskere. Ennå var kredittforholdene vanskelige. Men fiskeriforeningen kunne oppmuntre til nyanskaffelser ved premiering, subsidier og garantier. Utvalgte, dyktige fiskere ble overlatt båter til utprøving.

I bestrebelsene på å finne fram til velegnede, dekkede båter kom Colin Archer til å spille en viss rolle. Fiskeriselskapet i Bergen ga ham i oppdrag å konstruere en fiskebåt for Nord-Norge. Båten ble levert våren 1896 og solgt for kr. 4.000,-. To til ble bygd og solgt med tap. Reell pris ville lavt kalkulert vært kr. 9.000,-. Det hadde ikke fiskeren råd til. I størrelse og utførelse var den i realiteten ganske lik redningsskøytene. Men for å imøtekomme fiskernes ønske om å stå nær sjøen under fiske med jukse, ble det lagt luker ute i borde hvor fiskerene kunne stå. Den var en ypperlig sjøbåt. Nå hadde flere av Archers redningsskøyter gjennom et par år vist sin dugelighet i arbeid på de nord-norske fiskefelt. RS 1 «Colin Archer»s innsats under storstormen ved Hamningberg (1894) og lignende begivenheter, hadde stor propagandaverdi til fordel for dekkede båter.

En innvending mot den dekkede båten var at den ga dårlig arbeidsplass under fiske med jukse. Archers luker var ikke udelt vellykkede. Kom fartøyet opp i en viss størrelse, helst over 40 fot, kunne problemet løses ved bruk av dory. Nordlands Fiskeriforening hadde tatt opp bruk av dory i 1880. Fra 1890-årene ble bruken av dory mer vanlig. I 1905 var der 800 doryer på Lofothavet, og i 1914 var tallet steget til 8238. Doryene utgjorde da ca. halvparten av det totale antall små fangstfartøyer. Bruken av dory favoriserte større dekkede båter og egnet seg godt for jukse- og linefiske.

Fra ca. 1885 ble damptrålere tatt i bruk i England, og de tradisjonelle fiskekutterene i størrelse fra 10-100 tonn, ble over et par tiår solgt til utlandet. I Norge ble det kjøpt flere og for en billig penge. Denne båttypen viste seg velegnet i fisket nordpå, og det ble derfor bygd en rekke norske varianter av kutteren.

Ved århundreskiftet er det dermed lansert to båttyper som kunne by nordlandsbåten konkurranse: Skøyta og kutteren, begge tilpasset de nordnorske fiskeriene gjennom lokale variasjoner. Begge var i prinsippet likt rigget. Fra eksperimentfasen i 90-årene finnes fotografier av en del kuttere med skonnerrigg. Men etter hvert ble ketch/galeasriggen den vanligste.

Utdanning av båtbyggere

Om nå det finansielle grunnlaget for innkjøp av ny, dekket og kravellbygd båt var ordnet, så var det ikke gitt at man fant båtbyggere som kunne gjøre jobben. Som tidligere nevnt, reiste Johannes Selsvik rundt som vandrelærer i kravelbygging fra 1902. Men ikke alle var helt ut tilfredse med undervisningens form og innhold. Ville man videre, måtte man søke opplæring sør i landet.

Man tar vel neppe for hardt i om man utnevner Annanias Dekke og Colin Archer til våre ledende båt- og skipsbyggere og båt- og skipskonstruktører gjennom siste halvpart av forrige århundret. Mange skjelte til deres konstruksjoner, og mange søkte verftene deres for å lære.

Følgene to brev fra Julius Axelsen på Hemnesberget med adresse til mesteren på Tolderodden illustrerer de vanskeligheter nord-norske båtbyggere sto overfor og hvilke løsninger man søkte:

1. Brev datert Hemnes 26-10 (1900)

Hr Colin Archer Larvik

Som dem mulig er bekjent skal her paa Hemnes og saa afholdes et kursus i baadbygning. Nu har det været min indteresse i lang tid og faaet den lære og undervisning som mand igjennem en Vandrelærer kunde tenke sig og faa. Men da jeg talte med Selsvik fik jeg og mange flere den forstaaelse der var ingenting og lære for os som baadbyggere da ikke det theoretiske fik læres, og grunden der til var at Selsviks modeller var dem som skulde være de heldigste til Lofod og Bankfiske og saaledes Arbeide en baad som model til senere og bygge efter og saa paa sammetid lære og udføre Arbeidet.

Da jeg nu ikke er enig med Selsvik Angaaende Baadtypen han vil indføre paa norland som fiskebaad og ikke fik lære og efterligne en anden model saa finder jeg ingen indteresse og opofre tid til et saadan kursus. Nu vil jeg i den anledning spørge dem, om ikke det theoretiske kan læres uden udførelsen af Arbeide paa samme tid naar man har praktiseret saam baadbygger forud vel og merke med klinkede baade. Vil Dem være af den godhed og give mig oplysninger derigjennem mit ønske har været og faat plads hos dem som vel ved men der er vel ikke mulighed for de, men saa kunde dem kjende til andre steder vor mand kunde faa lære det fornødne til baadbygning.

Ærbødigst

Julius Axelsen

Hemningsberget

Hemnes

2. Brev datert Hemnes 31-3 1902

Hr. Colin Archer, Larvik

For vel et aar søgte jeg om plads som elev i det theoretiske ved Baadbygning.

Deres besvarelse oppfattet jeg saaledes at dem for senere kunde finde det mere beleiligt at modtage mig som Elev.

Jeg vil nu i den Andledning søge om Plads vis det var muligt.

Jeg skal bemerke jeg har ikke anledning og midler til at opofre nogen lang tid men tengte bare lit undervisning i endel ting som min Praksis ikke kunde formaa.

Det sidste aar har jeg som mester Arbeidet en del Havfiskebaade, klinkket af 1 1/4" hud men nu fordres Bruget af disse større baade tykkere hud og da maa dem klaveres og det vil jeg ikke inklade mig paa førend jeg fik lit undervisning.

Vad kundskaber angaar kan jeg ikke andbefale mig som nogen lærd, men for regning har jeg indtressert mig saa for den del vil jeg tro mig mulig til at modtage undervisning. Vis det fordres skal jeg skaffe Atester fra Prest og Lensmanden her paa stedet. Dem maa have den godhed og give meg en besked med det første.

Ærbødigst

Julius Axelsen

Hemnesberget

Også Trondhjems Fiskeriselskab søkte Colin Archer for å oppnå adgang til å utdanne båtbyggere fra «vore distrikter» ved Archers båtbyggeri (purrebrev datert Trondhjem, 8. januar 1902). Hverken Julius Axelsen eller Fiskeriselskabet synes å ha oppnådd noe ved sine henvendelser. Heldigere var Nils Skandfer fra Renså i Ibestad. Han kom til Archer som elev i 1898. Der ble han i 13 måneder og dro fra Larvik videre til Dekkes verft i Bergen.

Nils Skandfer

Nils Skandfer ble født 13. juli 1870 på Renså i gamle Ibestad kommune. Faren drev stort gårdsbruk, var snekker og smed og drev i sine yngre dager også fiske. Nils Skandfer vokste følgerlig opp i et miljø der håndverket sto høyt i kurs, og gjennom naboer og familie var kontakten med fiskere og sjøbruk vel etablert. Selv drev han i 10 år fiske på Lofoten og Finmark.

I 1891 ble den første nordlandsregattaen arrangert i Harstad. Nils Skandfer deltok som mannskap på fembøringen «Hilde Marie», med startnummer 15 i 3. klasse. Eier og høvedsmann var Johan Edvard Olsen, Renså. De vant kappseilasen og konkurransen i manøvrering og tok dermed kongepokalen. Harstadregattaen ble en ren paradeseilas for de råseilriggede nordlandsbåtene, takket være gunstige vindforhold.

I skarp kontrast til denne triumfen sto en Lofotferd med Skandfer som deltaker. I kontrari vind ble fembøringen liggende i Tjeldsundet i tre uker. De ble tvunget til å gjøre vendereise og proviantere på nytt. Videre var han selv med på å berge folk fra hvelvet og opplevde også å se hvor lettvindt sneiseilere manøvrerte opp mot havarister og berget folk, mens nordlandsbåtene hadde nok med å berge seg selv.

Skandfer skal tidlig ha interessert seg for hvordan fiskeren kunne oppnå en bedre og sikrere arbeidsplass enn hva nordlandsbåten kunne tilby. I de følgende år tok han de første famlende skritt inn i båtbyggingens mysterier. Han fikk tak i en gammel båt som han rev fra hverandre og bygde opp på nytt. 27 år gammel bygde han sin første båt, en kutter på 45 fot, sneiseilrigget, og med denne drev han fiske i det følgende år. Båten var klinkbygd.

Eksperimentet må ha stimulert kunnskapstørsten. Allerede året etter (1898) var han, i en alder av 28 år, i lære hos Colin Archer. I perioden 1898/99 ble følgende båter bygd ved Archers verft: «Nana» (senere «Jærbuen II»), «Betchen», «Fri», «Valkyrien», «Marie» og dampjollen «Flirt» var lystbåter. Det ble

«Catherine Booth». Denne redningsskøyta ble bygd for Frelsesarmeen, men ble siden overtatt av Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning (N.S.S.R.). Nils Skandfer var med på å bygge den i sin læretid hos Colin Archer. Ketch-riggen på redningsskøytene har meget til felles med den type rigg som Skandfer foretrakk og kjennetegnes av en svært liten mesan. Foto fra Sannes: Colin Archer skøytene og lystbåtene (s. 209).



videre bygd to losbåter til Gøteborg. Marinen var oppdragsgiver for fem barkasser. To redningsskøyter var under bygging, nemlig «Trondhjem» og «Catherine Booth» og Statens Havnevesen mottok kutteren «Dag».

Oppdragsgiverne var med andre ord mange, og det ble bygd fartøyer for svært forskjellige bruksformål.

I hovedsak ble det bygd over to skrogtyper: skøyter og klippere. Av Nils Skandfers senere uttalelser synes det som om han særlig var engasjert i byggingen av «Catherine Booth», en redningsskøyte bygd for Frelsesarmeen, men den ble senere overtatt av Redningsselskapet (N.S.S.R.).

Noe bedre lærested i båtbygging enn Archers verft kunne vel neppe oppdrives i Norge på den tiden. Av Skandfers attest fra Colin Archer framgår det at han dessuten fikk opplæring i konstruksjon og tegning. Han fulgte også et såkalt vinterkurs ved den tekniske aftenskole i Larvik. I et brev fra Skandfer til Archer, datert Bergen 4. januar 1900, ber han om unnskyldning for at han «saalenge har udeblivet med at sende Dem bogen tilbage. Den er muligens blevet lidt mere slidet, men har dog søgt være forsigtig med den. For al Deres opofrelse og imødekommenhed mod mig vil De herved modtage min hjerteligste tak.».

