

Einar Sæter og Svein Sæter

På rett kjøøl



Vaagland Båtbyggeri 75 år 1927–2002

Einar Sæter og Svein Sæter

På rett kjø

Vaagland Båtbyggeri 75 år
1927–2002



★ Skålvikfjorden rommer mye båtbyggerhistorie. I dag ligger to verft ved fjorden: Vaagland Båtbyggeri (på høyre side, ved kommunesenteret Liabo) og Klevset Mekaniske Verksted (på venstre side).

Foto: Peder E. Vaagland

Utgitt i november 2002 av Vaagland Båtbyggeri AS

Layout: Språksmia AS

Produksjon: Betten Grafiske as

Framsidedfoto: Knut Vaagland

Baksidedfoto: Peder E. Vaagland

© Vaagland Båtbyggeri AS

Innhold

Forord	side	4
Innledning	side	5
Naustet som ble et verft	side	6
Kunsten å bygge båt	side	32
Fra Bakkan til Kina	side	52
De ansatte og båtene de bygde	side	74

Forord

Det er med stor glede jeg ønsker Vaagland Båtbyggeri hjertelig til lykke med 75-årsjubileet.

Vaagland har hatt stor betydning for Halså kommune gjennom flere generasjoner, helt siden starten i 1927. Båtbyggeriet har i mange år vært vår største industriarbeidsplass. I tillegg har det hatt stor betydning for utviklinga av mekanisk industri i Halså generelt. Vi trenger slike «lokomotiver» som trekker andre virksomheter med seg. Skapes det et miljø, får vi også knoppskyting av bedrifter innenfor lignende fagområder.

75 års ubrutt virksomhet er en sjeldenhet i denne næringa. Vaagland Båtbyggeri er ei suksesshistorie. En viktig grunn til det er at firmaet alltid har maktet å se framover, og møte utfordringene etter hvert som de kommer. Ofte har båtbyggeriet ligget i forkant av utviklinga. Vi så det seinest i fjor høst, da kronprinsparet åpnet den unike tørrdokken til Vaagland. Det å kunne ligge i forkant er en uhyre viktig egenskap i denne sterkt konkurranseutsatte næringa.

En annen grunn til suksessen er at Vaagland Båtbyggeri har en svært dyktig stab, og alltid har hatt det. Både i administrasjonen, på «golvet», innen konstruksjon og ellers har bedrifta hatt fagsterke, drivende medarbeidere. Kontinuitet i ledelsen har også vært et fortrinn. Grunnleggeren Einar Vaagland var en sjelden begavelse innen faget. Hans arbeid ble ført vidare av brødrene Henrik og Edvard, og i dag av andre generasjon.

Båtbygging handler ikke bare om kroner og øre. Det er også i høyeste grad kulturbering. Her føres århundregammel kultur vidare i nye former, her skapes en moderne industrikultur med internasjonale forgreininger.

Halså kommune har rike tradisjoner innenfor båtbygging. Vi ønsker at det skal fortsette slik, og Vaagland er en garantist for det. Vaagland Båtbyggeri er ei bedrift Halså kommune trenger, og ikke minst: Ei bedrift vi er stolte av.

Gratulerer med 75-årsjubileet, og lykke til vidare!

Ivar Betten
Ordfører i Halså kommune

Innledning

Vaagland Båtbyggeri er 75 år. De 75 årene rommer ei historie som fortjener å fortelles, noe vi gjør et forsøk på med denne boka.

Vi har lagt vekt på at boka ikke skulle være for «teknisk», men kunne leses av alle. Derfor har vi gått lite inn på detaljer i båtproduksjonen.

Åpningskapitlet, «Naustet som ble et verft», er i stor grad fortellinga om menneskene bak båtbyggeriet og det de skapte. Andre kapittel, «Kunsten å bygge båt», tar nærmere for seg båtbyggerkunsten, og hva som ble krevd i tillegg til tekniske kunnskaper for å drive et verft. I tredje kapittel, «Fra Bakkan til Kina», snakker ledelse, ansatte, eiere og andre om nåtid og framtid. Det fjerde og siste kapitlet rommer en oversikt over alle ansatte og båtene som er bygd.

Leseren vil kunne se at ulike tidsepoker er ulikt behandlet, blant annet kan det virke som om båtbyggeriets tidlige år er mer inngående behandlet enn de seinere årene. Vi har valgt å gjøre det slik fordi "trebåt-tida" er en avsluttet epoke, mens den seinere utviklinga er ledd i en moderniseringsprosess som vil fortsette inn i framtida. Dette er gitt brei plass i tredje kapittel.

Gjennom hele framstillinga har vi prøvd å la mange ulike stemmer komme til orde. Her finner du ikke bare eiere og familie, men også tidlige og nåværende ansatte, nye og gamle kunder, skipskontrollører, kolleger, konkurrenter – og mange andre. Til sammen har de gitt oss et rikt inntrykk av Vaaglands 75 år, og vi vil gjerne få takke dem alle for hjelpen.

Mange av de «utenforstående» har gitt svært rosende omtale av bedrifta, noe vi har funnet det riktig å formidle videre. Dagens eiere og drivere er typiske nordmøringer i den forstand at de skyr sjølskryt. Litt skryt får de likevel tåle. Dette er vår versjon av Vaagland Båtbyggeris historie, ikke båtbyggeriets egen.

Vågland, i september 2002

Einar Sæter Svein Sæter



★ Kongelig åpning av tørrdokken høsten 2001. Kronprins Haakon Magnus klipper snora foran et tallrikt publikum.

Foto: Steinar Fugelsoy



★ I 2002 er det 75 år siden Einar Vaagland startet båtbyggeri, og 100 år siden han ble født.

Naustet som ble et verft

Tirsdag 2. oktober 2001 bruker kronprins Haakon Magnus saksa på Vaagland Båtbyggeri. Sammen med kronprinsesse Mette-Marit åpner han den nye, overbygde tørrdokken ved verftet. Applausen runger når snora i nasjonalfarger klippes i to. Bedriften har tatt et nytt steg inn i framtida; tørrdokken er blant de første i sitt slag i landet.

– Måtte anlegget bli til gagn for Vaagland og hele lokalsamfunnet, sier kronprinsen.

Det er et følelsesladd øyeblikk for kronprinsparets ledsagere, daglig leder Peder Vaagland og prosjektleder Peter Kristjan Vaagland. Båtbyggeriet er verket til fedrene deres. Det har gått nesten 75 år siden Peders far, Einar Kristian Vaagland, startet båtbyggeri ved naustet i fjæra på heimgarden. Einar fikk tidlig med seg broren Henrik, som var Pe-



ter Kristjans far. Det tok heller ikke mange årene før den tredje broren, Edvard Albert, ble med. Sammen bygde de tre brødrene opp ei solid bedrift med stadig flere ansatte.

Det er som det skal være at kronprinsparet åpner den siste tilveksten til Halså kommunens største industriarbeidsplass. En kronprins og ei kronprinsesse hører med i eventyret om naustet som ble et verft. Men det er tre brødre som har hovedrollene, tre askeladder som gjorde eventyr til virkelighet. Og slik begynte det:

Det var en gang tre brødre. Einar, den eldste, hadde slikt lag med å bygge båter. Henrik, den mellomste, hadde lyst til å være med. Og Edvard, den yngste, gikk i storebrødrenes fotspor. Snart bygde de båter det gikk gjetord om langs hele kysten. De bygde båter i tre: Sterke, smekre, sjødyktige båter som gjorde jobben på sildefeltet og i Nordsjøen og i fraktfart så godt at flere ville ha båt fra samme båtbyggeri. Så bygde de båter i stål. De bygde snurpere, trålere, linebåter, lastebåter, servicebåter, kystfiskefartøy, brønnbåter, ferjer og andre fartøyer. De bygde for folket langs kysten, og de bygde for fiskere i Nord-Irland, Mexico, Island og på Færøyene.

Med tida falt de tre brødrene fra, men båtbyggeriet levde videre. Sønnene til Einar og Henrik tok over, og fortsatte arbeidet etter samme mal som fedrene. De satte kvalitet først. De brukte ikke penger de ikke hadde. De hadde oversikt og kontroll over lager og



★ Andre generasjons båtbyggere møter det nygifte kronprinsparet. Fra venstre: Peter Kristjan Vaagland, kronprins Haakon Magnus, kronprinsesse Mette-Marit og Peder Vaagland.

Foto: Steinar Fugelsoy



★ Bildet under: M/K «Moder», bygd i 1929, var byggenummer 3. Dette var en klinkbygget 29-fots fiskebåt, og den første båten med dekk fra båtbyggeriet. Båten ble bygd for faren Peder «mlflere», og ble brukt til fiske ved Smøla og Titran, som var sentrale felter for vinter- og vårfiske.

★ Bildet under til høyre: Båtbyggeriet i «Bakkan», trolig i 1930 eller -31. Det er «Moder» som ligger for anker.

økonomi. Kort sagt: De visste hva de gjorde. Det ble avgjørende i ei næring der høye topper ble avløst av dype daler.

Eventyret om Vaagland Båtbyggeri er ei historie vi kjenner igjen i Distrikts-Norge. Ei historie om hvordan enkeltpersoners talent, pågangsmot og seige vilje skaper noe nytt. Skaper virksomhet bygd på prinsippet om tæring etter næring; bedrifter som står for en støyt og ikke skylles bort av tilfeldige svingninger i konjunktorene. Så fullstendig gikk brødrene Vaagland opp i arbeidet sitt at de pantsatte hus og heim når båtbyggeriet måtte låne penger til utvidelser. Når det gikk dårlig, satte de ned lønna si – som var beskjeden nok fra før. Slik gründer-idealisme kan være risikabel, og den krever mot. Men når den lykkes, skaper den stabile arbeidsplasser og levende lokalsamfunn.

Brødrene Einar, Henrik og Edvard Vaagland lyktes. I jubileumsåret har Vaagland Båtbyggeri A/S omlag 35 ansatte og ei omsetning på over 70 millioner kroner.

Kvinner og menn i 75 år

Båtbyggeriet ved Skålvikfjorden på Nordmøre er ei familiebedrift. Det har vært vanlig i Møre og Romsdal, og er det til dels fremdeles – akkurat som kundene, rederiene, også ofte er familieselskaper.

Vaagland ble bygd opp av tre brødre, som hver fikk tre sønner. I dag er det andre generasjon som styrer bedriften. Aksjeselskapet eies i sin helhet av Einars og Henriks sønner, og to fra hver brødrflokk har ledende stillinger ved verftet. De tre sønnene til Edvard valgte å satse på andre karrierer, og denne greina av familien solgte også sine aksjer.

Men historia om Vaagland Båtbyggeri er ikke bare ei historie om menn. Riktig nok har arbeidsstokken bestandig vært nesten totalt dominert av menn, med noen få unntak, men det er ikke mulig å se for seg denne familiebedriften uten noen til å drive familien. Det tre brødrene Vaagland mistet mor si, Gjertrud, allerede i 1926 – året før Einar startet båtbyggeriet. De to yngste var da bare guttunger, og fortalte seinere ofte om hvordan søstra Marit ble som ei mor for dem. Marit og Einar sto også veldig nær hverandre. Marit var på den tida i tjeneste hos en dyrlegefamilie på Inderøya, men vendte straks heim for å hjelpe familien da mora ble sjuk. Hun var en svært viktig «medarbeider» i de første, avgjørende åra for båtbyggeriet.