Skandfer har altså, i alle fall i en viss utstrekning, hatt adgang til Archers bibliotek. I betraktning av at Archer selv nærmest må betraktes som autodidakt, har bøkene for selvstudium sikkert vært mange.

Forholdet til mesteren synes å ha vært godt. Archer ble i den grad fornøyd med ham at han skal ha tilbudt ham hva vi idag kaller videreutdanning ved et kjent yachtverft i England. Det var altså litt av hvert å hente i Larvik i de dager. Skandfer hentet seg dertil en kone: Anna Marie Halvorsen.

Skandfer så imidlertid flere utfordringer i de nord-norske fiskerier enn i en voksende lystbåtflåte. Turen nordover gikk via Bergen. I et halvt års tid var han ved Dekkes verft. Ananias Dekke døde i 1892, og sønnen Kristian hadde overtatt. Selv om Dekkes verft i hovedsak forbindes med større skip, er det likevel rimelig å tro at verftet alt i Ananias Dekkes dager satt inne med en del ekspertise på fiskefartøyer. Ananias Dekke var selv medlem av juryen ved den internasjonale fiskeriutstilling i Bergen i 1865 og ved utstillingene i Kjøbenhavn i 1872 og i Paris i 1878. Fra Kristian Dekkes tid vet man det ble bygget en del mindre fartøyer, de fleste for fiske, men også motorbåter, seilkuttere, losskøyter, en redningsskøyte («Christian Børs») og en travaljebåt til den russiske marine.

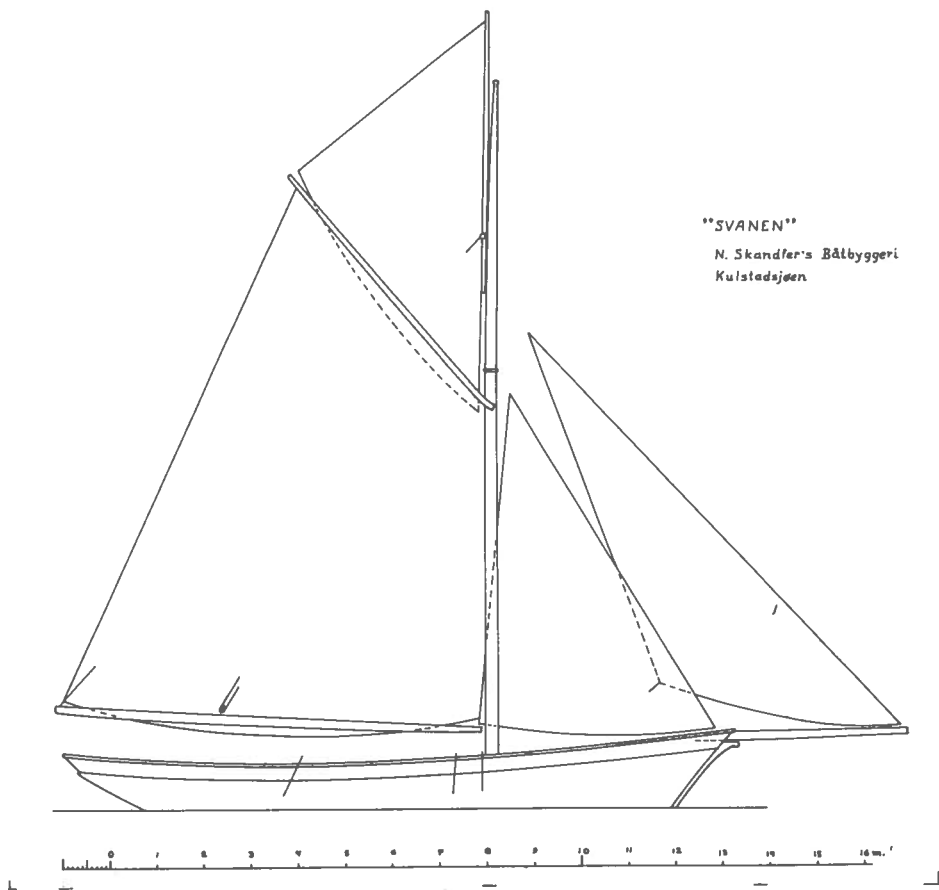
Det er likevel ikke kjent, og kanskje lite sannsynlig, at Nils Skandfer har tilegnet seg særlige kunnskaper og impulser ut over det han allerede hadde lært hos Archer. På den annen side fikk han flere erfaringer som kunne komme ham til nytte i etablering og drift av egen virksomhet. Dessuten gikk han også i Bergen på teknisk aftenskole. Vel hjemme på Renså, bygde han i 1901 to båter. Han gir selv en situasjonsrapport i et brev til Archer av 10. februar 1902:

«Med hensyn til Deres udtalte haab, om at mit ophold hos Dem vilde komme mig til nytte, skal jeg derfor ogsaa med samme bringe min hjerteligste tak for opholdet hos Dem og den undervisning jeg nød! – Hvorvidt det vil komme mig til nytte for fremtiden kan jeg jo ikke vide – men skal jeg imidlertid faa lov at berette, at jeg kun har bygget to baade siden, – den ene og første en kutter paa omkring 15 ton og den anden er et forsøg paa en ny linebaad; denne har jeg nettop sendt til Lofoten, for at prøves; men har frygt for, at den er for stor der, som konkurrent med ottringen, da den er dobbelt saa drægtig; jeg har spesielt taget sigte paa at faa den tjenelig for de fleste af vore fiskerier, imidlertid er den endnu uprøvet; derimod er den anden forsøgt, og tror, jeg med denne var ganske heldig, idet den viser sig at være en fortrinlig søbaad og seiler. Jeg skal for min fornøielses skyld faa lov til senere at sende Dem et billede af den, taget fra et fiskevær oppe i Finmarken. ...»

Bildet viser «Svanen» (se ill.) i Berlevåg – et enmastet, gaffelrigget, klipperbygd fartøy. Denne skrogformen var utvilsomt ganske fremmed for de nord-norske

«Svanen» fotografert i Berlevåg 1901/02 med båtbyggeren selv til rors. Den er som Skandfer sier i brev til Archer «noe sjangseret i malingen», men har ellers linjer og proporsjoner som lettere fører tanken inn på lystbåter enn på fiskefartøyer.





Seiltegning til «Svanen». Dette er den eneste hittil kjente seiltegning fra Nils Skandfer. Normalt foretrakk han galeas (ketch)-riggen som ga mindre fart, men flere praktiske fordeler under fiske og manøvrering. Copyright fam. Skandfer, Harstad.

fiskere, for fiskere hvor som helst i landet for den slags skyld. Men Skandfer var altså i gang.

Det å bygge båt for fiskeriene nordpå, var ikke bare forretning. Som det framgår av den videre korrespondanse betraktet både Skandfer og Archer det som en livsoppgave med et visst humanitært tilsnitt. I et brev av 29. mai samme år svarer Archer på Skandfers brev:

«Jeg takker for Deres af 10/2 hvoraf jeg ser at De er kommet ivei med Baadbyggeriet der nord. Jeg haaber det vil lykkes for Dem at faa det til at svare sig og at De vil kunne bidrage til en heldig udvikling af Baadtyperne for fiskerierne. Den Tid er vistnok kommet da man har faaet Øinene op for at

den gamle Type (Fembøringen) som Seilbaad betragtet er uheldig og det gjælder da at lede Udviklingen i et godt Spor...»
Og Skandfer svarer, noe mer pessimistisk, i et brev av 8. juni samme år:

Herr. Colin Archer Larvik!

Deres meget ærede af 29/5 har jeg med taksomhed modtaget. Med hensyn til Deres udtalte haab, om at det vil bli regningssvarende og at jeg maa kunne bidrage til en heldig udvikling af baadtyperne her nord, saa skal jeg hertil faa lov at sige, at folket er saa vant med de gamle baade og de, i forhold til andre typer, billige baade, saa de nødig gir slip paa dem. Fembøringen er allerede fuldstendig forkastet; men det er linebaaden (ottringen) som man endnu ikke, trods mange forsøg, har kunnet skaffe nogen heldigere istedet for. Jeg tør ikke formene, efter de allerede mislykkede forsøg, at jeg har betingelserne eller formaar at bringe en type der er istand til at fortrænge ottringen; jeg har rigtignok i vinter bygget 2 saadanne, hvoraf den ene skulde forsøges i vinter i Vestlofoten med nattline; men da der opstod daglinefiske i østlofoten, hvortil benyttes mindre baade, blev den lidet forsøget, derimod har begge været forsøget og brukt i Finmarken og her har de vist seg at være fortrinlige og gir ogsaa haab for Lofoten.

Jeg er saa fri at sende Dem det tidligere nævnte billede af den første fiskekutter jeg bygget efter opholdet hos Dem, billedet er taget i fiskeværret Berlevog i østfinmarken, kutteren er da den der staar under seil, den var forsynt med 3 fiskedorier; men har den der kun en paa dekket, malingen er meget sjangseret, som De vil se, de øvrige fartøier er fiskeopkjøbere og fiskerbaade. Billedet er kun tarveligt – men jeg har jo yttret at ville sende Dem det og jeg faar derfor faa lov dertil.

Jeg takker for hilsningerne! og bringer Dem og Deres samt Hanssen mine beste hilsninger!

Med mægen agtelse.

ærbødigst

N. Skandfer

På Kulstadsjøen

Skandfer fant imidlertid ikke tilstrekkelig med velegnet trevirke for båtbygging i hjembygda Renså. Etter å ha lett fra Møre til Nordreisa etter et egnet sted, kjøpte han Kulstadsjøen ved Mosjøen i 1903. Dette var et gammelt handelssted med flere bygninger og godt med både kai plass og strender for beddinger. Videre hadde man de store skogområdene i Vefsen å plukke materialer fra.

Nils Skandfer slo stort på. Allerede fra starten hadde han 25 mann i arbeid og to båter under bygging. Gunnar Isachsen sier i boken «Fra Ishavet» at «bedriften vokste hurtig, der byggedes fire 40 tons baater samtidig, foruten et par 10 tons. Ved skipsbyggeriet alene – alt spantarbeide foregaar i særskilt hus – arbeider nu

Kulstadsjøen

BRYGGE

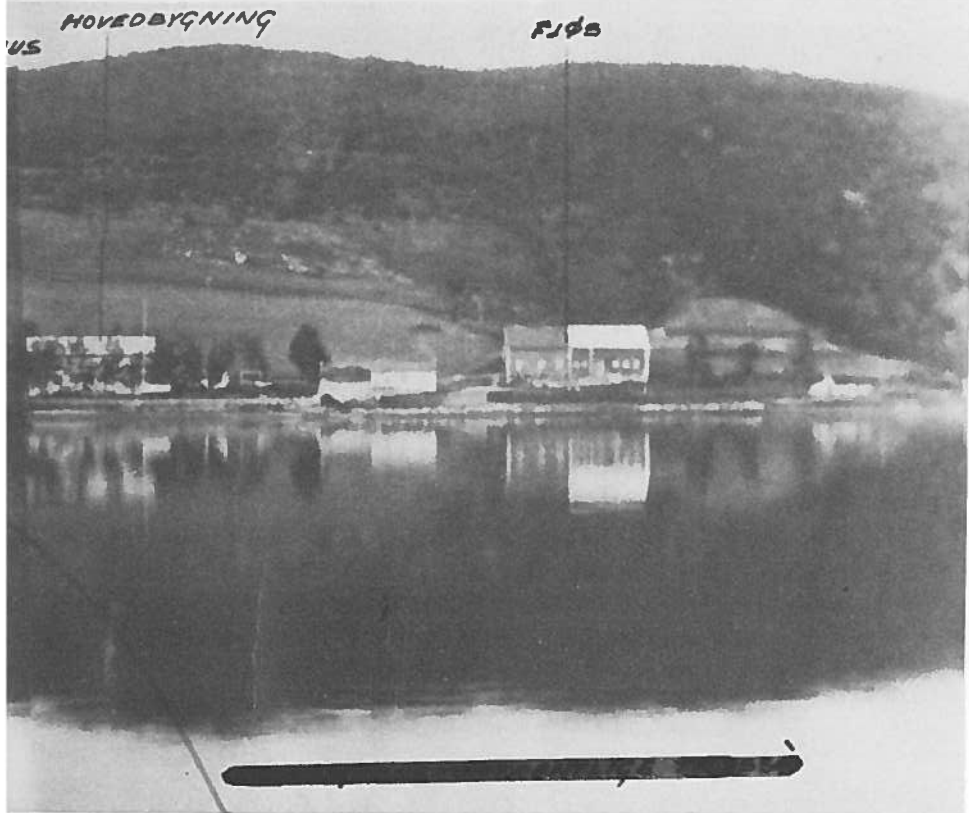
SKIPSBY
BUTIKK



Kulstadsjøen. Skandfer kjøpte det gamle handelsstedet i 1903 og opparbeidet en båtbyggervirksomhet med nærmere 100 ansatte og en produksjon på rundt 300 fartøyer.

(1914) omkring 75 mand.» Med tanke på den videre vekst i høykonjunkturen under 1. verdenskrig, og medregnet de som arbeidet på spanteplanet, er det rimelig å anslå arbeidsstokken til nærmere 100 mann. Nils Skandfer har senere anslått tallet på ansatte til 90 à 100 mann. Om man så ser på underleverandører til virksomheten, seilmaker, smed og etter hvert motorinstallatører og mekanikere, får virksomheten virkelig dimensjoner. Enkelte kilder hevder at Skandfers verft ved Kulstadsjøen i sin tid var Norges største treskipsbyggeri. Ved siden av verftet ble gården til det gamle handelsstedet fortsatt drevet. Krambua var imidlertid leid ut. I området rundt bygde de ansatte sine hus, så Kulstadsjøen og Halsøy vokste sammen til et lite tettsted.

I alt ble det fra Skandfers båtbyggeri levert ca. 300 båter. På det meste var hele ti båter under bygging samtidig. Verftet var blitt kommunens og distriktets betydeligste arbeidsplass. I kraft av den sosiale og økonomiske betydning virksomheten fikk, var det naturlig at Nils Skandfer ble engasjert i offentlig arbeid. For en spredning av de relativt dyre, men altså dekkede båter, var han interessert



i at fiskerne fikk rimelig adgang til kreditter i bankene. I den forbindelse bidro nok også den kraftige veksten i bank- og kredittvesenet til en raskere overgang til bedre båter. Overgangen fra naturalhusholdning til en mer kapitalistisk samfunnsøkonomi synes å være den dypereliggende årsak til utviklingen.

Skandfer satt i 1917–1918 som ordfører i Vefsen kommune. I 1918 til 1919 ledet han også en slipp i Sandnessjøen og hadde egentlig planer om å trappe ned ved Kulstadsjøen. Forutsetningene for den sterke veksten kan skisseres ved stikkordene marked, materialer og arbeidskraft – og naturligvis en idérik og dynamisk ledelse. Skandfer hadde sikker avsetning på sine båter som etter hvert vant ry som bekvemme, sjøsterke og vakre. I Vefsen sto granskogen tett, og fast leverandør av trevirke var sagbruket på Halsøy like ved. Bruket hadde stående ordre om å plukke ut velegnet materiale til båtbygging. Videre var der i Vefsen og naboliktriktet Rana en gammel båtbyggertradisjon. Det lettet tilgangen på fagarbeidere som med noe opplæring kunne gjøre god innsats i den nye byggeteknikk. Verftet fikk aldri elektrisitet så alt arbeid måtte gjøres for hånd.



Arbeidsstokken ved Skandfers båtbyggeri gruppert over en nylig strukket kjøll. Bildet er sannsynligvis tatt rundt 1905.

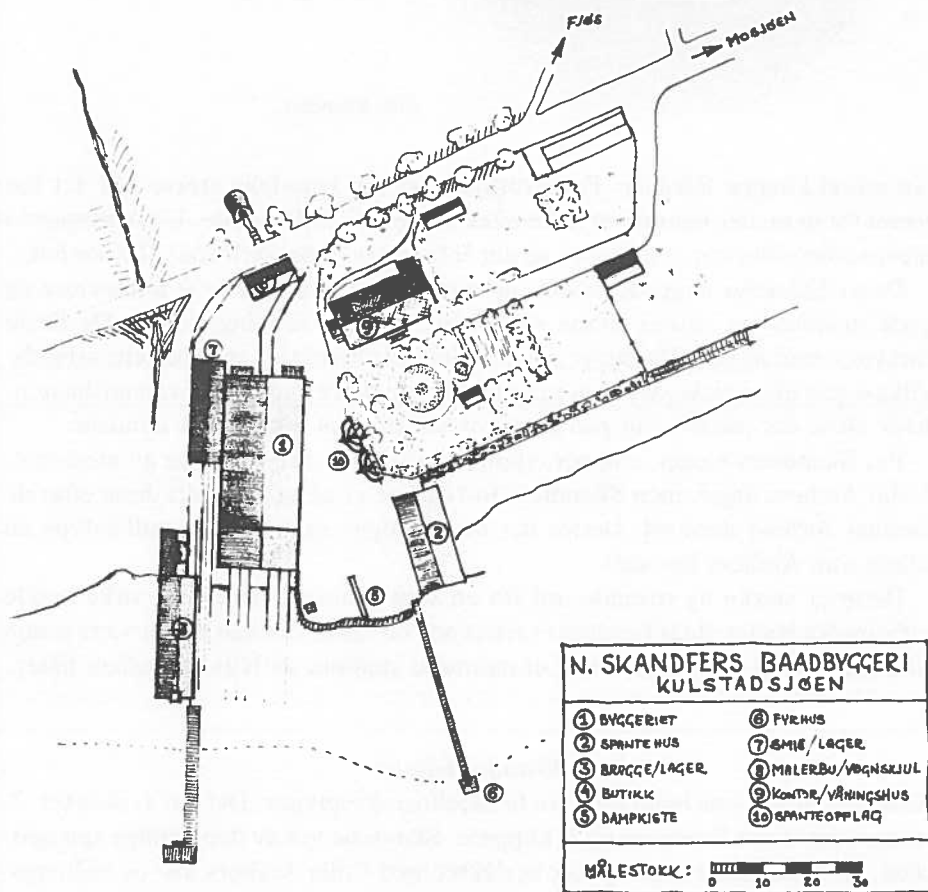
Rundt 1920 satte imidlertid nedgangstidene inn. Skandfer hadde da under bygging den 77 fots store «Vesthavet», beregnet på havfiske og Ishavsfangst. Skandfer hadde store verdier bundet i båten. Streik forsinket leveringen, og det lyktes ikke å få i stand et regningssvarende salg. Dette utløste konkursen i 1921. Vefsen kommune kjøpte Kulstadsjøen. Folk flest og også Skandfer selv, hadde regnet med at bedriften ville bli refinansiert og igangsatt på nytt. Dette skjedde ikke. I følge Vefsen bygdebok var det en utbredt oppfatning at «spissene» i herredsstyret hadde lagt seg på tverke for Skandfer og arbeidsfolket på Kulstadsjøen, og at det var «den største gæl'nskapen» som kommunen hadde gjort.

For Skandfer selv må det ha vært et hardt slag å se en så blomstrende virksomhet dø hen. Han hadde imidlertid ingen vanskeligheter med å finne sysselsetting. Blant fiskere og fangstmenn hadde han oppnådd et uomstridt ry som bygger og konstruktør. Han flyttet til Harstad og ble i 1925 sjef for Tangen mekaniske verksted a/s. Verftet tok også opp trebåtbygging, og Skandfer selv figurerer i reklamer og annonser for verftet. Han døde i 1954.

Den mest interessante delen av hans karriere knytter seg imidlertid til virksomheten ved Kulstadsjøen, da han sto sentralt i overgangen til dekkede, kra-

vellbygde fartøyer i de nord-norske fiskerier og i overgangen fra seil til motor. Gunnar Isachsen har i så måte gitt ham et ettermæle alt i 1914: «Det har som bekjent været meget strid om fordelene ved dæksfartøier. Paa grund av de uensartede driftsforhold var det stor uorden paa fiskehavet, men forholdene i saa henseende er allerede meget bedre. Ombytte av fartøi er nu en kjendsgjærning over hele Tromsø amt og i Vesteraalen, distrikter hvor fisket er befolkningens hovednæringsvei. Og Skandfer-typen har nu ogsaa fundet veien til Ishavet. I distrikter hvor fisket derimot er at betrakte som et bierhverv ved siden av gaardsbruk, som i Nordlands amt, er den gamle driftsformen kanskje endnu den overveiende. Det er alledrede tydelig merkbart, hvilken heldig forandring bruken av dæksfartøier har bevirket, idet man nu sjelden har slike masseforlis, som man tidligere saa ofte hørte om. I distrikter, hvor den nye driftsmaate er blit almindelig, er velstanden øket jevnt, skjønt der i Lofoten og Senjen i de sidste aar

Plan over Kulstadsjøen, utarbeidet av Arne Skandfer.