Det skulle også tre andre kvinner bli; konene til båtbrødrene Einar, Henrik og Ed-





vard. Einar giftet seg med Brit Vullumsnes, Henrik med Ingrid Moen og Edvard med Karen Lyngen. Brit, Ingrid og Karen ordnet alle praktiske gjøremål i heimen, de sto for det meste av barneoppdragelsen, og de serverte mat både heime og på båtbyggeriet. Brit drev i tillegg småbruket heime på Bakkan sammen med Einar. Dessuten var de tre svingrinnene «hotellsjefer». Mange tilreisende kunder og arbeidere hadde behov for overnatting, men det fantes ikke noe overnattingssted på Vågland. Derfor ble heimene fylt opp med losjerende «kostkarra» gjennom mange år. Med opptil tre-fire losjerende om gangen ble det knapt plass til privatliv, men for båtbyggeriet var denne «hotelldrifta» svært viktig. Marit var også med på dette, sammen med flere andre i bygda.

Så da står vi her; med en grunnlegger, med brødrene hans, med faren deres og fire drivende kvinnfolk, med et økende antall ansatte – i ei bygd der dørene til private heimer sto åpne når det kneip. Sammen skapte de Vaagland Båtbyggeri.

75 år er en høy alder for ei bedrift. Alderen betyr at den har eksistert i et samfunn som har forandret seg så mye at det knapt er til å kjenne igjen. Vaagland Båtbyggeri har også måttet forandre seg for å overleve. Forandringene har dels skjedd som ei gradvis utvikling, med stadig flere ansatte og stadig bedre anlegg og utstyr. Men de har også skjedd i store sprang, når rask utvikling var nødvendig.

Ett slikt sprang var overgangen fra trebåter til stålåter i 1962. Et annet var flyttinga fra trang plass i Bakkan til et romslig, moderne anlegg på Kunesset i 1968. Anlegget har blitt utbygd flere ganger siden, blant annet med en seksjonshall på over 1000 kvadratmeter i 1979. Denne ble fulgt opp med beddinghallen i 1986/87 og tørrdokken i 2001. Alle disse utbyggingene ga en radikal forbedring av arbeidsforholdene, og styrket konkurransekrafta.

De to sprangene kan på mange måter sees under ett. De kom i båtbyggeriets tyngste tid, da framgangen ble overskygget av et uerstattelig tap: Einar Vaagland døde av blodkrefte den 10. august 1963, bare 60 år gammel. Samtidig var ordrebøkene tomme, og de

★ *Det store bildet: Får og barn i Våglandsbakkan. Bildet er tatt litt etter at Einar startet båtbyggeriet. Sittende på benken (fra venstre): Edvard, Marit og Henrik. Bak: Einar og faren Peder. Alle fem var viktige for båtbyggeriet.*

★ *Øverst til høyre: Den første båten Einar Vaagland bygde, sammen med Martinus Gjerstad sommeren 1924. 15-fotingen står i dag på Vaagland Båtbyggeri.*

★ *Bildet under: Gjert-rud var gift med Peder og mor til de fire Vaagland-søsknene. Hun gikk bort i 1926, året før Einar startet båtbyggeriet.*

God på bunnen

Edvard Vaagland hadde ord på seg for å være en uhyre effektiv arbeidskar som alltid fant noe å gjøre. Det ryet ble ikke mindre etter følgende episode:

En dag de holdt på nede på kaia, falt Edvard på sjøen med et kjempeplask. Da han kom opp til overflata igjen, hadde han med seg en taukveil fra bunnen! Han var produktiv også under vann...



★ Bildet: Høsten 1927 ble byggenummer 1 fra Einar Vaagland Båtbyggeri levert til Edvard Ersnes fra Smøla, her på brudebilde med kona Helle. Ersnes døde året etter, og familien fikk ei svært vanskelig tid.

★ De første årene var det ikke mulig å ta båter på land for reparasjon eller ombygging, men i 1933 ble det anskaffet såpeslipp med gangspill. Bildet er tatt året etter, og viser M/K «Rutt», tilhørende Ivar Nerland fra Vestsmøla, som er tatt på land for forlengelse. Nybygget foran er en 25-fots åpen, klinkbygget båt for Nils Eidsøren. Bygdevegen forbi båtbyggeriet måtte legges om tre ganger, første gang i 1936.

fleste ansatte måtte permitteres. Broren Henrik tok over den daglige ledelsen og vervet som styreformann, og greide sammen med Edvard og de ansatte å berge skuta. Ja, ikke bare det: De bygde opp ei bedrift som kunne oppfylle den nye tidas krav.

I perioden 1927 til 1963 bygde Vaagland Båtbyggeri 63 trebåter. Fra 1963 til 2003 bygde de 70 stål båter. Et stort antall båter er også reparert eller ombygd ved verftet, og det er bygd mange stålskrog for andre verft. De fleste nybyggene har vært fiskebåter, men med «ståltida» kom også et økende antall spesialfartøy av ulike typer. Ved 75-årsjubileet står byggenummer 131 og 132 så godt som ferdige i tørrdokken: Taubåtene Boa Sleipner og Boa Mjølner. Byggenummer 133 er allerede levert, og skroget til nummer 134 snart på veg.

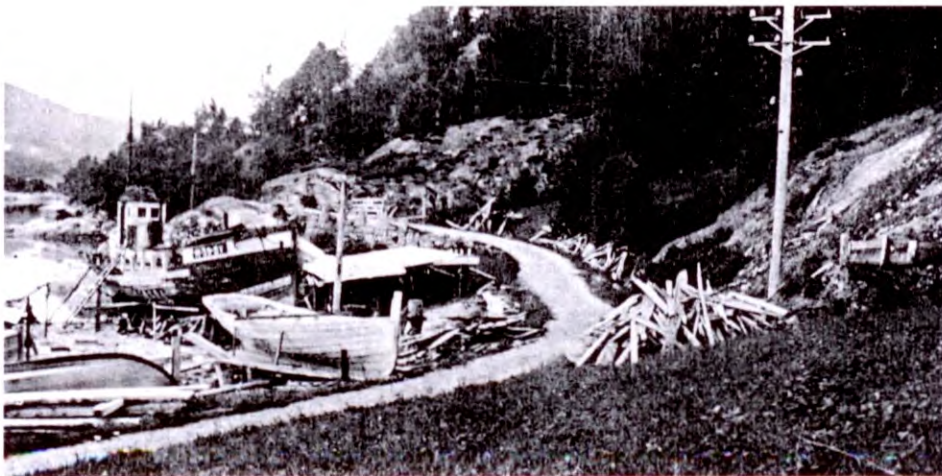
En båtbygger blir til

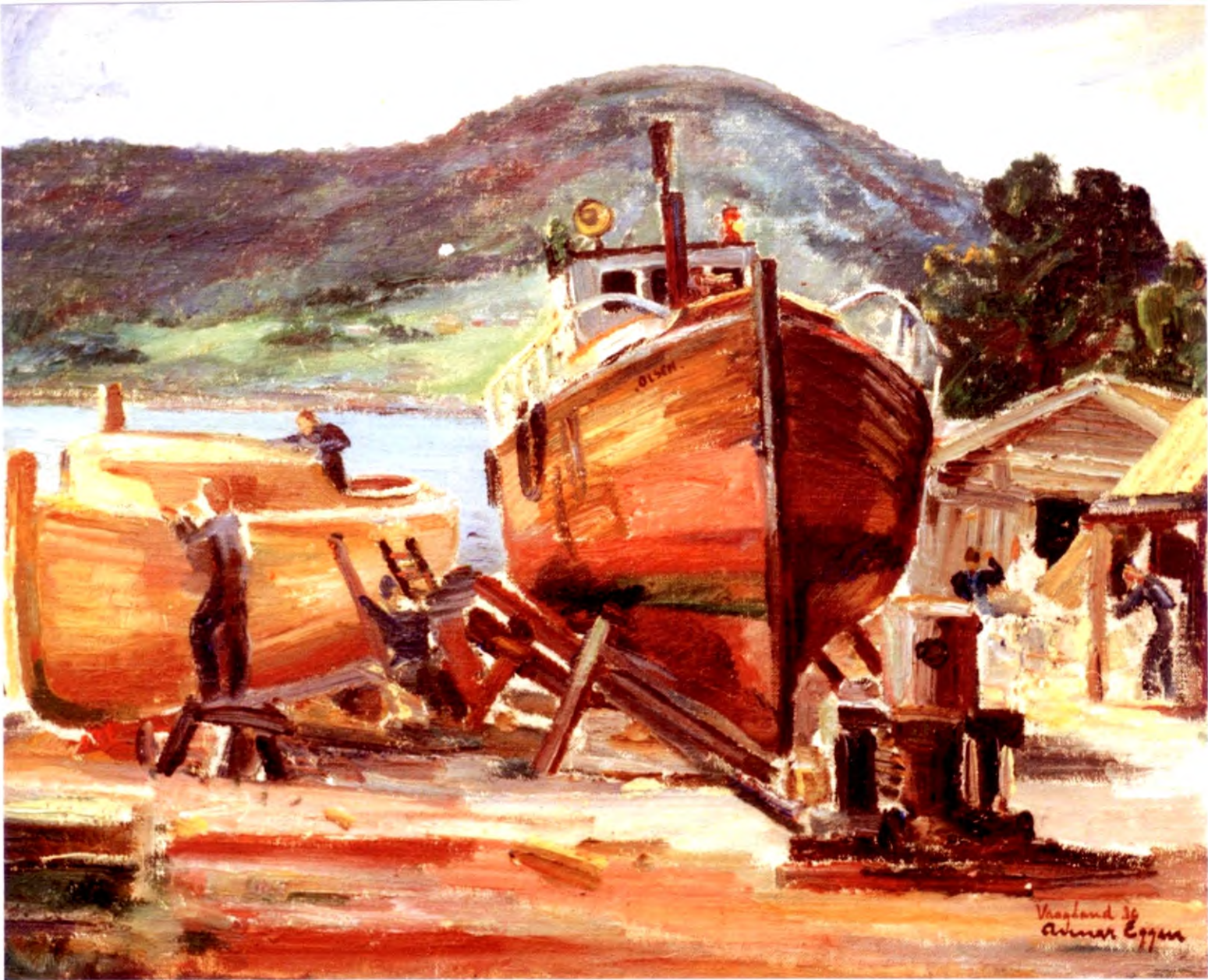
Men la oss begynne med begynnelsen, med idéen til den unge Einar Vaagland, i bygda helst kalt «Æna Bakkå» etter heim-plassen. Hva var det som drev ham den gangen, tidlig på 1900-tallet? Det var knallharde krav og lyse drømmer. Kravet om livberging. Drømmen om å bygge båt.

Einar var tidlig med på fiske ved Smøla. Det slo feil midt på 1920-tallet, og målet om å spare penger til Amerika-billett var fjernere enn noen gang. Far hans, Peder, hadde vært over havet to ganger for å legge seg opp noen kroner. Første gangen han reiste, i 1884, var Peder bare 16 år gammel. Da var han ute i 12 år. Så kom han tilbake, giftet seg og fikk sin første sønn. Einar ble født i 1902. Da han var et par år gammel, reiste Peder på nytt til Amerika for noen år. Han var langt fra aleine om det. Tidene var trange, og mange unge menn og kvinner seilte over det store havet for å livberge seg og familien. Noen kom tilbake, andre ble.

Og noen reiste aldri. Einar skrinla planene om utvandring. Isteden ville han prøve å bli båtbygger. Den interessen hadde han hatt siden guttedagene. Han var ikke gamle karen da han bygde sin første båt; ei trefots jakt som han krysset fjorden med når vinden var gunstig!