Nils Skandfer.

har været knappe fiskeaar. Fangstutbyttet er blit betydelig større end det har været for dem, der har drevet fiske efter den gamle driftsmaate. Udvandringen i nævnte distrikter har avtat jevnt, og der er foretagsomhet og liv paa alle områder.

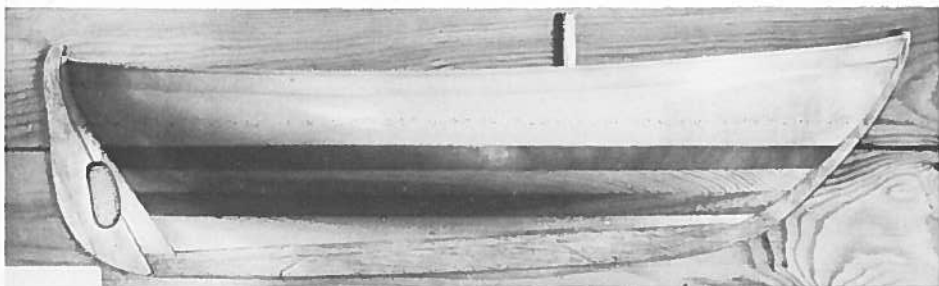
De av Skandfer byggede baater, er meget velseilende, lette at manøvrere og gode sjøbåter og ansees liksaa sjødyktige som en redningsskøite. De fleste forsynes med motor. Da utstyr og indredning er fortrinlig, er fiskerens arbeidsvilkaar paa disse farkoster uten sammenligning bedre end paa Nordlandsbaaten, hvor alene det passive slit paa grund av daarlig stel ikke er det mindste.

Paa Skandfers baater, slupper, skøiter og kuttere, ser vi mange av mesteren, Colin Archers linjer, men Skandfers fortjeneste er at ha avpasset disse efter de stedlige forhold dernord. Derfor har den nordpaa saakaldte Skandfer-type en klang som Archers her sør».

Dette er sterke og rosende ord fra en som gjennom sitt liv og virke hadde erfaring fra mange slags fartøyer i varierende farvann. Det kan derfor være grunn til å gjennomgå påstandene ved et nærmere studium av Nils Skandfers båter.

Skandferbåtene

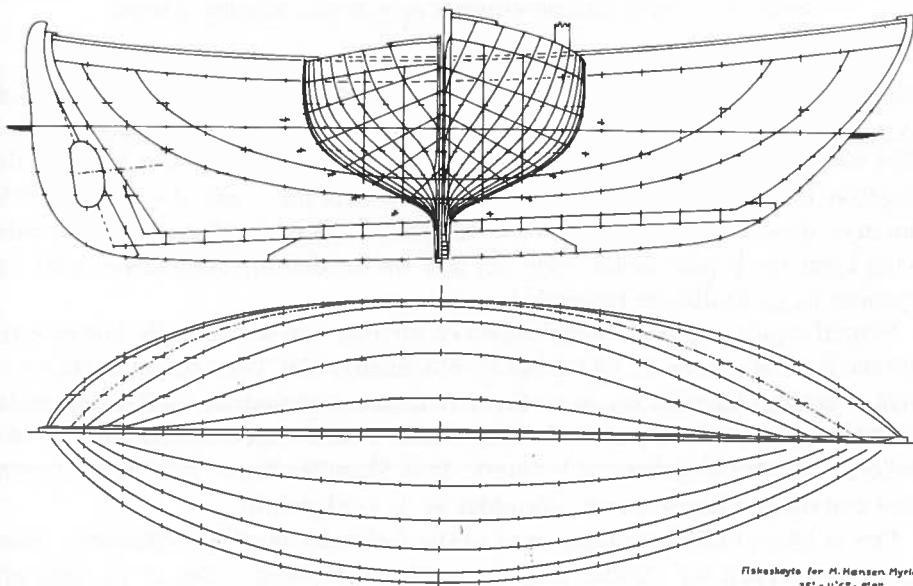
Skandfer bygde sine båter over tre forskjellige skrogtyper. Det var 1. skøyter, 2. kuttere (med rett forstevn) og 3. klippere. Skøytene var av den vanlige spissgatede, sørøstnorske typen og nær beslektet med Colin Archers los- og rednings-



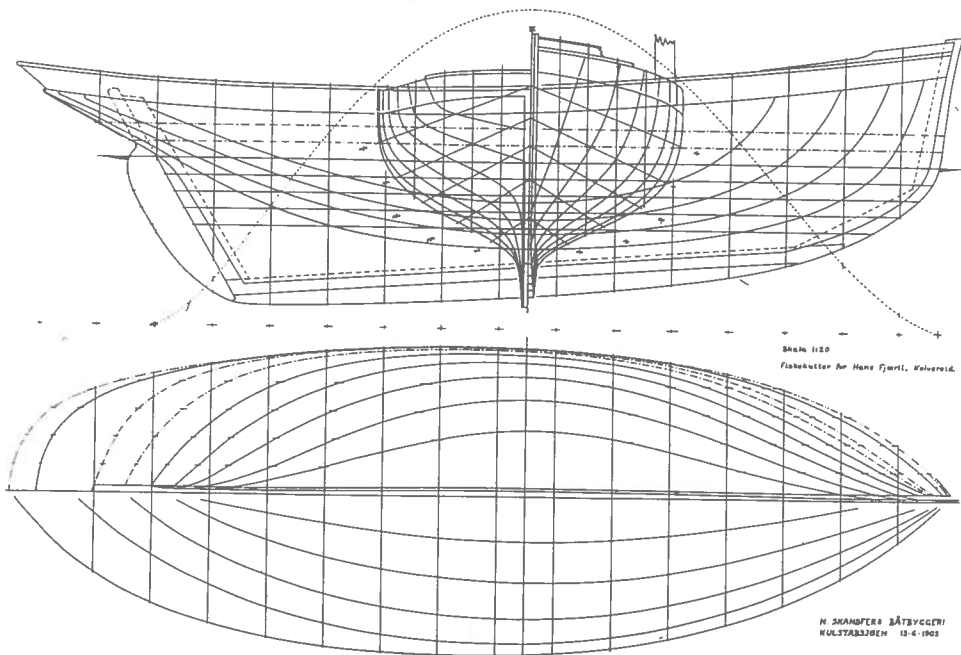
Halvmodell av Skandfer-skøyte bygd også for motor. Båten har mange likhetstrekk med Archers losbåter. Men tilpasset fisket ser en at Skandfer har gjort rekka høyere og lagt skanseledningene tettere. Foto: Fredrik Denneche.

skøyter (se illustrasjoner). De rettstevnede kuttere (gruppe 2) er arvtagere av de engelske fiskefartøyene som i stort antall ble solgt second-hand til Norge. Som tidligere nevnt ble de fleste brukt i Norge i fiske og fraktfart. Men typen ble også akseptert i norsk båtbygging ad andre veier. Kutteren var mye brukt som lyst- og regattabåt. Colin Archer bygde en serie kuttere for lystbåtmarkedet. Disse var naturlig nok slankere og dypere enn bruksfartøyene og hadde dessuten utvendig ballast. Archer, og følgelig Skandfer gjennom Archer, var vel kjent med begge

Tegning av Skandfer-skøyte. Copyright fam. Skandfer, Harstad.



Fiskeskøyte for M. Hansen Myrland m. fl.
35' x 11'6" x 9'8"
N. Skandfer's Bøatbyggeri 1907.

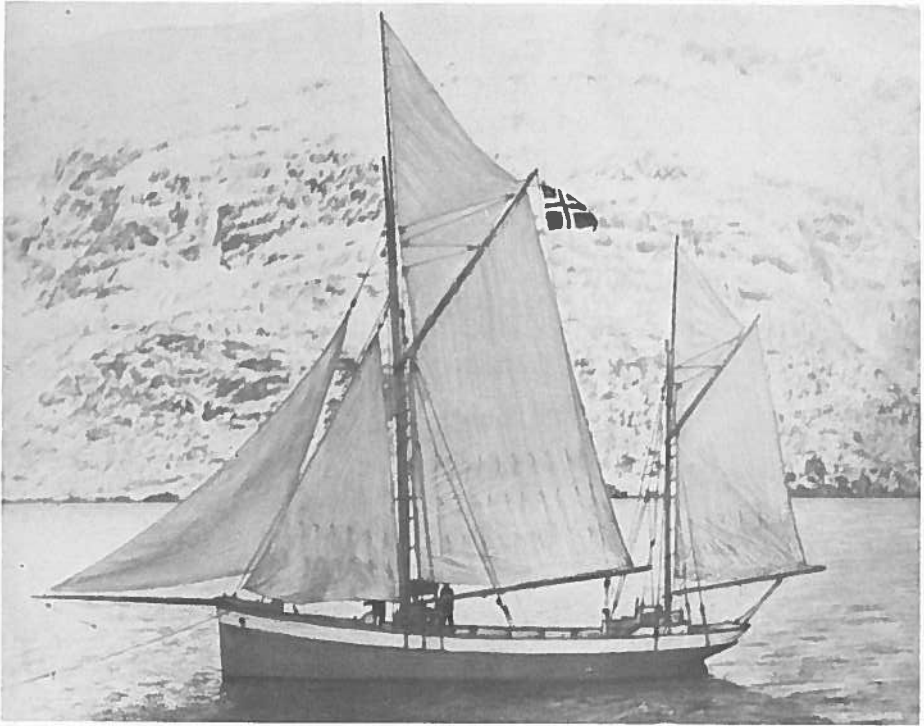


Tegning av Skandfer-kutter. Denne har riktignok en egen fin snert over forstevnen, men er ellers av samme type som de helt rettstevnede. Copyright fam. Skandfer, Harstad.

variantene. Kutteren var lett å bygge i og med at den stilte færre krav til bruken av grodde emner enn vanlig var. (Forstevnen var helt rett. Kort rett akterstevn.) Den var kjent som en utmerket sjøbåt, og hadde i mannsaldre vært brukt av de engelske losene. Men den var også holdt for å være noe «våt» d.v.s. at den tok inn mye skvettsjø over baugen. Til sammenligning var skøytene med sin runde baug kjent for å vake bedre, men det ga i sin tur den ulempen at de rullet og stampet og ga kraftigere bevegelse.

Skandfer gjorde en betydelig innsats i å tilpasse den tradisjonelle kutteren til norske fiskerier. Som det vil fremgå av billedmaterialet, laget han svært harmoniske varianter både for seil og motor. Utviklingen gjennom 20- og 30-årene viste at det var den dekkede motorkutteren som framfor noen annen båttype ble fiskerens båt fra Rogaland til Finmark. Hos Skandfer finner man denne typen ferdig utviklet allerede rundt utbruddet av 1. verdenskrig.