Lokal kultur og tradisjon bygde opp under interessen. Båter hadde vært bygd rundt Skålvikfjorden i uminnelige tider, og flere båtbyggerier hadde vært i drift siden midten





av 1800-tallet. Sjølve nordmørsbåten, geitbåten, ble bygd av flere navngjetne båtbyggere i området, som Ole A. Reiten (Ola Sakså) og Lars Åkvik. Båthistorikeren Jon B. Godal skriver at «Det er vel ingen stad at båtbyggerhandverket er utvikla så nær til det fullkomne som på Nordmøre». Skålvikfjorden var et sentrum for dette handverket. Det er vanskelig å tenke seg den seinere verftsindustrien på begge sider av fjorden uten denne historiske bakgrunnen.

Vinteren 1923/24 var Einar i Bøgjelen i Bøfjorden. Her var det også et levende båt-miljø, og han fikk være med på å bygge en torskegarmsbåt. Samme sommer var han onnaker på garden Gjerstad, ikke langt heimefra. Sønnen på garden, Martinus Gjerstad, hadde begynt å bygge en robåt. Han lurte på om Einar ville hjelpe ham med å få ferdig båten, en 15-fots tverrskotting. Svaret ga seg sjøl. Hver gang det var pause i onna, stakk de to opp på skottlemmen for å arbeide på båten. Da tida kom for stabelavløpning, meldte et uforutsett problem seg. Båten var for stor for luka i golvet! Dermed måtte båtbyggerne fjerne noe av veggen for å få den ut. Det var den første av mange utvidelser i Einar Vaaglands liv som båtbygger. Den vesle båten står i dag i lokalene til Vaagland Båtbyggeri.

Allerede under bygginga av denne første båten ble det klart at Einar hadde et spesielt talent. De trengte ikke noen mal under arbeidet. Einar «så» hvordan det skulle gjøres, har Martinus Gjerstad fortalt. Som naturbegavelser flest var Einar også klar over begrensningene sine. Han visste at han hadde mye å lære, og i 1926 gikk han i båtbygger-

★ *Annar Eggens maleri fra båtbyggeriet sommeren 1936. Det er dr. Johan Øvreviks båt som står på slippet, der den blir reparert.*

Paabegynt arbeidet paa Edvard Ersnes motorbaat

E. Vaagland		P. Vaagland	
1	10	1	10
2	10	2	10
3	10	3	10
4	10	4	10
5	10	5	10
6	10	6	10
7	10	7	10
8	10	8	10
9	10	9	10
10	10	10	10
11	10	11	10
12	10	12	10
13	10	13	10
14	10	14	10
15	10	15	10
16	10	16	10
17	10	17	10
18	10	18	10
19	10	19	10
20	10	20	10
21	10	21	10
22	10	22	10
23	10	23	10
24	10	24	10
25	10	25	10
26	10	26	10
27	10	27	10
28	10	28	10
29	10	29	10
30	10	30	10
31	10	31	10
32	10	32	10
33	10	33	10
34	10	34	10
35	10	35	10
36	10	36	10
37	10	37	10
38	10	38	10
39	10	39	10
40	10	40	10
41	10	41	10
42	10	42	10
43	10	43	10
44	10	44	10
45	10	45	10
46	10	46	10
47	10	47	10
48	10	48	10
49	10	49	10
50	10	50	10
51	10	51	10
52	10	52	10
53	10	53	10
54	10	54	10
55	10	55	10
56	10	56	10
57	10	57	10
58	10	58	10
59	10	59	10
60	10	60	10
61	10	61	10
62	10	62	10
63	10	63	10
64	10	64	10
65	10	65	10
66	10	66	10
67	10	67	10
68	10	68	10
69	10	69	10
70	10	70	10
71	10	71	10
72	10	72	10
73	10	73	10
74	10	74	10
75	10	75	10
76	10	76	10
77	10	77	10
78	10	78	10
79	10	79	10
80	10	80	10
81	10	81	10
82	10	82	10
83	10	83	10
84	10	84	10
85	10	85	10
86	10	86	10
87	10	87	10
88	10	88	10
89	10	89	10
90	10	90	10
91	10	91	10
92	10	92	10
93	10	93	10
94	10	94	10
95	10	95	10
96	10	96	10
97	10	97	10
98	10	98	10
99	10	99	10
100	10	100	10

★ Helt fra starten var det orden i papirene ved Einar Vaagland Båtbyggeri. Dette er oversikten over Einars og Peders forbruk av arbeidstimer til byggenummer 1, innledet med ordene «Paabegynt arbeidet paa Edvard Ersnes motorbaat».

★ Bildene under: «Vaagland-båtene» med sine særegne linjer ble tidlig et begrep. Verftet hadde tydelig fått et godt rykte i markedet for sine store snurpere, og størrelsen på båtene økte stadig. Her sjosettes «Rav» i 1952. Med sine 100 fot var dette den klart største båten fra Vaagland Båtbyggeri til da. Ei sjosetting var en begivenhet, ikke bare på verftet men også i bygdå, og det kom gjerne mye folk for å se på. På bildet til venstre gjøres det klart, på bildet til høyre kan publikum slå fast at «Rav» er lykkelig sjosatt.

lære hos Lars Brastad i Tresfjord i Vestnes. Pengene til læra måtte lånes, men Halsas Sparebank hadde ikke tro på den unge mannen og planene hans. Lånesøknaden ble avslått.

Skredderen Johannes Sollid tok opp tråden. Han lånte den unge slektningen sin 30 kroner. Det gjorde at Einar Vaagland kunne sette kursen mot Romsdal, og legge grunnen for et nytt liv. Han gikk i lære hos Lars Brastad et års tid, og sugde til seg lærdom av folk som virkelig kunne faget. Brastad-familien hadde drevet båtbygging i generasjoner allerede. Einar holdt kontakten med dem livet ut, som familien Brastad og Vaagland har gjort det også seinere.

Den første båten

Den 8. september 1927 var Einar Vaagland Båtbyggeri i gang. Starten skjedde ikke akkurat med salutt og fanfarer. Einar ruslet ned til fjæra sammen med faren Peder, som skulle være med på å bygge båten. Anlegget var særdeles beskjedent. «Verftet» (eller «vervet» som det heter på dialekt) besto av naustet på heimgarden, småbruket Våglandsbakkan – i dagligtale bare Bakkan.

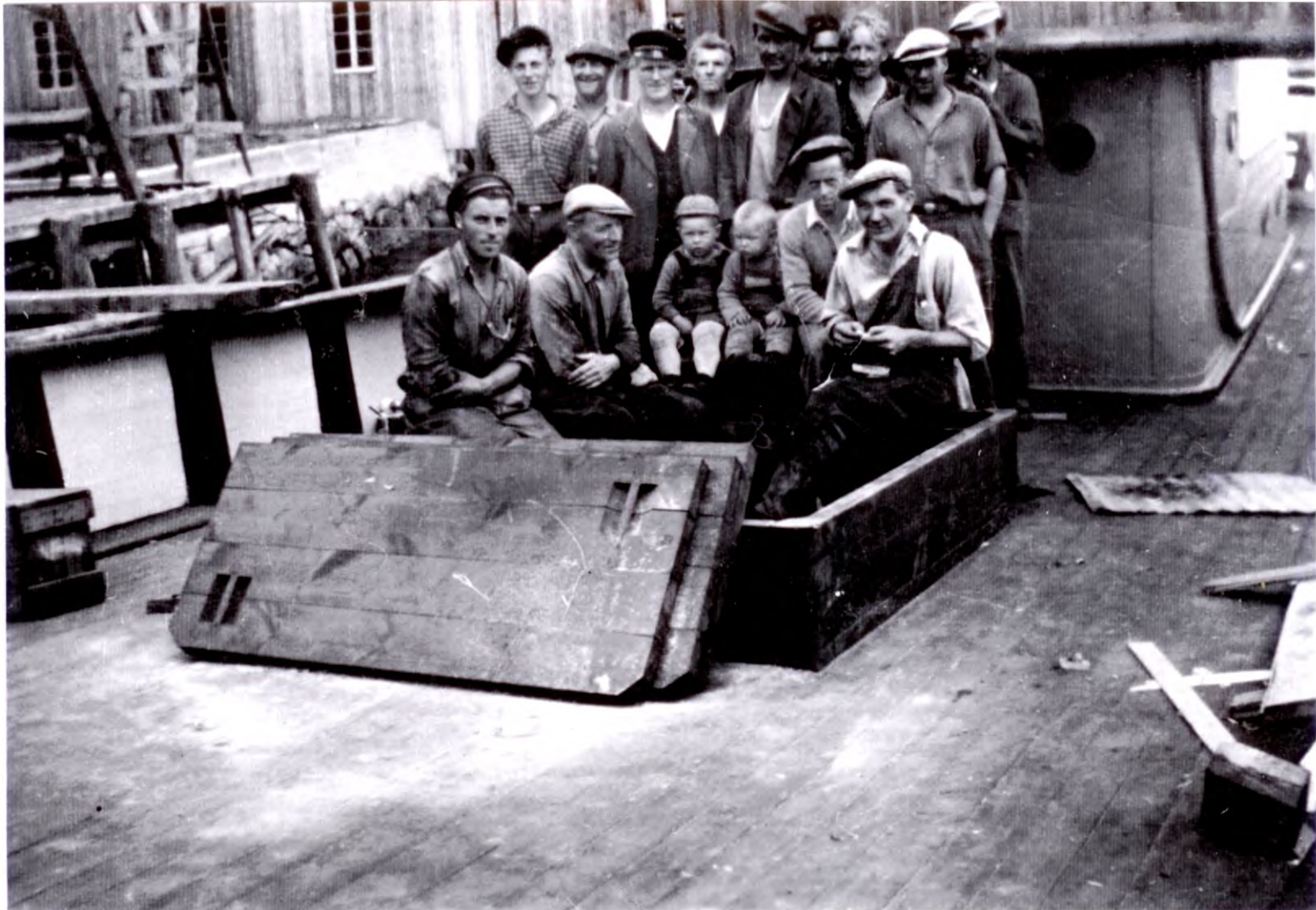
Naustet var forsåvidt romslig, 7x5 meter med ei stor dobbeltdør, men for lite til å romme den første båten. Den ble trolig bygd utenfor naustveggen, mens naustet tjente som verksted. Einar sjøl sa at han «låg og rulla i vorrstenanj nemme nausta». Faren Peder hadde ei smie i kjelleren, og den kom godt med. Der ble alle beslag laget og alt metallarbeid utført til å begynne med

Den første kunden var Edvard Ersnes fra gamle Brattvær kommune på Smøla. Han hadde trolig truffet eller hørt om Einar under fiske utenfor Smøla, og fått tiltro til karen. Båten var en åpen, klinkbygget 28-foting med mast og motorkasse. Edvard Ersnes hadde motor sjøl, etter en båt som far hans hadde kondemnert.

Einar hadde kjøpt inn materialer i dagene før: 5 kubikkmeter furutømmer til hud, kjølt og stevner, kjøpt av Tore Gjerstad for 100 kroner. Det ble også handlet spantetømmer, masttre og andre materialer. Skur og slep ble utført av Ole Klevset og M.B. Skålvik (kr. 28). I tillegg kom blant annet svensk- og tyskjern (til rorbeslag), skruer, muttere, båtsøm, smikull og linolje. Det meste ble kjøpt inn hos handelsmann L.J. Kvande på Vågland.