Det er likevel klipperskroget man særlig forbinder med Nils Skandfer. Han kaller selv typen for «kutter med foroverliggende baug». Det er da også en kutter, med den karakteristiske utoverhengende hekken som særlig kjennetegnet.



Rettstevnet kutter («Glimt») bygd for Nicolay Hartvigsen i 1907. Båten er en vakker utgave av den norske seilkutter som i regelen hadde baugsprydet over svineryggen. «Glimt» var Nicolai Hartvigsens andre Skandferbåt, og han fikk senere også bygd «Norhavet» (1914) ved Kulstadsjøen. Foto i Arne Skandfers eie.

Baugen er den samme som på de berømte klippere. Den ble introdusert av skipsbygger Donald McKay i Boston i 1848-49 på skip som førte gullgravere fra U.S.A.'s østkyst rundt Kapp Horn til de store gullfunn i California. En av McKay's elever var Ananias Dekke som bragte skipstypen med seg til Norge. I 1856 ble fullriggeren «Hebe» sjø satt fra Dekkes verft i Bergen. Det var den første norske klipper. Fra da av ble det som ofte kaltes «dekkebaug» vanlig på norske seilskuter.

Likevel var det etter andre impulser fra U.S.A. og England at baugen ble tatt i bruk på mindre fartøyer og da i første rekke lystbåter. Nye måleregler for tildeling av handicap i regattaer, favoriserte båter med kort vannlinje. Følgelig utviklet man båter med lang hekk og utoverliggende baug som økte vannlinjen når båtene krenget under seilas. Dette ga større fart. Colin Archer overførte ideen til norske lystbåter. Den utoverhengende klipperbaugen var altså ikke lengre forbeholdt seilskutene.



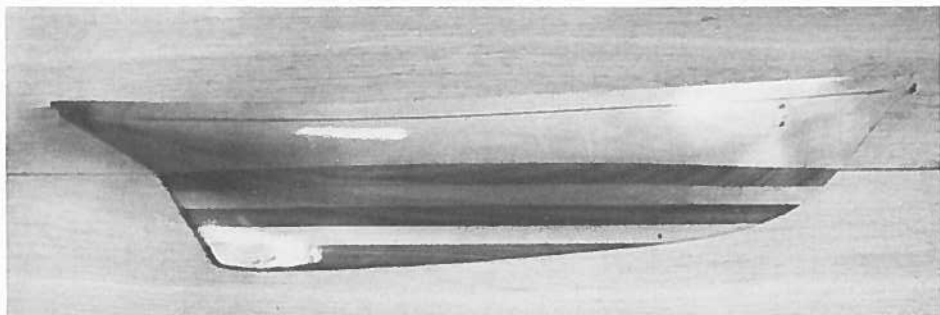
Motor- og seilkutter «Kapp Nord» målte 57 fot og motorstyrken var 28 hk. Båten ble bygd for islandske kjøpere. Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.

At Skandfer tok typen i bruk til fiskefartøyer, kan ha flere årsaker. Det er ingen tvil om at båtene var vakre. Men utbredelsen ville stå og falle med de funksjonelle fordeler typen kunne by på.

Det er verdt å merke seg at den lange kutterhekken ga et relativt stort dekkareal og følgelig en romsligere arbeidsplass under fiske. Med klipperbaugen fikk man også en «tørrere» båt. Noe forenklet kan en si at den ga tilnærmet det samme løftet, at den vaket nesten like godt, som skøytebaugen, og skar i sjøen tilnærmet like godt som en rettstevnet kutter.

Skandfers klipper må ha kommet som en fremmed fugl inn i den nord-norske båtfauna. Den fikk en serie oppnavn som «sosenebb» og «snutskandfer» m.fl. De fleste synes å ha vært introdusert etter at riggen ble skrellet ned, motor installert og baugsprydet kappet. Fuglen har dermed blitt noe ribbet. De mange klengenavn må likevel tilskrives lovmessigheten i utsagnet om at «kjært barn har mange navn». Sikkert er det at klipperne var overmåte vakre. Det var derfor med all rett rimelig at Skandfer kalte den første for «Svanen» (se ill.)

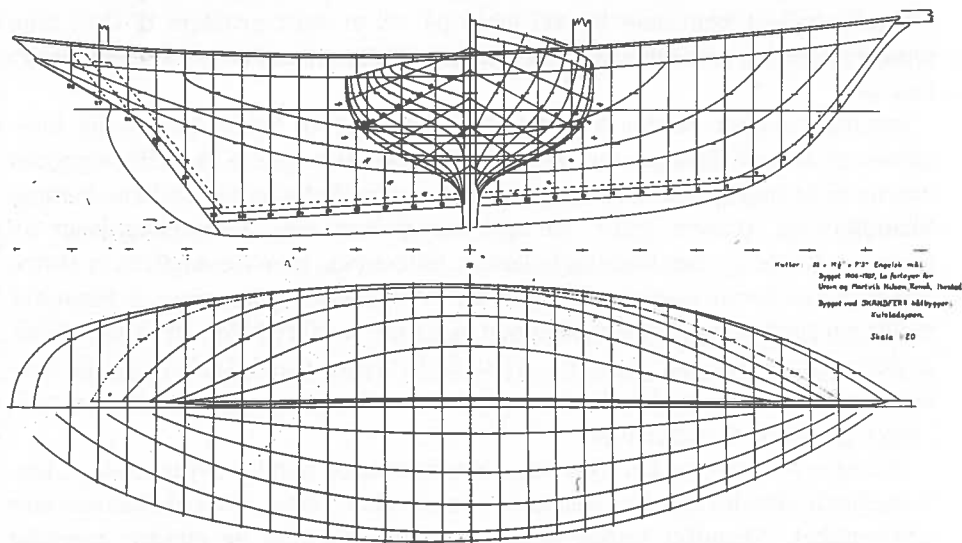
Skandfers båter var gaffelriggede. «Svanen» hadde bare en mast, men i det følgende synes Skandfer å ha foretrukket galeas-(ketch)riggen. På flere av hans kuttere står mesanen så langt akterut (aktenfor rorstammen) slik at den korrekte



Halvmodell av Skandfer-klipper. Modellen er laget av Skandfer selv av materialer han fikk av Colin Archer. Foto: Fredrik Denneche.

betegnelsen på riggen er «yawl». Skandfers «topinnere» (to master) har klare likhetstrekk med riggen på Colin Archers redningsskøyter. Det må i den forbindelse nevnes at Archer selv ikke så med særlig begeistring på galeas/ketch-riggen. For redningsskøytene var han i utgangspunktet stemt for å ha bare én mast. Når redningsskøytene likevel fikk to master, skyldtes det at bedømmelseskomiteen lot seg overbevise av Chr. Stephansen som i sitt vinnerutkast til redningsskøyte hadde anvendt galeasrigg, og som hadde vektige argumenter til fordel for

Tegning av Skandfer-klipper (kutter med utoverfallende baug). Copyright fam. Skandfer, Harstad.



denne riggtypen. Men Archer foretrakk en så liten mesan, så langt akterut som mulig. Båtene beholdt da et relativt stort storseil. En større oppstykking av seilarealet vil i reglene gi mindre fart, og for sine lystbåter foretrakk Archer fortsatt en mast.

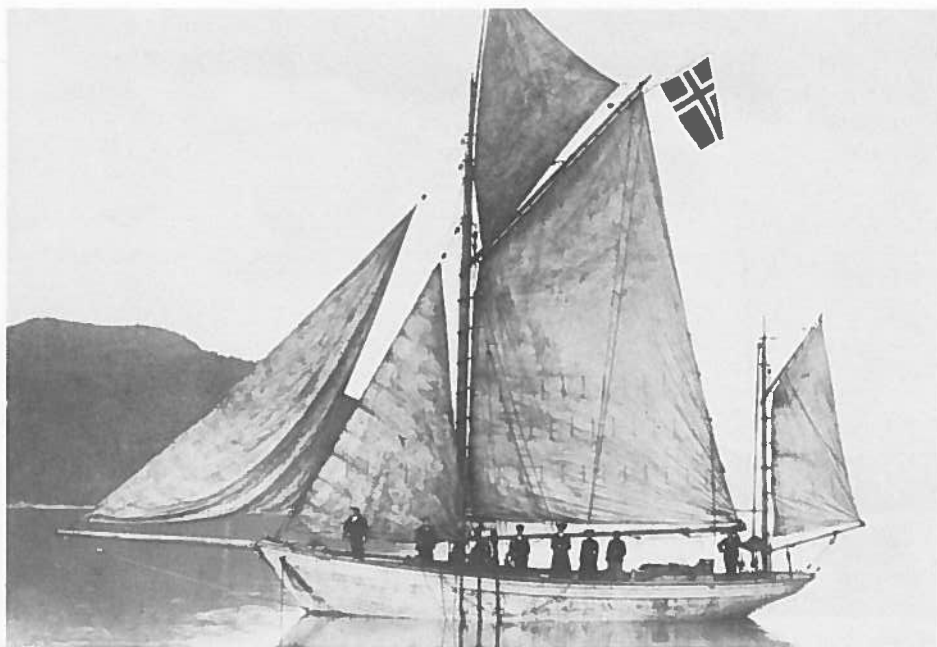
Men for fiske hadde galeasriggen klare fordeler. Og argumentene for bruk av denne riggtypen er ofte de samme som for redningsskøytene. Riggen var for det første lettere å tilpasse økt vindpress. Etter som vinden øker, blir båten mer logjerrig. Tar man da ned mesanen, minskes seilarealet samtidig som seilsenteret flyttes forover. Videre kunne mesanen brukes som «vindror» under stagvendig og for manøvrering i trange farvann. For fiskeren var det av stor betydning at fartøyet for mesan alene, ville ligge i vindøyet under trekking av bruk. Baugen lå dermed mot vær og sjø, vindmotstanden ble så liten som mulig og avdriften liten. Også når det fra fartøyet ble fisket med dorier, var det ønskelig å kunne ligge og vente i vindøyet.

Som Archerbåtene hadde også Skandfers båter fast utvendig ballast (ballastkjøl) og også innvendig ballast. I oppstartingsfasen hadde Skandfer vanskeligheter med å finne støpejern og støperi for ballast. Han luftet problemet for Archer. Archer forteller i svaret at han får støpt sine jernkjøler ved Porsgrunds mek. verksted «som leverer dem frit paa Jernbanen for 14 øre pr. Kg» «Ballastjern til innvendig Ballast kjøber jeg leilighetsvis, mest af Folk som har indkjøbt engelske Fiskesmakker og gjerne vil realisere endel af Ballasten. Prisen ca. 4 á 5 øre. Skulde den særskildt støbes vilde det komme paa det 3 dobbelte.»