Etter starten arbeidet Einar og Peder nesten daglig på båten. Byggenummer 1 fra Einar Vaagland Båtbyggeri sto ferdig den 9. november 1927. Byggeregnskapet viser at det





hadde gått med til sammen 667 arbeidstimer: 365 på Einar og 302 på Peder. Prisen var 650 kroner! Det ga ikke store fortjenesten, men det viktigste for Einar var at han ga seg et skikkelig stykke arbeid. Han la vekt på flid og kvalitet helt fra starten. Den gamle regnskapsboka viser dessuten at han hadde fullstendig oversikt over det han drev med. Alle utgifter er sirlig notert, og arbeidstimerne ført for seg. Dermed kunne han også gjøre en «etterkalkyle» som tydelig viste om prosjektet hadde vært fornuft eller galskap. Her ble han nok inspirert av faren, som var en systematiker av rang.

Oppdraget falt heldig ut for Einar Vaagland Båtbyggeri, som fikk godt ord på seg. Dessverre fikk ikke Edvard Ersnes glede av båten lenge. Han døde allerede året etter, like før jul 1928, og familien på Ersnesset fikk ei vond tid. Dattera Johanne, som gikk bort i en alder av 81 år under arbeidet med denne boka, fortalte at mora satt igjen med seks ukonfirmerte barn. Datidas manglende sosiale sikkerhetsnett førte til at huset måtte selges på tvangsauksjon. Båten ble solgt til Johan Jøsøy, også fra Vestsmøla. Johanne, som ble gift Sandvik og bosatt i Kristiansund, la ikke skjul på at det var harde år. Hun minnes hvordan mora strevde for ungene. Men hun minnes også den store dagen da faren kom heim med ny båt. Straks vi spurte husket hun båten, hva den kostet og hvor den ble solgt, til tross for at hun bare var 6-7 år den gangen i 1927. Det forteller noe om hvor stort det var å få en båt som skulle gi leveveg for familien.

Byggenummer 1 fra Einar Vaagland Båtbyggeri er trolig gått over i historia for lengst. Det har ikke lyktes oss å finne flere spor etter den.

Billige båter i «de harde 30-åra»

Etter den første båten tok Einar nesten et halvt års pause i båtbygginga. Da var han på vinter- og vårfiske på Smøla. Kombinasjonsdrift var vanlig, ikke minst mellom fiske og jordbruk. Einar drev med begge deler. I tillegg hadde han båtbyggeriet, som snart skulle ta det meste av tida hans.

★ *Arbeidslag, eier og neste generasjon båtbyggere på dekket av 63-fottingen «Vaagland» før levering i 1946.*

Fremst fra venstre: Odd Moen, Peder E. Sæter, Peder Vaagland (3 år da, daglig leder fra 1980), broren Anders Vaagland (2 år, fast ansatt som 18-åring), Bjarne Bøklepp, Edvard Vaagland.

Bak fra venstre: Alf Haugnes, John Vullum, eieren Alfred Svendsen fra Neverfjord, ukjent, Einar Vaagland, Henrik Vaagland, Henry Skålvik, Gudolf Skålvik og Ole Liabo. Alle arbeidskarene er fra Vågland.



★ Einar Vaagland grunnla båtbyggeriet i 1927, og hadde svært god hjelp av kona Brit. Det var et hardt slag for familien og bedriften da Einar døde den 10. august 1963, 60 år gammel.

Foto: Engvig



★ Henrik Vaagland hadde arbeidet ved båtbyggeriet siden han var konfirmant, og tok over som daglig leder da broren Einar døde. I løpet av noen hektiske år la bedriften om til stålskipsbygging, og flyttet til nytt anlegg. Henrik og broren Edvard pantsatte husene for å få lån til den nødvendige utbygginga. Bildet er tatt noen år tidligere.

Byggenummer 2 var også en åpen, klinkbygget båt, på 34 fot. Allerede her er den mellomste av de tre Vaagland-brødrene, Henrik, notert med de første arbeidstimene sine. Han var da 14 år. Etter at båten var levert, kom bestillingene på nye ganske jevnt. Det skulle bli mange båter på rundt 30 fot de nærmeste åra. Den første med dekk, M/K «Moder», var byggenummer 3 og ble levert i 1928 – til faren Peder «m/flere», som det står i merkeregisteret. Disse «m/flere» var trolig guttene sjøl, slik at fiskebåten ble bygget til bruk for familien. Allerede i 1929 leverte båtbyggeriet fem båter, som det gikk med nesten 4000 arbeidstimer på å bygge.

Til å begynne med var det temmelig nøyaktig samsvar mellom båtprisen og forbruket av arbeidstimer. En båt det hadde tatt 1000 arbeidstimer å bygge, kostet rundt 1000 kroner. Båtbyggeriet hadde altså ei krone timen til å dekke lønn og kostnader til materialer og andre innkjøp, pluss transport. Litt ut i de harde 30-åra sank «timeprisen» helt ned til 50-60 øre. Rare overskuddet kunne det ikke bli. Likevel gikk det jevnt og trutt framover med Einar Vaagland Båtbyggeri. Det forteller at innehaveren visste hva han ville, og igjen: At han hadde svært god oversikt over utgifter og inntekter helt fra starten av.

Omfanget av båtbygginga vokste raskt. Sjøl om det gikk i rykk og napp, ble det tidlig klart at dette kom til å bli mer enn ei enmannsbedrift. Rundt 1930 kjøpte Einar en gammel «Stover» landbruksmotor på 6 HK, og den ble brukt til å dra ei bandsag. I 1931 kom yngstemann blant brødrene, Edvard, med i arbeidet. Det var det året han ble konfirmert; han fylte 15 år den sommeren. Trolig skulle Edvard erstatte broren Henrik, som gikk i Einars fotspor og var lærling i båtbyggerfaget hos Lars Brastad i Tresfjord meste-parten av dette året.

Søndag 20. september 1931 har Henrik ei ledig stund, og skriver heim til faren:

«Det er nu 16 mann som arbeider her, og stadig nye kommer. Timesbetalingen her er 60 til 65 øre etter vantheten. Jeg selv og de andre lærlingene her har omkring 40 øre, så det er såvidt det blir til kosten for min del, for det er ikke mer enn 8 timers dag her. Jeg har arbeidet hver eneste dag siden jeg kom hit nu, men i morgen skal jeg til Molde da det er en masse folk som reiser til Molde nu om dagen i anledning utstillingen.»

Av brevet går det også fram at det ikke er noen båt under bygging heime i Bakkan akkurat da, men mangelen på oppdrag varte ikke lenge. Det skulle snart bli behov for flere arbeidskarer. I 1933 leverte båtbyggeriet åtte båter, fra 17 til 32 fot. Det var både åpne og overbygde båter, både klinkbygde og kravellbygde. Noen småbåter ble bygd på et par hundre arbeidstimer, andre krevde et årsverk etter dagens målestokk. Dette året bygde Einar også en såpeslipp med gangspill, slik at de kunne dra opp båter til reparasjon.

Utvidelser i krisetid

I 1935 ble det gjort et stort framskritt. Da fikk båtbyggeriet eget sagbruk for skjæring av skipsmaterialer. Saga ble drevet av en «Gideon» glødehodemotor. Einar Vaagland Båtbyggeri var i vekst, noe som ga et lett synlig utslag: Bygdevegen forbi verftet måtte legges om. Det skjedde første gangen i 1936, og ytterligere to ganger ti år seinere. Ved de to siste omleggingene ble det sprengt ut en del fjell, slik at både veggen og båtbyggeriet fikk bedre plass.

I siste halvdel av 1930-tallet var timelønna for vante arbeidere mellom 30 og 40 øre. Disse siste åra før 2. verdenskrig ble avgjørende. En rekke utvidelser og nyanskaffelser gjorde båtbyggeriet rustet for framtida.

I 1938 ble det bygd ny smie, og Peders utstyr fra smia i kjelleren i bolighuset ble flyttet dit. En brukt dreiebenk og ei borremaskin ble også installert i den nye smia. Opp-



legget for å få kraft til smia var temmelig originalt: Stover-motoren som drev det hele nede på båtbyggeriet, nedenfor smia, og krafta ble overført via en aksel som krysset bygdevegen til Vågland! Ennå skulle det ta 11 år før bedrifta fikk elektrisk kraft levert fra nettet. Det setter også oppbygginga av båtbyggeriet i perspektiv. Her snakker vi altså om industrireisning i ei bygd som ikke fikk elektrisk kraft før etter 2. verdenskrig. Vi snakker om industrireisere som lærte å lese å lyset fra ei parafinlampe, mens elektrisiteten gikk sin seiersgang ellers i landet. Tre generasjoner båtbyggere var født heime, men ble likevel ikke heimfødinger.

Utgangspunktet deres var vanskeligere enn det industrireisere hadde mange andre steder i landet, der det vi i dag kaller «infrastruktur» lå bedre til rette. Likevel lyktes de, kanskje fordi de greide å bygge på det beste i det gamle samfunnet og utnytte det i en ny sammenheng: Arbeidsmoral, lojalitet, nøysomhet, respekt for handverket. Det var kvinner og menn som ikke lot seg blende av det nye, men som også visste å ta det i bruk når det trengtes.

Flere lange steg ble tatt. I 1939 sto det nye båthuset ferdig. Det var stort nok til at man kunne bygge båter på 70 fot inne i det. Dette var en aktuell størrelse på fiskebåtene på den tida, og trebåtene ble gjerne utstyrt med semidieselmotorer på rundt 50 hestekrefter. Omtrent samtidig kjøpte Einar ei elektrisk borremaskin, som gjorde arbeidet mye lettere. Med den kunne de blant annet borre de store hullene for trenagler som ble brukt i hud og spant.

★ *Sild overalt på dekket! «Rav» med storfangst på hele 2900 hektoliter. Silda flot på dekk til langt bakover i gangene. Det var tydelig at Peter Hepsø stolte på fartøyet: Etter at de hadde losset 1000 bl., var det fortsatt sjø på dekk!*

★ *Bildet på neste side: «Rav» høver i et sildekast utenfor Florø. Det var bektisk da båten ble levert til Peter Hepsø for jul 1952 – den skulle være ferdig til sildefiske på nyåret. Det ble ofte travelt på slutten av et nybygg; silda ventet ikke, og fiskerne var utålmodige etter å komme ut på feltet.*

Foto utlånt av Kystmuseet i Sogn og Fjordane





★ Bildet under: Det er våren 1940, og «Asbjørn Selsbane» er klar for ferden nordover. Dramatiske hendelser i krigsårene venter den. Båtkjøperne fra Grytøya ved Harstad stiller på dekk for fotografering, sammen med flere fra verftet. Fra venstre: Nils B. Skålvik, Ole H. Skålvik (foran Nils), Henry Varmedal, Reidar Lorentzen, Einar Vaagland, Henrik Vaagland og Johan Varmedal.

Foto utlånt av Torbjørn Varmedal

★ Nederst til høyre: Historia om «Asbjørn Selsbane» rommer mye norsk historie: Krisetid, Arbeiderpartiets epoke, verdenskrig, sildeeventyr og kvalfangst. Her er båten utrustet for kvalfangst, merk harpunn-anonen og utkikkstønna. Et slikt fartøy hadde forjente en bedre skjebne enn å bli kondemnert og senket! «Asbjørn Selsbane» ble bygd med utfallende stevn og krysserhekk, noe som ble vanlig i årene før krigen.