Med utvendig ballast ble tyngdepunktet i båten senket. Det ble også frigjort mer plass under dekk. Et lavere tyngdepunkt ga stivere båter under seil, men en slik båt vil i sjø og med seilene nede, slingre med svært krappe bevegelser. Med utvendig ballast kom man likevel langt på vei et stort problem til livs: man unngikk kantring som følge av forskyvninger i ballasten under stor krenkning og i høy sjø.

Isachsen nevner Archer som det store forbildet for Skandfer. Av det foregående er det tydelig at han har rett. Men Isachsen sier også at Skandfer avpasset båtene til de stedlige forhold. En nærmere undersøkelse av forskjellene mellom Skandfers og Archers båter, vil også her gi ham rett. Sammenligninger av tegninger fra de to viser klare og åpenbare fellestrekk, men forskjellene er større enn man ved første øyekast får inntrykk av. Nøyere studier viser at Skandfer hadde sin egen sving på klipperstevnen og en noe kortere hekk. Skandfers hekk er dessuten av den mer moderne, avrundede typen, mens Archers gjerne avsluttes med en liten speile. Disse forskjellene er likevel av mer overfladisk art. Linjetegningene forteller mer.

Skandfers kuttere og klippere har større bredde og mindre dyptgående. Gjennomgående står de også mer «på helen» enn Archers båter, d.v.s. de har noe mer styrlostighet. Skandfer brukte også noe mer innvendig og mindre utvendig

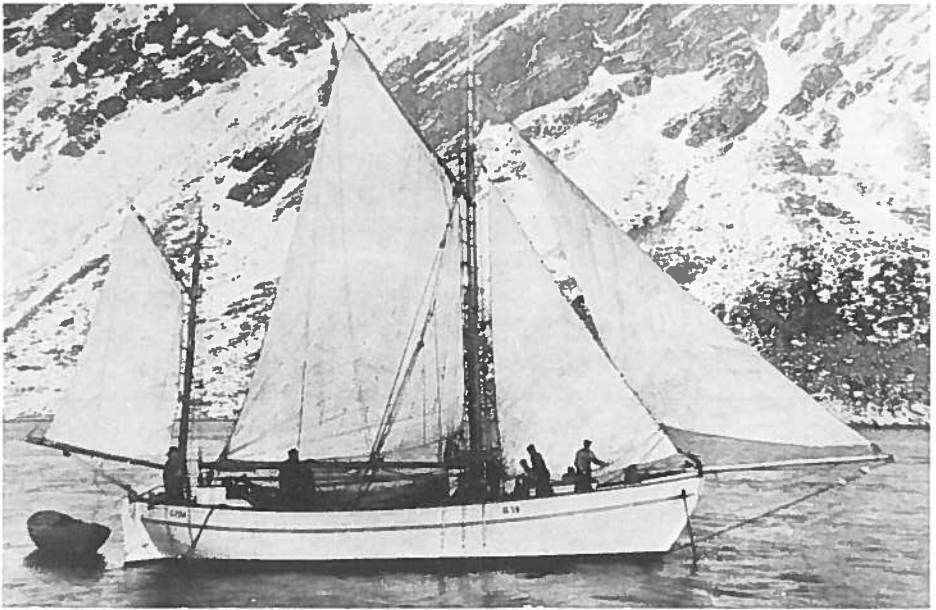


«Sjøridderen». Mesanen står aktenfor rorstammen, og fartøyet er følgelig yawlrigget. Båten sank i havn i 1970. Foto i Arne Skandfers eie.

ballast. Han har med andre ord forflyttet tyngdepunktet i båtene noe oppover, men kompenserer dette med større bredde som igjen gir stivere båter. Med disse endringene blir båtene bedre tilpasset fisket. Et høyere tyngdepunkt gir en roligere båt når seilene er nede, i grov sjø. Det gir dermed en roligere arbeidsplass. At dette ble tillagt stor vekt, ser man av det faktum at når seilerne senere fikk installert motor, ble utvendig ballast ofte fjernet. Det var tilfellet med «Gyda» (se ill.). Da Alfred Andreassen, Sandsøy i Bjarkøy kjøpte skøyta fra Gryllefjord i 1911-12, var den allerede 5-6 år gammel og hadde nylig fått ombord sin første motor, en 15 hk. Alpha. I 1917 ble motorkraften øket til 17 hk. og den 2½ tonn tunge malmkjølen fjernet for at det skulle gi roligere bevegelser i sjøen.

Ved at Skandfer ga sine fartøyer noe større bredde, ble dekskarealet og arbeidsplassen større. Det ga også bedre plass til bruk og dorier.

Grunnere båter med fyldigere sider var lettere å kjølhale og å slippsette. I Nord-Norge har man den fordel at mye av vedlikeholdsarbeidet under vannlinjen kan gjøres ved å sette båten opp på flo sjø, og arbeidet utføres på fjære. For en del arbeidsoperasjoner var det likevel ønskelig å få båten på slipp. Det er



«Gyda» (bygd i 1906) har noe spinkle rundholter og Skandfers høye skanseledning. Sammenlignet med redningsskøyene finner man likevel klare fellestrekk. «Gyda» var først hjemmehørende i Gryllefjord og fra 1911 på Sandøy til den ble kondemnert i 60-årene. Eier var da Alfred Andreassen. «Gyda» måte 48 fot over stevnene. Største bredde var 15 fot og dyptgående ca. 10 fot. Den hadde 2½ tonn utvendig ballast som ble fjernet etter at skøyta fikk motor. Den drev i de første årene linefiske med maksimum 4 dorier og 10 manns besetning. Foto i Arne Skandfers eie.

grunn til å tro at antallet slipper var få og små, om man da ikke ville menge seg med større seilskuter og dampskip med de merutgifter det måtte gi å bruke større installasjoner.

Større styrlastighet gjorde det mulig å ta inn tyngre last – fisk og redskap – uten at båten og kjølen kom for mye frampå og forre delen av kjølen så langt ned at den begynte å «skjære» i sjøen. Med største dybde ned mot roret ble dessuten båten raskere og lettere å manøvrere. I trange havner, fylt av fiskefartøyer, og for manøvrering fram til trekking av liner og garn, var denne konstruksjonsdetaljen fordelaktig.

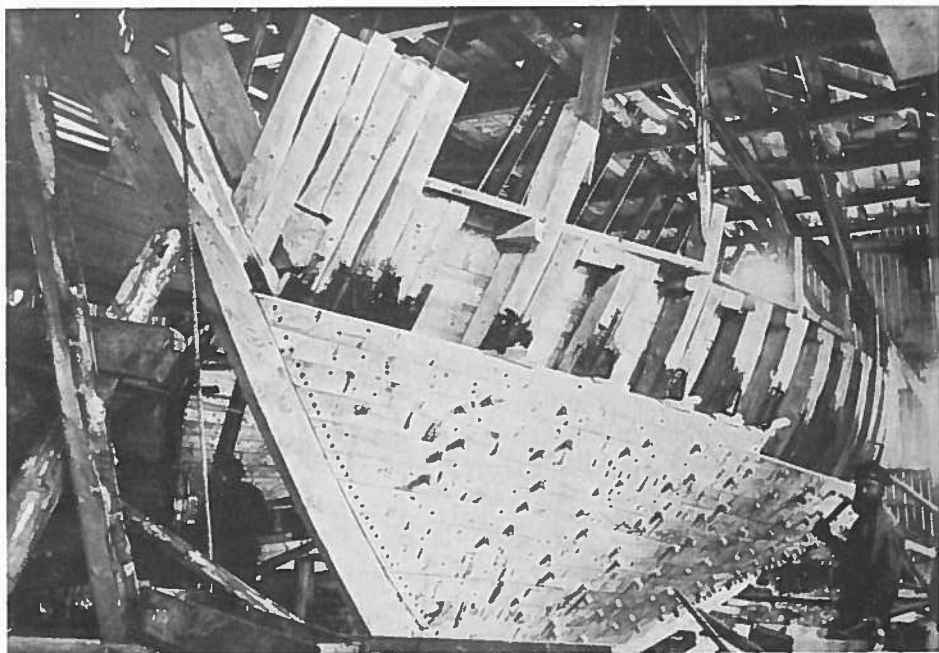
Skandfer høstet stadig nye erfaringer av særlig betrodde menn som seilte og drev fiske med hans båter. Dette gjaldt i særlig grad to av brødrene hans som drev fiske med Skandferbåt, og som fortløpende orienterte ham om sine erfaringer og ønskelige justeringer. Dessuten arbeidet Skandfer aktivt for at dyktige fiskere seilte hans båter. Det ga båtene godt ry, og ga ham selv nødvendige korrekter fra folk han visste hadde de rette kunnskapene. Dessuten hadde han jo selv i en tiårsperiode rodd fiske.

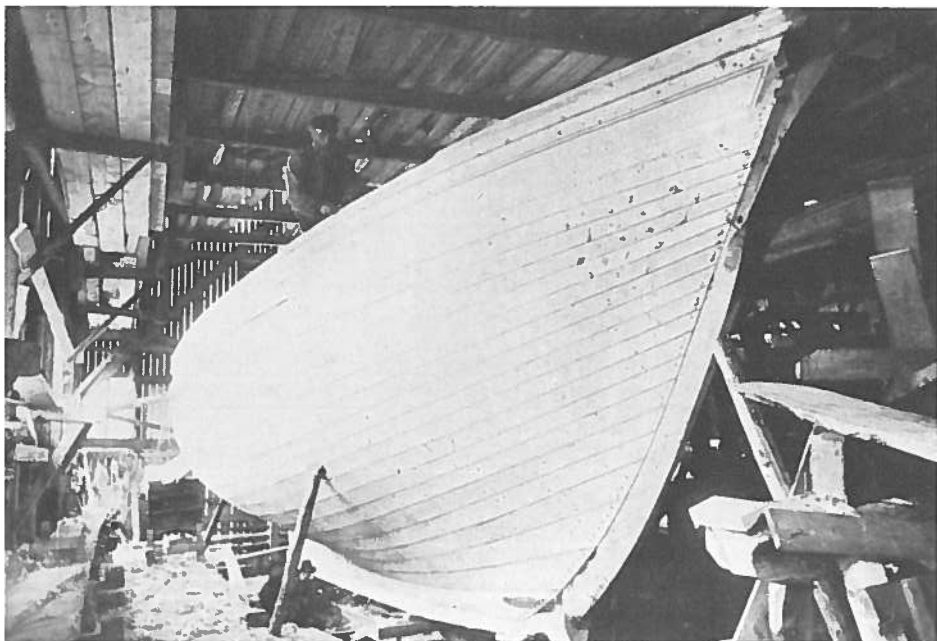
Til forskjell fra Archers båter bygde Skandfer sine med relativt høy og tett skanseledning. At han tillå denne detaljen stor vekt, framgår av det forhold at skanseledningen er tatt med på linjetegningene.

Som Archer bygde Skandfer sine båter på doble spant. Ishavsskutene var fullspantet. En detalj som skal ha vært særegen for Skandfer, er at den runde hekken under rekka ble bygd opp av relativt korte lengder, lagt opp nærmest som murstein og deretter formet og glattet. Men også andre båtbyggere har brukt denne metoden. Om det er en detalj de kan ha plukket fra Skandfer, er ikke kjent. Men byggemåten ga en sterkere hekk, som ellers var utsatt for skader fra lett båter som slo oppunder i sjøgang.

Båtene var ellers bygd i gran. Dette var et vanlig byggemateriale i Trøndelag og deler av Nordland, til og med Rana. Om gran som byggemateriale er det sagt en del mindre vakkert. Kritikerne har i hovedsak vært å finne sør for Trøndelag. Trøndere og nordlendinger vil på sin side hevde at under de klimatiske forhold som her er rådende, vokser grana seg tett og gir stor styrke. Flere argumenter kan tilføres for og imot. Sikkert er det imidlertid at Skandfer, som fra Archer og

Bildet viser en klipper under bygging ved Kulstadsjøen. Som det fremgår av bildet, brukte Skandfer doble spant. Foto i Arne Skandfers eie.





Klipper under bygging. Detaljer i stevn og profileringene i skansekleddningen vitner om et sikkert øye for «the finishing touch». Foto i Arne Skandfers eie.

Dekke hadde god kjennskap til eik og furu, sverget til gran. At han startet virksomheten på Kulstadsjøen hadde nettopp sammenheng med materialtilgangen. Men det var viktig å være kresen i utvalget av granvirket. Tømmeret skulle dessuten ha ligget i elva i minst ett år, slik at sevja var vasket ut. At båtene videre ble bygd i hus, har både gitt en triveligere arbeidsplass i regn og blåst og sikkert også høynet kvaliteten.

Det er liten tvil om at et vesentlig bidrag fra Skandfers side til nord-norsk båtbygging har vært et større krav til kvalitet i alle detaljer. Selv så han med stor skepsis på en del «vispesnekkeri» innen bransjen. Dette var på sin side en naturlig konsekvens av at han med sin bakgrunn fra Archer og Dekke (hvor man også bygde lystbåter) la stor vekt på de små detaljer i utførelsen. Hans kolleger var på sin side ofte henvist til å tilegne seg kunnskap ved «prøving og feiling».

Av det foregående framgår at Skandfers båter hovedsakelig fisket med garn, line og juksa. Det var vanlig at det ble fisket fra dorier. Disse fikk Skandfer hos bønder/båtbyggere i Vefsen. For å ha dorier på dekk måtte båtene være av noe størrelse (helst over 40 fot). Skøyte «Gyda» hadde på det meste fire dorier. Besetningen var da hele 10 mann. De bodde syv mann forut og tre akterut, og alle hadde faste køyer. Båten målte 48 fot, men det må likevel ha vært trangt om

plassen. Med denne besetningen deltok «Gyda» i sesongfiskeriene på Finnmark og Lofoten. Rundt 1930 ble doriene sløyfet, og skøyta begynte som «sjøldrager» på bankefiske. Det innebar at man satte og trakk bruket direkte fra fartøyet. Båter under 40 fot var i regelen sjødragere også i perioder da bruken av dory var mest utbredt.

Ombord i hver dory var det gjerne to mann. Den ene rodde og andøvet mens den andre handterte redskapen. De lå ofte langt i fra hverandre, ofte utenfor synsfeltet fra moderfartøyet. Det var skipperens jobb å holde rede på hvor doriene lå. Han seilte rundt og så til sine i tur og orden og passet på å ta fisk ombord slik at dorien ikke ble for tung.

I motsetning til Archer, som nødig befattet seg med petroleumsmotorer, var Nils Skandfer for fullt med i omleggingen fra seil- til motordrift. I denne omleggingsfasen fløt det mye rart på havet. Tunge motorer i slanke akterskip ga dårlig utsikt over baugen. For Nils Skandfer, som behersket den edle kunst å forme fartøyer på papiret, var oppgaven adskillig enklere. Båtene ble lagt noe ut i akterskipet for å gi større bæreevne for motor. Likevel beholdt de et fint slipp, som ga minimal hekksjø, og som fortsatt gjorde båtene anvendelige for seil. Omleggingen til motor førte også til noen endringer i forskipet. For svake motorer har sannsynligvis både skøyte- og klipperbaugen ydet for stor motstand

Klipper under bygging. Om bildet er noenlunde skarpt, vil man se at skanseledningen i hekken er «murt» opp i tre. Foto i Arne Skandfers eie.





Motor- og seilkutter «Brand» som fikk bronsemedalje på utstillingen i Harstad i 1911, flyter fortsatt. Båten vil antakelig bli restaurert i privat regi på Vestlandet. Foto i Arne Skandfers eie.

i stampesjø. Karakteristisk nok synes det som om det er ved omleggingen til motordrift at kuttertypen endelig trekker det lengste strå i striden om hvilken båttype som skulle erstatte nordlandsbåten. Dette synes også å bekreftes av det forhold at Skandfer bygde sin siste klipper, «Tordenskjold» i 1912.

Skandfer foretrakk selv motorer av merket «Alpha». Daleng, en av hans ansatte, ble sendt sørover for å lære om installasjon, vedlikehold og reparasjon. Senere gikk Skandfer over til den svenske Bolinder, og svensker kom opp til Kulstadsjøen for å lære opp Skandfers mekanikere. Men om kundene hadde spesielle ønsker, ble også motorer av andre merker tatt i bruk.

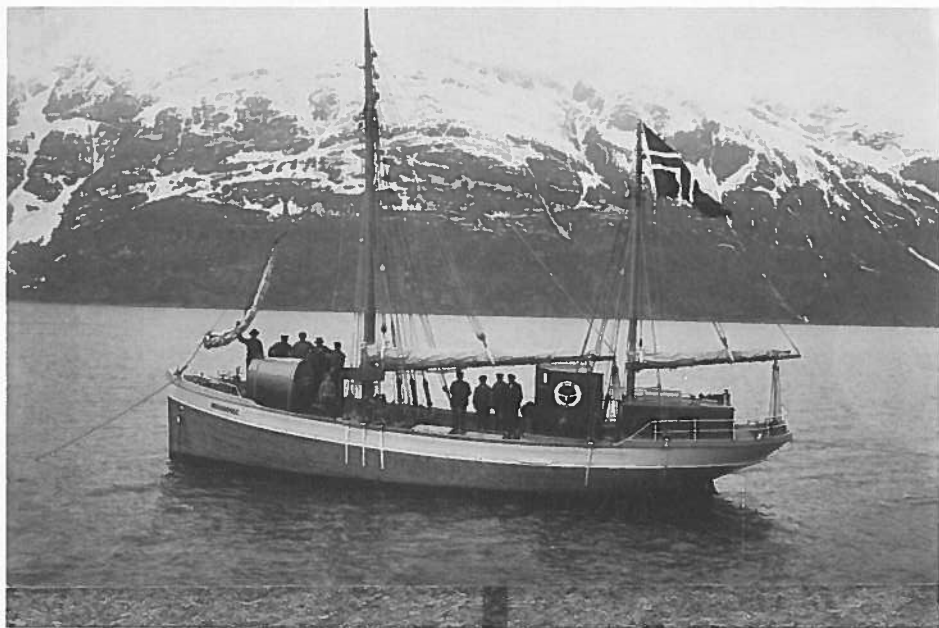
Der var smie tilknyttet båtbyggeriet. Smeden het Krøger og bodde på Halsøy, og drev i utgangspunktet for seg selv.

Skandfer hadde egen seilmaker. Han het Blåbærvik, og seilloftet lå mellom de andre bygningene på Kulstadsjøen. Med seilmaker og smed kunne båtene fullføres til hver minste detalj. Men om folk hadde dårlig med penger, hendte det at han måtte levere båtene «hukferdig» d.v.s. bare skroget, uten rigg. Dette likte han dårlig.

Det synes å vært et utviklet trekk hos Skandfer at han til den minste detalj selv ville ha kontroll over båtens utforming og utrustning. Han ville på det viset søke å unngå at båtene fikk dårlig ry av årsaker som lå utenfor hans innflytelse. Noe av den samme holdning kommer fram i hans uvilje til å ta inn lærlinger. Han ville ha seg frabedt at «skandfervarianter» med vesentlige lyter og ringe hell pløyde bølgen under hans flagg. Likevel var «lekkasjene» hyppige. Det var bl.a. vanlig at når båter ble slippstatt, kom båtbyggere til og målte opp og tok maler av Skandferbåtene.

Historien skulle dessverre rettferdiggjøre hans skepsis. Kutteren «Nyken», bygd på Kulstadsjøen i 1918, ble i 1938 bygd om. Om dette forteller Trygve Nordanger i «Dramaet i Nordatlanteren februar 1939 – åtte små skuter fra «Norge»: Han sier her om endringene at «... alle var ikke like fornøyde. «Nyken» var et av de elegante fartøyer i formen, bygget av selveste Skandfer nede i Kulstadsjøen tyve år tidligere. Den slanke farkosten var en ypperlig sjøbåt, særlig god på baugen og sidene, men helst svak under lensing. En kapasitet som Markus Hansen er meget betenkt over inngrepene, og Skandfer selv likte ikke det han så. Spant-omskjøtene synes å ha vært et omstridt punkt. Det var blitt helbakk akterut. Forlengelse til forkant av keisingen.» I storstormen i februar 1939 gikk «Nyken» ned, og hele besetningen på 18 mann omkom.

Motor- og seilkutter «Nord-Norge», målte 58 fot og hadde en motor på 40 hk. Båten fikk sølvmedalje under jubileumsutstillingen i Kristiania i 1914. Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.