Foto utlånt av Torbjørn Varmedal

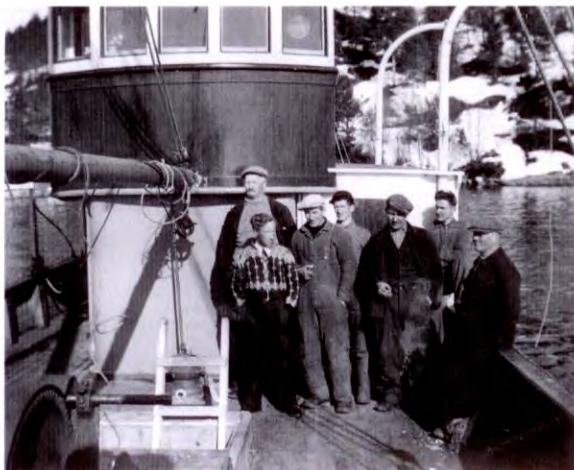
Dramatisk for «Nygaardsvold-båt»

Så blandet Johan Nygaardsvold seg inn. Han hadde vært statsminister siden kriseforliket mellom Arbeiderpartiet og Bondepartiet i 1935. Sjøl om økonomien var på veg oppover, var det fremdeles krise i deler av næringslivet. For å skape aktivitet både i verftsnaeringa og i fiskeriene gikk regjeringa inn med tilskot til bygging av fiskebåter. Tiltaket var først og fremst myntet på distrikta og Nord-Norge. To oppdrag havnet også hos Einar Vaagland Båtbyggeri. Det skulle bli de to desidert største båtene til da. «Asbjørn Selsbane» og «Brushholm» var begge kryssere på 60 fot. På folkemunne fikk de fellesnavnet «Nygaardsvold-båtanj».

Oppdraget førte til at flere mann måtte ansettes, og i 1939 var det 13 verftsarbeidere i Bakkan. På denne tida var Einar Vaagland allerede vidt kjent som en fremragende båtbygger med kompromissløse krav til kvalitet. Materialele skulle være de beste, arbeidet skulle utføres samvittighetsfullt, og båtene skulle ta seg godt ut på vannet.

«Asbjørn Selsbane» var ferdig våren 1940, og møtte krigen på vei heim. Den skulle til Grytøya ved Harstad. Torbjørn Varmedal forteller at det var hans far Henry med sin bror Karl og deres svoger Reidar Lorentzen som fikk bygd båten. Da de var på Vågland for å hente den, oppsto det diskusjon om det var trygt å gå heim med den. De lurte på om det var tryggest å legge seg i Trondheim for å se an situasjonen. Men Torbjørns bestefar Johan Varmedal, som var gammel ishavs skipper og også var med for å hente båten, var sikker i sin sak: – Vi går til Grytøya!

Det gikk bra. «Asbjørn Selsbane» kom velberget til Grytøya og ble satt rett inn i krigstjeneste. Det første oppdraget var å frakte hester for de norske styrkene fra bygda Lundenes til Harstad. Da også Nord-Norge var tatt av tyskerne, rekvirerte okkupantene båten til transport av utstyr og soldater til forskjellige steder i landsdelen. I sluttfasen av krigen ble den brukt til transport av flyktninger under evakueringen av Finnmark og Nord-Troms. «Asbjørn Selsbane» gikk fra kai i Hammerfest da byen brant vinteren 1945. Etter å søkt tilflukt ved Alta vendte de tilbake til bygda Forsøl utenfor Hammerfest, og tok ombord 50 mennesker, som ble ført helt til Mosjøen. Undervegs var det ei kvinne som fødte ombord. Det var smått med hjelpemidler til en fødsel, men de brukte ei forsen fra ei line som hang i egnarhuset! Den nybakte mora og barnet ble satt iland i Tromsø.





★ Den ene av «Nygaardsvoldbåtanej», «Asbjørn Selsbane» er oppspantet. Bildet er tatt for sommeren 1939, og viser en stor del av arbeidsstokken på den tida. De aller fleste er fra Vågland.

Helt fremst sitter Ole H. Skålvik. Bak ham står (fra venstre): Einar Sæter (3 år, en av bokenes forfattere), Peder E. Vaagland, Hans O. Skålvik, Einar Vaagland, John O. Vullum, Henrik Vaagland og Nils B. Skålvik («Stor-skålvik»).

I midten (f.v.): Ingvald Hovik (fra Vinsternes), Henry Skålvik og Ingerigt Sagvik (fra Nordheim). Bakerst, sittende på stillaset (f.v.): Edvard Vaagland, Lars Brakstad (fra Angvik) og Ole Saltrø.

«Asbjørn Selsbane» har ei lang og begivenhetsrik historie, også som fiskebåt. Familien Varmedal drev fiske i Lofoten med juksa, line og not, de var på kvalfangst i Barentshavet og drev med juksa og var på loddefiske utenfor Finnmark. I tillegg ble det sildefiske med not langs den nordnorske kysten, og noen turer med kveitevad på Røstbanen.

Båten ble solgt i 1964 til brødrene Alf og Gunnar Hansen i Lødingen i Nordland. Det første brødrene gjorde etter kjøpet var å skifte motor; den tunge, ensylindra Wichmann-motoren ble byttet ut med en Volvo Penta lettveker. Brødrene ringte da til den første eieren og maskinisten, Henry Varmedal, og spurte når trøstlageret på propellakselen sist var skiftet. Henry måtte svare at det aldri hadde vært oppe siden båten var ny. Det kunne ikke verkstedet som utførte motorskiftet forstå, fordi det ikke vistes slitasje på lageret. De var imponert over arbeidet som var gjort. Henry Varmedal skal ha sagt at «det var en kar i 20-åra som monterte på Vaagland, og det var hans første montering». Trolig var det Ole H. Skålvik, som var 28 år den gangen.

De gamle motorene var forøvrig digre greier, og det var ikke uten grunn at de ble kalt «malmrøys». Nymotoren på «Asbjørn Selsbane» var så mye lettere enn den gamle at det ble for lite ballast i båten! Problemet løste de med å legge igjen svinghjulet fra den gamle Wichmann-motoren som ballast i maskinrommet...

«Asbjørn Selsbane» ble et kjent navn i Nord-Norge. Båten fikk nye eiere enda en gang, far og sønn Robertsen i Vardø. Ved dette salget fikk den også nytt navn; «Grøtua». Punktum ble satt høsten 1987. Da ble den kondemnert, og senket ytterst i Trondheimsfjorden. En uverdigg avslutning for et flott fartøy, som bar så mye historie i seg; Krisa i 30-åra, starten på Arbeiderpartiets store epoke, den fryktelige verdenskrigen, sildeeventyret, kvalfangsten; alt er stabbesteiner i nyere norsk historie. «Asbjørn Selsbane» hadde fortjent bedre.

Torbjørn Varmedal har en modell av båten, men det finnes også en større modell

Fotbad

Tidlig en morgen drev en flokk arbeidere og rulla tommer på land i Bakkan. Det var hardt og tungt arbeid. Da kom Einar Vaagland forbi i finstasen, på veg til et møte i Kristiansund. Han slengte fra seg veska, gikk ned i fjæra og tok et tak. Under arbeidet trodde han over rett som det var, og ble søkkvåt på beina – uten å nevne det med et ord.

Da tida for båtavgang til byen nærmet seg, treiv han veska og småsprang bortover vegen – med sjøvannet skvulpene i finskoene. Forhåpentligvis fikk han skiftet sokker for motet...

Spansk skjønnhet fra Smøla

I 1934 fikk båtbyggeriet i oppdrag å bygge ei 33-fots skøyte for Olaf Stenso på Vestsmøla. Da det ble spørsmål om navn på båten, hadde arbeiderne på båtbyggeriet svaret klart.

På den tida var det dans i ungdomshuset av og til. Dansemusikken sørget noen musikalske jenter for, på trøorgel! En av de store slagerne var sangen om den spanske skjønnheten Juanita. Arbeiderne bestemte kort og greit at «Juanita» skulle nybygget hete. Og slik ble det...

som stadig seiler. Den ble laget av en sveitser som fikk se «Asbjørn Selsbane» på Røst, og ble så begeistret for båten at han lagde en modell heime i Sveits.

Edvard blir skutt

Verdenskrigen kunne fort ha forandret historia til Vaagland Båtbyggeri. Yngstemann Edvard Vaagland var i Trønderbataljonen, og lå på nøytralitetsvakt i Finnmark. Den 8. mars 1940 skrev han heim til faren, og var som mange andre bekymret for hva russerne ville gjøre hvis de ble presset opp mot norskegrensa under vinterkrigen mot finnene. Men Edvard var sjølsagt også opptatt av båtene heime:

«Jeg ser at nordlandsbåten («Asbjørn Selsbane») er ferdig til å sjøsettes, efter som Einar skriver. Jeg går dessverre glipp av å få se den, og ingen råd med det.»

Brevet gir et interessant innblikk i den militære tenkemåten våren 1940. Mange ledende offiserers blick var først og fremst rettet mot den store naboen i øst, og soldatene ble ikke forberedt på at angrepet kunne komme fra Tyskland. Edvard nevnte da heller ikke tyskerne med ett ord. Kort tid etter skulle han møte dem på slagmarken i Gratangen. Tyske styrker gikk til angrep på et hus der Edvard og andre fra bataljonen hvilte ut etter en knallhard marsj. Tidlig om morgenen den 25. april smalt det fra alle kanter. Edvard, som da var 23 år, prøvde å søke dekning bak en brannmur. Etter kort tid blåste det opp, og de norske soldatene fikk ordre om å trekke seg ut i ly av snøkavet. Det var om å gjøre å komme seg fort over en bakketopp, og søke dekning bak den. Edvard var kommet et godt stykke da det klarnet opp, og tyskerne begynte å skyte igjen. Han hørte kulene plystre rundt seg, og tenkte med seg sjøl at dette ikke kom til å gå bra. Det gjorde det ikke heller: Oppe på bakkekammen ble han truffet i den høyre overarmen, og kjente beinet gå av. Edvard gikk over ende, med ski, ryggsekk og et tungt maskingevær på seg.

Nå var det snakk om å berge livet. Han gjorde seg så flat som mulig, og prøvde å grave seg ned med den uskadde venstrehanden. Han fikk i alle fall unna nok snø til at hodet kom i dekning. Slik lå han i mange timer. Da det lei mot skumringa var han både våt og kald. Kamphandlingene hadde stilnet av og tyskerne trukket unna, men Edvard fikk ikke noe svar da han ropte på saniteten. I stedet fikk han stablet seg på beina, og kom seg ned til det samme huset som han hadde flyktet fra om morgenen. Der fikk han hjelp av to soldater fra kompaniet. Da de åpnet sekken hans for å få tak i to hermetikkbokser som lå der, viste det seg at det var skutt hull i begge to.

Etter hvert ble Edvard fraktet til sjukehus. I alt 34 nordmenn mistet livet i kampene, 65 ble såret, og det var nære på at Vaagland-familien hadde mistet et medlem. Kula i overarmen måtte Edvard bære med seg resten av livet. Seinere under krigen ble det viktig for båtbyggeriet å unngå å være til nytte for de tyske okkupasentene på noen måte. Alf Haugnes, som ble ansatt i august 1942, husker godt at de var lite lystne på å «hjelpe» tyskerne.

– Da jeg begynte, lå det tre båter på beddingen. De halte ut tida med å gjøre ferdig den ene, slik at tyskerne ikke skulle ta den.

Brødrene blir partnere

Odd Moen ble ansatt året før Alf, i 1941.