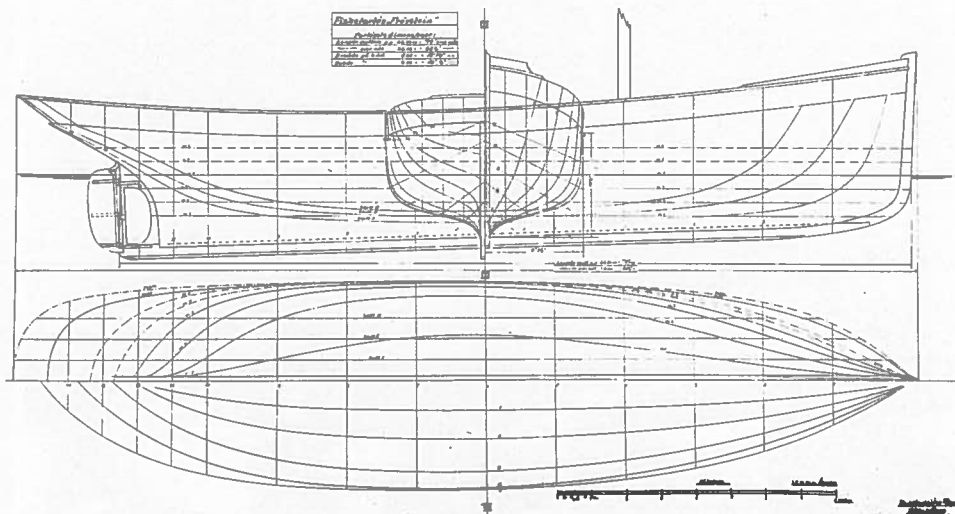


For å komplettere bildet av Skandfers båtproduksjon, må det nevnes at han i alle fall i de første årene på Kulstadsjøen også bygde flere klinkbygde fartøyer. Dette har sannsynligvis sammenheng med oppdragsgiverens ønsker og økonomi. Men også hans klinkbygde båter hadde utvendig ballast, noe som nødvendigvis tilsier at de har vært mer solid bygd enn vanlig var. En tidlig kontraktbok (1905) viser at de fleste fartøyene lå i størrelser mellom 32 og 35 fot. Med årene ble mulighetene for selv å velge sine oppdrag større og fiskernes økonomiske evne bedre. Gjennomsnittstørrelsen var derfor jevnt voksende. Byggehallen på Kulstadsjøen ble forlenget med et høyt påbygg for å gi plass for større oppdrag. Men fra den gamle delen ble det fortsatt levert mindre båter.

For spredningen av Skandfers båter var prisen vesentlig. Vi har såvidt vært inne på Archers priser, men gjentar et par momenter for sammenligning med Skandfer. I 1896 bygde Colin Archer sine tre «fiskebåter for Nordland». Den første ble av Selskabet til Norske Fiskeriers Fremme solgt til Jakob Andersen,

«Norhavet», 74 fot, (eier Nicolai Hartvigsen) ble bygd i 1914 for fiske og selfangst. Motoren var på 60 hk. «Norhavet» var en av Skandfers ishavskuter av omtrent samme type og størrelse som «Nyken». Mest kjent av de større Skandferkutterne var ellers M/K «Skandfer» som bl.a. gikk som avløserfartøy i hurtigruta under okkupasjon. Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.





Tegning av motorkutter «Føystein» 75 fot. Denne typen ble brukt under fiske med større redskap og til havfiske. Flere ble også bygd for fangst i Ishavet. Både M/K «Nyken» og M/K «Skandfer» var av denne typen. Copyright fam. Skandfer, Harstad.

Honningsvåg for kr. 4.000,-. Den andre ble solgt av Archer selv for kr. 6.750,-. Men båtene kostet egentlig, lavt kalkulert, ca. kr. 9.000,-. Archer regnet med at han måtte ha kr. 350,- pr. bruttotonn for at det skulle lønne seg. Til sammenligning leverte Skandfer i 1906 sin «kutter nr. 18». Den målte 50 fot, hadde 2 toms hud, malmkjøl festet med 8 kjølbolter og duk nr. 2 i storseilet. Uten kompass og fiskeutstyr kostet båten fullt seilklar kr. 4.550,-. Skandfer var tydeligvis langt på vei i bygging av en båt etter Archers prinsipper og fiskerens pung uten at båtene syntes å ha blitt noe dårligere av den grunn. Det må da også vurderes at alt gikk med handkraft. Ei bandsag for elektrisk drift ble senere innkjøpt, men elektrisiteten uteble, så «buljong» ble fortsatt viktigste drivstoff i verftsarbeidet her som hos Archer.

Tegninger, modeller og fotografier av Skandferbåtene vitner om en sikker sans for proporsjoner og en harmonisering av det funksjonelle og det vakre. I «pusen» kan de fleste fartøyene forveksles med den tids lystbåter. Dette kommer særlig til uttrykk i klipperskrogene som han selv synes å ha hatt en forkjærlighet for. Fullt utstyrt og under seil har det vel neppe vært sett vakrere dekksbåter i de norske fiskerier.

Hans fine formsans preger også de rettstevnede kutterne, både for seil og motor og i kombinasjoner. Her er sammenligningsgrunnlaget med andres prestasjoner særlig rikt.



Motorkuttere på Lofotfiske. Bildet synes ved første øyekast ikke å by på særlige overraskelser, men en nærmere titt på den tredje båten fra høyre vil avsløre en Skandferbygd klipper. Den er som så mange andre seilere bygd om for motor og har fått styrehus. Men baugen røper opphavet, og over stevnen står beslaget til bausprydet igjen. Foto: Norsk Sjøfartsmuseum.

Status 1980

Fiskeriene nordpå levner ingen båt noe langt liv. Vær og vind, pelemark og røff behandling bidrar til å senke flåtens alder. Det samme gjør «strukturendringer» og innføring av nyere teknologi. Heller ikke Skandfers båter har skåret klar av de omskiftelige tider og tidens tann.

Bare 3 av hans 300 båter er idag registrert flytende. Sannsynligvis er bildet noe lysere, og det skulle være godt håp om å finne flere om hans navn og ry igjen finner fram til offentligheten. Gledelig er det at båtlaget Arctandria i Tromsø står fram som pionerer i bevaringsarbeidet. Foreningen har overtatt Skandferkutteren «Hadsselfjord» som riktignok er noe ombygd gjennom årene, men som teknisk sett er i utmerket stand. Med all mulig velvilje, hjelp og støtte, bør man om ikke alt for mange år, igjen kunne oppleve en klipperbygd Skandfer under seil.

Men Skandfers betydning begrenses ikke bare til farvann i midnattsol. I Harstad lærte han båtkonstruksjonens edle kunst bort til en unggutt ved navn Paul Ziener. Eleven fikk noen av mesterens tegninger bl.a. en notbåt med styrehuset foran. Paul Ziener har senere i mange år virket i utvikling av fiskerier i u-land. Her er nye båttyper blitt innført over Skandfers tegninger. I Argentina, på Ceylon og i India er Skandfervarianter bygd i tusenvis.

KILDER:

- Colin Archer: Inn- og utgående korrespondanse 1866–1921.
Eivind Thorsvik: Ut mot hav, Fiskerihistorie for Nordland, Bodø 1977.
Eilert Sundt: Folkevennen, Det Norske Arbeide – Nordlandsbaaden, Kristiania 1865.
Asbjørn Klepp: Nordlandsbåten i tradisjonens lys, Nordland Fylkesmuseums årbok, Bodø 1979.
Tor Borch Sannes: Colin Archer skøyte og lystbåtene, Oslo 1979.
Gunnar Isachsen: Fra Ishavet, Kristiania 1912.
Vefsen Bygdebok bind III: Mosjøen 1977.
Trygve Nordanger: Lang kyst, Bergen 1975.
Trygve Nordanger: Dramaet i Nordatlanten, Bergen 1980.
Georgernes Verft og Skipsbygger Ananias Dekke, Bergen 1920. W. M. Schelderup (NSM's arkiv).
Vikingskipshallen i Roskilde: Nordlandsbåten. København 1980.
Nord-Norges næringsveie i tekst og bilder, Nordlands Amt. Kristiania 1917.
Troms fylkes næringsveier i tekst og bilder. Oslo 1927.

Artikkelforfatterne har dessuten gjennomgått Skandfers tegninger og annet materiale fra Arne Skandfer, Harstad. Han og hans kone takkes herved for all bistand i forarbeidet til artikkelen. Takk for bistand også til Øyvind Sagabråten, Vefsen Folkehøgskole og Elias Amundsen, Larvik.

Andre muntlige kilder:

- Karl Varmedal, Varmedal pr. Harstad.
Helmer Jensen, Varmedal pr. Harstad.
Alfred Andreassen, Sandsøy i Bjarkøy.
Knut von Trepka, Oslo.
Jakob Rindahl, Seljestad, Harstad.

Avisartikler:

- Nordlandsposten 18.3. 1933.
Harstad Tidende juli 193;, 21.11. 1953.
Haalgaland 18.4. 1928.

SUMMARY

Towards the turn of the century the scepticism concerning the seaworthiness of the north Norwegian traditional fishingboat was increasing. The open, lapstrake-built boat had nevertheless some obvious advantages hard to replace by any of the known constructions: It was cheap and thereby well adapted to the fishermen's economy. Its light construction and slender lines made it easy to row, and the low freeboard made the fishing gear easy to handle. But a high death toll by drowning disturbed the harmony.

More or less able experts had for some decades tried to introduce new boat types. Most of them proved unpractical and too expensive. But some basic demands were established: The new boat should be decked, carvel-built and gaff-rigged.

Among those who participated in this discussion was the well-known Norwegian naval architect Colin Archer. His fishingboat for northern Norway proved very seaworthy, but too expensive. But one of his apprentices, Nils Skandfer, was more successful in his attempts. Having spent more than a year at Mr. Archer's shipyard at Larvik, he also had a period of learning with Kristian Dekke in Bergen. And shortly after the turn of the century, Mr. Skandfer established his own shipyard at Kulstadsjøen, near Mosjøen, a few miles south of the Polar Circle.

His fishingboats became extremely popular, and he received orders from all parts of northern Norway. He thus had a tremendous influence on boatbuilding elsewhere in that region. He managed to cut the prices without compromising with seaworthiness and outfit. Though his boats were still comparatively expensive, a general growth in the fishermen's wealth and easier access to credits from newly established banks made Mr. Skandfer's boats available for the common fisherman.

The boats of Mr. Skandfer were mostly ketches built on three types of hulls: the double-ender (skøyte), the cutter and the clipper. Whereas the two first hull types were already well-known and well tried, Skandfer was quite alone in the building of clippers for the fishing-fleet. But regardless of type of hull, his boats were all of a high quality due to his skill as a craftman and his ethics concerning the vital aim of his work: a better boat and a longer and more comfortable life for the fishermen.

In his most active period (1903–1920) more than 300 boats were built at the shipyard at Kulstadsjøen and about 100 men were employed. Mr. Skandfer played a very important role in the transition from open to covered fishing-boats and in the transition from sail to motor.

There are still some boats from his hand afloat. One has been preserved by the veteran boatclub «Arctandria» in Tromsø. A revival of the public interest in his work is likely to come, and some more of his boats may be found and restored.