– Jeg tror jeg hadde 60 øre timen den første tida. De som var vant hadde mer. I trebåttida var det mye hardt arbeid, og du kunne være dyktig sliten etter en arbeidsdag – spesielt når vi skar spant. Ett spant var skåret av to tømmer, eller grove bjelker, som så ble boltet sammen. Vi brukte jo handmakt samme hva som skulle flyttes på. Den trets hudplanken som vi kledde skipssida med var lang og brei. Plankene var utrolig



tunge, og måtte varmes i steam så vi kunne få bøyd dem på plass. Planken ble tatt ut fra steam-balen varmest mulig, så gikk vi på og fikk den på plass på spantene så raskt som råd, mens den var «mjuk». Det kjentes på kroppen, men jeg var ung og tålte mye. Og trearbeidet var trivelig, forteller Odd.

Familien Vaagland hadde fått føle krigen på kroppen. Krigen fikk også konsekvenser for båtbyggeriet. Det ble bygd relativt få båter, men etter hvert kom nye utfordringer i form av større båter. «Drotholm», bygd i 1943 for Nils Blakstad på Vestsmøla, var 66 fot. Året etter kom «Røsfjord» på hele 80 fot, bestilt av Th. Fjærli, Rørvik. Dette var den første lastebåten som ble bygd ved verftet, og den eneste de bygde i tre. På mange måter var en ny standard satt: Fra nå av var det stort sett båter på over 60 fot som skulle bygges.

De siste krigsåra brakte også en viktig omorganisering av bedrifta. Den 5. juli 1944 ble Einar Vaagland Båtbyggeri omdannet til andelslag, og brødrene Henrik og Edvard gikk inn som medeiere. Navnet ble Vaagland Båtbyggeri A/L. Brødrene kjøpte en andel hver, og prisen ble satt til 2000 kroner. Einar ble valgt til styreformann, Henrik og Edvard styremedlemmer. Seinere på året ble Einars små sønner Peder og Anders tildelt en andel sammen, mens tredjemann, Einar Birger (født 1946), kom inn noen år etter.

Det området i sjøkanten som verftet lå på ble også skilt ut fra gardsbruket Våglandsbakkkan, fikk eget gards- og bruksnummer og navnet «Båtvik». Det nye navnet ble ikke brukt i dagligtalen; det var fremdeles snakk om Bakkan eller «vervet».

I de første årene etter krigen vokste bedrifta jevnt og trutt. Det ble bygd stadig større båter: Snurperen «Lundstøskjær» i 1948 var 82 fot, og båtbyggeriets største til da. Året etter ble den like store ishavsskuta «Henningsvær» levert, og i 1952 kom snurperen «Rav» på 100 fot. Båten ble slept til Trondheim for å få løftet ombord motor, og deret-

★ «Båten er en eksponent for det fremragende kvalitetsarbeide som ytes ved denne bedriften, som er blitt ganske landskjent», skrev Romsdalsposten om «Eldorado» i 1958.

Linebåtene, som lå ute på havet i all slags vær store deler av året, måtte da også være solide og sjøsikre. «Eldorado», levert til Olai Flatøy på Voksa, var den første av en serie på fire like båter for line- og garndrift. Alle fire fikk ord på seg for å være meget gode sjøbåter. Her er «Eldorado» på havna i Ålesund, og vi ser at verftet har tatt i bruk «Vaagland-stjerna» med de tre stripene i baugen.



★ Denne båten markerer en milepæl for Vaagland Båtbyggeri. «Lowinda» var den første stålbåten fra verftet. Det var en line- og garnbåt på 24,1 meter, og ble en sikker og god båt for fire brødre Bøe fra Bølandet på sunnmørskysten. At den første stålbåten ble så vellykket var viktig for båtbyggeriet.

På bildet er «Lowinda» flaggsmykket i anledning jomfruturen til Kristiansund på nyåret 1962.

Gå planken

I trebåttida var det mange som gikk planken daglig. Når båtene lå ved kai for utrustning var det ikke lagt ut skikkelig landgang; bare åttetoms plank uten noen form for rekkverk. Det hendte at folk datt på sjøen. Og det viste seg mer enn én gang at utsettarkanne og åttetoms plank var en usedvanlig fuktig kombinasjon...

ter slept tilbake til Vaagland. Rederen, den kjente Peter Hepsø fra Sandviksberget, benyttet anledningen til å spandere utsettarkanne to ganger!

Utsettarkanna er en tradisjon innen båtbyggerfaget, akkurat som mønsåskanna innen byggebransjen. Overlevering av et nybygg er ei høytidelig anledning, og da hørte en aldri så liten skjenk til arbeidsfolket med. Eller to. I dag er utsettarkanna byttet ut med et selskapielig arrangement i forbindelse med at fartøyet blir døpt og overlevert til rederiet.

«Team Vaagland»

Administrasjonen var svært liten i mange år. Oppgaven var å bygge båter, kontorarbeidet tok stort sett Einar Vaagland seg av – mye av det på kveldstid og i helgene.

– Einar hadde flere stillinger: Han var verftsarbeider, arbeidsleder, direktør, gardbruker, styreformann – og samtidig skulle han være far til tre «stakkalunga», som vi sier om guttunger. Brit og Einar hadde tre aktive gutter, som vokste opp til å bli svært flinke karer. Einar var heldig som hadde Brit; hun var særdeles dyktig og trivelig. Brit tok mye av gardsarbeidet, for ikke å snakke om alle tjenestene hun ytte båtbyggeriet. Det kunne ikke ha gått like greit uten henne, verken på vervet eller i heimen, sier Alf Haugnes.

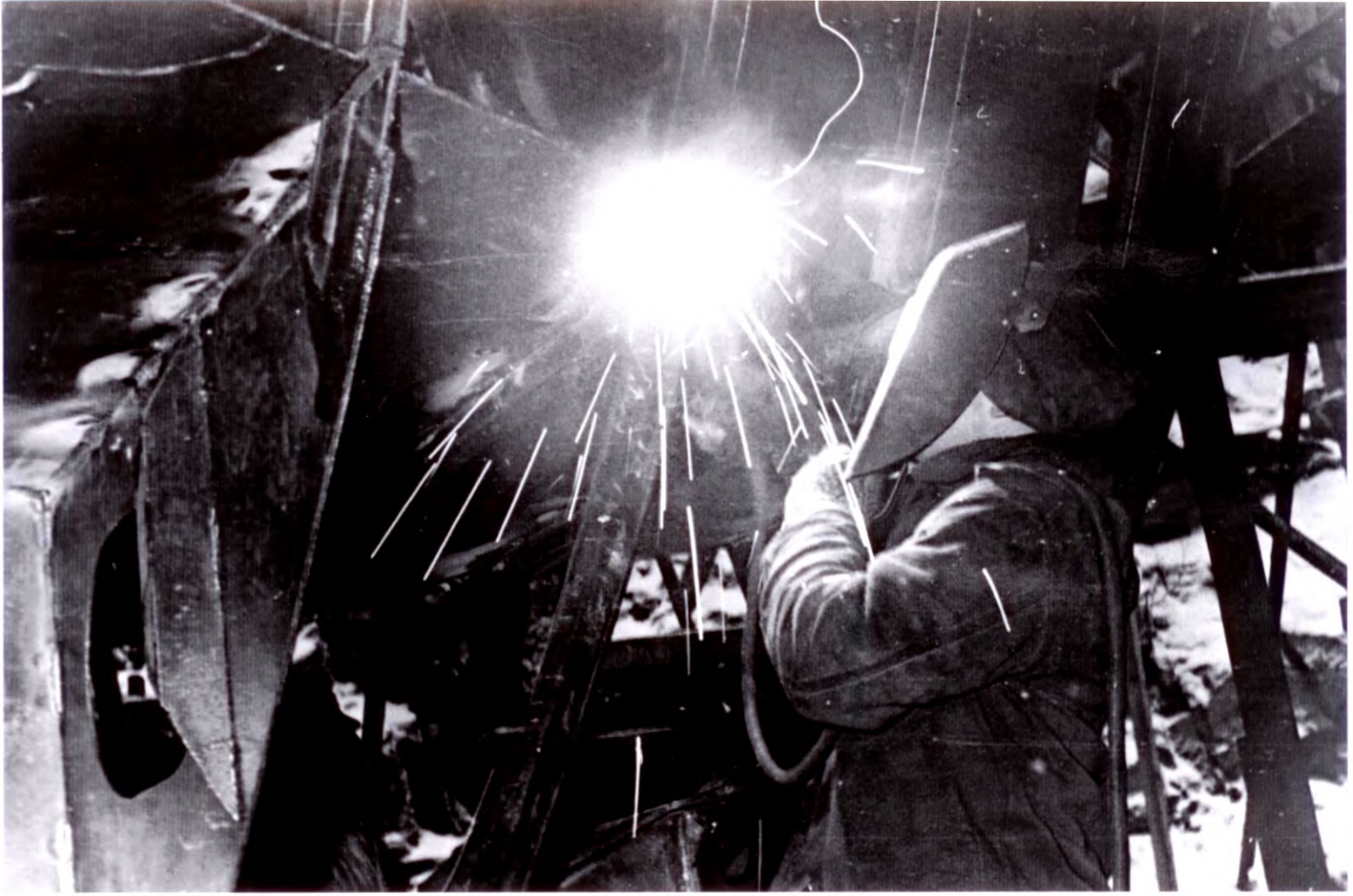
– Jeg har utrolig stor respekt for Einar. Han var en forferdelig dyktig kar. Jeg forstår ikke hvordan han rakk alt. Han stilte store krav til seg sjøl, og dermed også til andre – uten at han sa så mye om det. Så han et talent hos noen, var han flink til å utvikle det videre, til beste både for båtbyggeriet og arbeideren. Den tida jeg begynte, i 1942, var vi jo sjøllærte. Du begynte rett og slett å være med, og lærte etter hvert. Det var en opplevelse å ha Einar som læremester. Han hadde et fenomenalt blick for fine linjer, og stilte ubrytelige krav til kvalitet. Hvis noe ikke var bra, fikk en værsgod gjøre det om igjen. Jeg husker en gang vi fikk en båt inn til reparasjon. Den var bygd på et annet verft, og det var lekkasjer overalt. Vi skulle som sagt reparere båten, men det ble nærmest nybygg av det. Einar mente kontrollen hadde sviktet. Han levde av båter og for båter, Einar. Og han var veldig ydmyk.

Et vitnesbyrd om det siste finnes i 60-årsomtalen Einar fikk i Tidens Krav. Der sto det blant annet at «Einar Vaagland har i sitt virke en «feil»: han er for beskjeden. Han liker ikke reklame og omtale, han mener produktet skal tale for seg sjøl.»

– Jeg husker en kar fra Skipskontrollen sa til distriktslege Øvrevik at Einar kunne ha spart på materialet i båtene, for han unnte ham å tjene litt penger. «Men jeg vet jo at han ikke vil gjøre det. Jeg har vært mange steder, men Einar er den beste skipsbyggeren jeg har møtt», sa kontrolløren. Så Vaagland Båtbyggeri fikk tidlig et kvalitetsstempel, som jeg vil påstå holder den dag i dag. Jeg kjenner folk i Skipskontrollen fra tida etter at stålbåtene tok over, og de sier det samme: Når det kom tegninger fra Vaagland, kunne de trygt regne med at alt var i orden. Det er arven etter Einar, dette. Og etter brødrene Henrik og Edvard, selvfølgelig. De hadde innarbeidet «Vaagland-kvalitet» i alle ledd, sier Alf Haugnes.

– Det var jo Henrik som sto i spissen for overgangen til stålbåter, etter studieoppholdet på Bolsønes Verft ved Molde i 1955.

Den første stålbåten, «Lowinda», ble levert i 1962. Overgangen til stål var helt avgjørende for framtida til bedrifta. Det samme var flyttinga til Kunesset (Neset), som startet med tomtekjøp i 1957 og ble fullført i 1968. Her fikk båtbyggeriet endelig den nødvendige plassen til å bygge et større og mer moderne anlegg. Henrik sto ved roret i disse avgjørende årene på 60-tallet, og hans innsats la på mange måter grunnlaget for dagens moderne båtbyggeri. Alf Haugnes arbeidet også i mange år sammen med Edvard Vaagland, den yngste av brødrene.



– Edvard var en arbeidskar av de sjeldne. Da det skulle bygges kai på Nesset, måtte de bruke tida hver gang det var fjære for å få gjort en del maskinarbeid. Og Edvard var på plass uansett når på døgnet det var fjære. Han dreiv forresten på seint og tidlig uansett. Og så var han litt av en ordensmann, noe som kom godt med når det skulle holdes orden på et stort lager med ufattelig mange deler. Dessuten var han sagmester, og hentet ny kunnskap på det området under et opphold på Storås Sag og Høvleri i 1952. Det var synd de tre brødrene ikke skulle få en lenger arbeidsdag sammen. Einar, Henrik og Edvard var litt av et team, som det heter i dag, sier Alf Haugnes.

Brødrene hadde ulike roller på båtbyggeriet. Einar var innom «alt». Henrik var mye i smia, og dreiv med dreining og sveising. Edvard var sagmester og lagerformann. De tre utfylte hverandre godt helt fram til Einar døde den 10. august 1963, knapt 61 år gammel.

– Det var et sjokk for alle. Jeg så det på Einar et par år tidligere at han fikk liksom ikke til å arbeide. Da han fylte 60 år var han ute av funksjon. Jeg husker at jeg gratulerte ham med dagen og spurte hvordan det var å være 60 år. «Det hadde ikke vært noen sak, hadde en fått være frisk», sa Einar. Han døde mindre enn et år seinere, av leukemi.

«Selvskyldner-kausjonister»

Den siste tida Einar levde ble det gjort flere forandringer for å legge til rette for drifta etter at grunnleggeren var borte. Den 8. juni 1963 ble det holdt ekstraordinær generalforsamling, der Henrik overtok som styreformann og daglig leder. Samtidig ble selskapet omdannet fra andelslag til aksjeselskap. Etter at Einar døde, ble hans eldste sønn Peder Gudmund valgt til nytt styremedlem. Siden gikk han inn i bedrifta, og skulle mange år seinere overta som daglig leder for båtbyggeriet.

1963 ble det vanskeligste året i Vaagland Båtbyggeris historie. I realiteten markerte 1963 et tidsskille: Einar gikk bort. De første stålbåtene var levert, men ordrebøkene var tomme og de første permisjonene kom. Utbygginga på Kunesset var igang. Alt skjedde

★ *Ny tid i Bakkan: Ole H. Skålvik sveiser stålskrog. Overgangen til stålbåter innebar store forandringer i arbeidsdagen.*



★ Bildet over: «Bakkan» på slutten av trebåt-tida, i 1959. Overgangen til stål er bare et par år unna, og utbygginga på Nesset så smått i gang. «Drottland» og en snurper til av samme klasse ligger ved kaia for sommerpuss. På garden ble det bygd nytt fjøs denne sommeren. Her var det i sannhet kombinasjonsdrift!

★ Bilde nr. to: Utbygginga på Kunesset (Nesset) var avgjørende for framtida til båtbyggeriet. Det ble ekspropriert grunn til formålet i 1957, og tomtearbeidene begynte året etter, da dette bildet er tatt. Johannes L. Seter kjører hjullasteren, med Nils Betten og Einar Vaagland som interessert «publikum».

samtidig. Det la et sterkt press på alle ved bedrifta, ikke minst på de som hadde det øverste ansvaret.

I slutten av mars 1963, bare noen måneder før han døde, skrev Einar Vaagland til sønnen Peder, som var under utdanning i Bergen:

«Med nybåten går det fremover, men det blir antakelig hardt å få den ferdig til midten av mai, for her er meget arbeide igjen enda. Nogen ny kontrakt har vi ikke fått iorden enda, men det er flere som underhandler om nybygg, så en må håpe det blir noget å gjøre når Islandsbåten er ferdig. (...) Har du tenkt å komme heim til påske? Jeg vil gjerne at du skal komme heim så jeg får snakke med dig, det gjelder anlegget på Kunesset og om vi skal ta de lån som vi har fått tilsagn om, men betingelsen er at vi må stille oss som selvskyldner-kausjonister, og det er en viss risiko.»

Einar så altså problemene og utfordringene som var i vente. Første halvår 1963 hadde bedrifta 25 ansatte. Andre halvår var det bare fem igjen, resten var permittert. Henrik og Edvard brukte krefter dag og natt. De gjorde det som måtte til, om det så var å pantsette husa sine for å skaffe lån i banken. Etter at Einar gikk bort, var det de to gjenværende brødrene som stilte som «selvskyldner-kausjonister» for låneopptaket til utbygginga på Nesset.

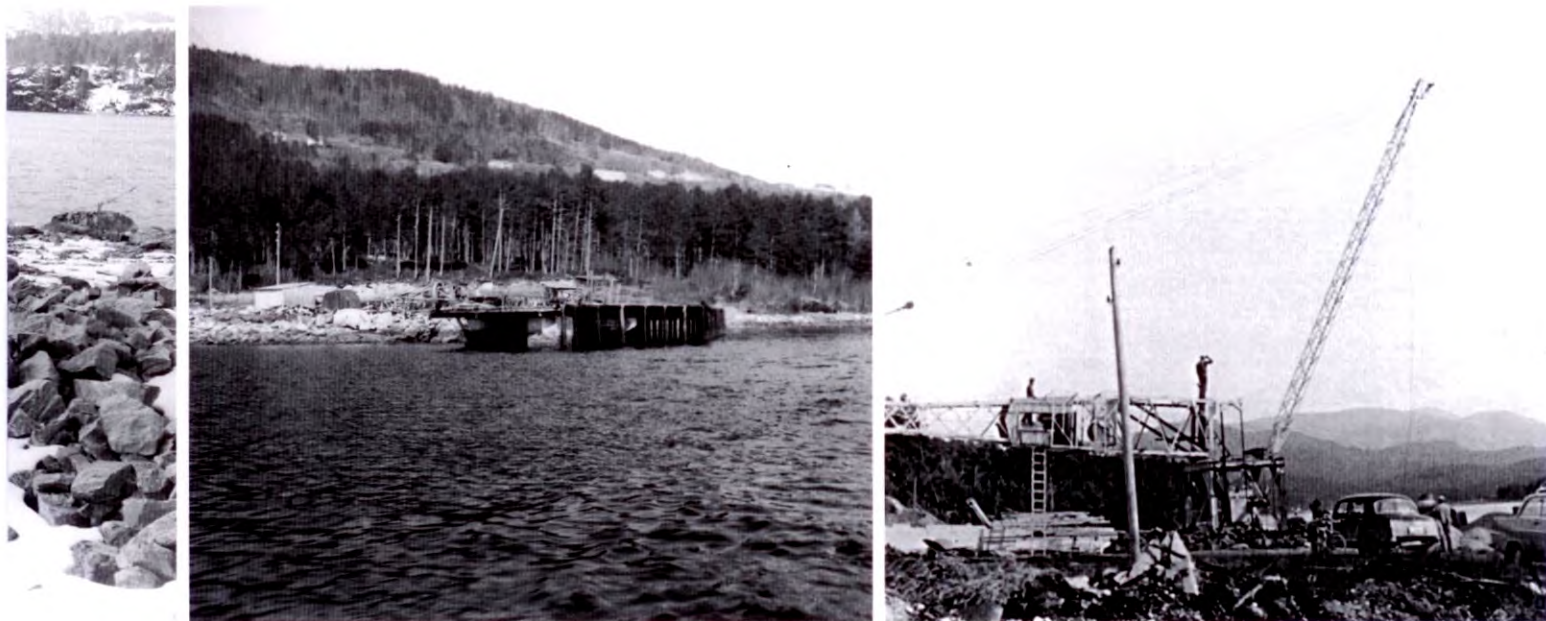
– Men det gikk godt. Og etterpå, da pantelånet var betalt, førte han huset over på meg..., forteller Ingrid Vaagland, Henriks kone.

– Brødrene satte tæring etter næring?

– Ja, slik var det i alle år – alt gikk inn i båtbyggeriet. Henrik hadde hjelpearbeiderlønn da han begynte ved nyanlegget på Nesset. Han tenkte ikke på penger, men på å få det til å gå. «Du kainn ikkje ita pæng», sa han. «Nei, men du må ha pæng for å handel inn det nødvendige», sa jeg. Jeg husker revisoren sa at han og Edvard måtte legge på lønna si, for de ville få så lav pensjon når de gikk av. Det var hardt for de to da Einar døde i 1963. Han var en bra kar, han Æna. Det ble et tungt ansvar etterpå, og så var det lite å gjøre.

Thor Vaagland, den mellomste av Ingrid og Henriks tre sønner, husker godt at situasjonen gikk inn på faren.

– Far var veldig bekymret for hvordan dette skulle gå, og vi ungene kunne ikke unngå å legge merke til det. Han kunne aldri legge ansvaret helt fra seg, verken natt eller dag.



Ei tid sa han at «vi er ferdige». Det var ei tøff tid for far, og for bedrifta. Men de kom seg gjennom det, forteller Thor, som sjøl begynte ved verftet i 1968.

Vekst gjennom krise

Båtbyggeriet kom fort over den verste kneika. Etter permisjonene høsten 1963 begynte hjulene å rulle igjen. I 1964 hadde bedrifta 27 ansatte, to år seinere var det 40. En viktig grunn til at Vaagland Båtbyggeri i løpet av få år snudde nedgangen til vekst, var det gode ryktet bedrifta hadde opparbeidet seg gjennom mer enn 35 år med kvalitetsarbeid.

– Hvorfor vi dro til Vaagland for å bygge båt? Fordi de var kjent for å bygge svært solide, gode og fine båter, forteller Petter Yttersian, en av veteranene fra sildefisket. Han fikk overlevert snurperen «Hellskjær» i 1956.

– En god og veldig solid båt, med 3-tommers hudplank. Det var svære greier! En gang vi kom til Bergen, lå vi sammen med to andre trebåter fra Vaagland. En sakkyndig på kaia var ikke i tvil: «Vaaglandbåtene er de fineste på kysten!»

Lignende attester fra fiskere og andre båt miljøer hadde gjort det vesle verftet på Nordmøre kjent langs hele kysten. Det var helt i tråd med Einar Vaaglands filosofi: Markedsføring var unødvendig, kvalitet var den beste reklame. Båtene skulle selge seg sjøl. Og det kunne de alltid gjøre, når nybyggene fikk slik presseomtale som krysseren «Eldorado» i 1958. Romsdalsposten i Kristiansund skrev at båten vakte stor og berettiget oppsikt:

«Båten er en eksponent for det fremragende kvalitetsarbeide som ytes ved denne bedriften, som er blitt ganske landskjent. (...) Turen søretter leia vil nok bli litt av en triumfferd – så flott som dette fartøyet tar seg ut».

Men i lengda ville det ikke være mulig å overleve på gode minner fra trebåttida. De første stålbåtene måtte leve opp til det gode ryktet – og det gjorde de. «Lowinda» og «Nyvonia», levert i 1962, oppfylte kjøpernes forventninger. Sistnevnte er fremdeles i full drift som brønnbåt.

Inspirerende arbeidskamerater

Overgangen til stålbåter og flyttinga til Nesset førte også til store forandringer i arbeidsdagen.

★ *Bilde nr tre: Slik så det ut i 1960, etter at kaia var ferdigbygd. Den er også det eneste som tyder på at et skipsverft skal bygges opp fra grunnen her.*

★ *Bildet helt til høyre: Teknologisk innebar flyttinga til Nesset en revolusjon. Her monteres den første krana, som ble kjøpt brukt fra Sverige.*

I Herrens navn

Vaagland har alltid hatt stor nytte av dyktige arbeidere. Uten dem ville det ikke vært noe båtbyggeri. Petter Yttersian fikk bygd snurperen «Hellskjær» hos Vaagland i 1956. Når 82-åringen i dag blir spurt om Vaagland, kommer det kjapt:

– Herregud, for noen arbeidsfolk!!



★ Bildet over: Høsten 1982 så Vaagland Båtbyggeri slik ut fra lufta. Kaia er betydelig utvidet, og det er kommet opp nye kraner. Seksjonshallen (nederst til høyre) ruver mest blant bygningene. Beddingen er fortsatt åpen.

Foto: Engvig

★ Bilde nr. to: I 1986/87 ble det bygd en stor hall over beddingen, og mye av arbeidet kunne flyttes innendørs. Det var solide dimensjoner på stålkonstruksjonene til beddinghallen, og det ble mange tunge løft i byggeperioden.

Foto: Peder E. Vaagland

– Alt ble mye lettere da vi begynte med stål båter. Da slapp vi mye av det tyngste arbeidet, for på stål båter måtte du bruke kran til hva det skulle være, forteller Odd Moen.

Han opplevde svært få arbeidsuhell i de 33 åra han var ved båtbyggeriet, og ingen riktig alvorlige. Men det var mye støy på arbeidsplassen.

– Du fikk øresus på arbeid. Hørselsvern fantes ikke til å begynne med. Vi stakk noe bomull i ørene, men det hjalp ikke noe særlig. Siden kom en slags deig til å forme og ha inn i øret, og det var bedre. Men det var først da øreklokkene kom at vi fikk bukt med problemet.

– Det var en annen kultur før, sier Johs (Johannes) Maalen. Han begynte i 1962, og ble i 25 år.

– Vi var ikke opptatt av å beskytte oss på arbeidsplassen; det gjaldt å få arbeidet unna. Jeg husker Ingebrigt Stolsmo, som var formann i mange år. En gang sto han til midja i sjøen og slo med slegge så spruten sto, for å få inn blegger til å støtte opp en båt. I Bakkan ble de jo ofte våte under arbeidet, vet du. Det forandret seg på Nesset. Det var en revolusjon da det kom verneregler på 70-tallet, og da en del arbeid ble flyttet innendørs med seksjonshallen i 1979.

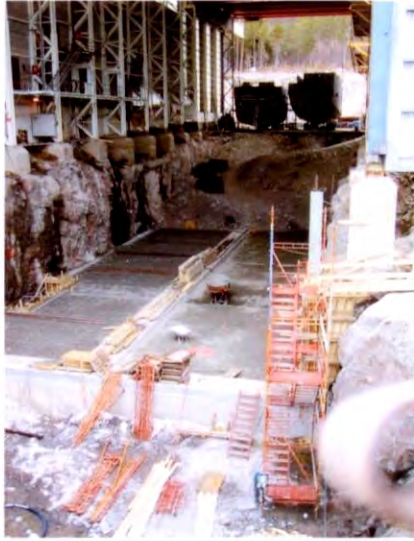
– Jeg kom «rett fra åkeren» og spurte Henrik om jobb, og det fikk jeg straks. Starten min på arbeidslivet var ikke slik som i dag. Jeg fikk beskjed om å være med på rørlegging, og var med i 14 dager for å «lære rørlegging»! Men jeg har all mulig respekt for den måten å gjøre det på. Vi lærte av feil, og fikk heller ikke kritikk for feil.

Det er dette som i dagens pedagogikk kalles «learning by doing»; å lære gjennom å gjøre noe. Man kan si at Vaagland var langt forut for moderne prinsipper, ved å bygge videre på en tradisjon som lå i det gamle bygdesamfunnet.

En annen Johs, Johannes Hendset, begynte litt seinere.

– Det var i 1967, akkurat i flyttetida til Nesset. Ikke alt var flyttet, jeg husker det sto igjen dreiebenker og en del annet i Bakkan. Arbeidsmiljøet var bra. Det var temperaturen som var den store overgangen for meg. Jeg kom fra en hangar på Fornebu der det var pluss 21 og rett til snømakking. Det var en forferdelig forskjell, men jeg var innstilt på å slå meg til her, og klagde ikke.

Både Johs. Maalen og Johs. Hendset framhever betydningen av at erfarne medarbeidere tar seg av nykomlinger i bedrifta. Og begge har mange godord om veteranen Ole Nessa – Ole H. Skålvik – som var ved Vaagland Båtbyggeri i 40 år, fra 1939 til 1979.



★ *Bilde nr. tre: Vaagland Båtbyggeri i 1994. Den ruvende beddinghallen dominerer blant bygningene.*

Foto: Harald M. Valderhaug

★ *Bilde nr. fire: Tørrdokken under bygging våren 2001. Dokkgropa inne i beddinghallen begynner å ta form. I bakgrunnen står to store skrogseksjoner til snurperen «Lifisk», som skal sveises sammen når dokken er ferdig.*

Foto: Knut Vaagland

– Han var til uvurderlig hjelp, og en fremragende læremester. Vi har mange gode minner om han. Ole tok seg stadig tid til å se om oss, sjøl om han var så arbeidssom, og han ga alltid skikkelige svar. Det var store ting for en nybegynner. Sjøl var han ikke storvokst, men han bar 60-kilos surstofflasker opp trappa på skuldrene.

Henrik L. Vaagland begynte i administrasjonen i 1965, og har mange gode minner om sin navnebror Henrik Vaagland.

– Jeg kom svært godt overens med Henrik. Han var slagferdig, og kunne fortelle historier så karene sto tvikroka av latter.

– Arbeidet har vel forandret seg på de nesten 40 åra du har vært her?

– Å ja, både for meg sjøl og for bedrifta. Før var det gjerne en mer langsiktig prosess å bygge båt; kundene kunne tenke seg om i årevis før det ble inngått kontrakt. Nå er det full fart med en gang, og båtene skal være ferdige forttest mulig. Kort leveringstid er et konkurransefortrinn. Hvis en fiskebåt ikke blir klar til sesongen kan det være snakk om milliontap. Men det var ofte hektisk i innspurten før også.

Slutten på en epoke

En rekke medarbeidere var sentrale i overgangen fra tre til stål. Det gjelder ikke minst Ingebrigt Stolsmo og Anders Vaagland, som styrte mye av den praktiske båtbygginga. Ingebrigt var allerede veteran ved verftet, mens Anders, den mellomste av Einar-sønnene, fremdeles var nokså fersk i faget. Til gjengjeld hadde han vokst opp i larmen fra båtbyggeriet i Bakkan, og hadde gått ut og inn av verkstedet siden han var en neve stor. Han er også et godt eksempel på hvor langt man kan komme gjennom «learning by doing».

Da «ståltida» kom, ble Ingebrigt formann i avdelinga som dreiv med skrogbygging, platearbeid og sveising. Anders fikk snart samme funksjon når det gjaldt motor, maskineri og utrustning.

Peder Vaagland, Einars eldste sønn, opplevde de store omveltningene på 60-tallet på en helt spesiell måte. Han var under utdanning i Bergen da Einar gikk bort, og gikk inn i styret i farens sted. Peder var da 20 år gammel. Han gjorde tegnearbeid på flere båter i sommerferiene, før han ble fast ansatt etter endte studier i 1966. Peder samarbeidet nært med onklene Henrik og Edvard i mange år.

– Det var godt å ha dem med seg. Henrik var disponent, styreformann, styrte innkjøpene og var bedriftas ansikt utad. Edvard var krumtappen under oppbygginga av an-

Kunstmaleren

Når siste hånd skal legges på et nybygg, må gjerne alle være «sjauere» og gjøre alt mulig. Å male maskinrommet er ikke akkurat det mest populære. Det er trangt om plassen, mye pirkarbeid, tung malinglukt, og i farten kan det fort skje små uhell.

Som den gangen Johs. Maalen tråkka rett oppi et 20-liters malingspann så malinga skvatt. Edvard Vaagland var vitne til uhellet, og storfllirte:

– E det ikkje likar å mål med kost enn med fotå??

...og vel så det

Dugelige arbeidsfolk er gjerne uhyre beskjedne på egne vegner. Slik var det også med Einar Vaagland. Sjøl om han var sjefen, deltok han i all slags arbeid på båtbyggeriet. En dag de sto ute i Bakkan og lempa plank, kom det en mann i fine klær bort til arbeidslaget:

– Hvem av dere er det som er formann?

– Ja, det er jo likså e, det. Og vel så det, svarte Einar.

legget på Nesset, og dreiv på nesten døgnet rundt. Han var også styreformann i første halvdel av 1970-åra. Sjøl begynte jeg med skipstegning og ble etter hvert mer involvert i innkjøp og tilrettelegging, og var med på møter og kontraktsforhandlinger sammen med Henrik.

I siste del av 70-tallet nærmet Henrik seg pensjonsalderen, han var født i 1913. Det ble gjort forberedelser til at Peder skulle ta over etter han – først som styreformann i 1979, deretter som disponent i 1980. En epoke gikk mot slutten. Første generasjon var på veg ut, andre generasjon tok over. Henrik sluttet vinteren 1980. Han døde fem år seinere, den 12. februar 1985. Edvard gikk bort først. Han døde på arbeidsplassen den 26. februar 1983. Men arvtakerne deres var allerede på plass.

Da den nye generasjonen tok over, skjedde et skifte som var større enn generasjonskiftet. Steget fra handverksindustri til moderne industri ble først tatt gjennom overgangen til stålbåter, men nå også gjennom at bedrifta fikk teknisk utdannede ledere. Med Peder, og seinere Henriks yngste sønn Peter Kristjan, startet på mange måter ei ny tid.

Ei evig modernisering

Gunnar Henden var en sentral medarbeider i administrasjonen i 42 år, fra 1957 til 1999. Han satt også i styret i mange år, fra 1979 til 2000, etter at det ble åpnet for at ikke-aksjonærer kunne ha styreverv.

– Vaagland har alltid vært nøkterne i tall og tale. Internt har det vært diskusjoner om dette, om man kanskje ble for forsiktig, men det er dumt å si noe som du må gå tilbake på i neste uke. Det handler om tillit, sier Gunnar Henden i dag.

– I «gamle dager» hendte det vel også at kunder var i pengeknipe?

– Det var mer regelen enn unntaket før i tida! Dersom det ble gitt lån i Fiskarbanken var det i orden, men det kunne likevel gå to-tre måneder før pengene var på kontoen. Kundene var fiskere, mange av dem svært dyktige fiskere, og interessen for økonomi var ikke alltid så stor. De var opptatt av å komme seg på havet, og der hadde vi ofte felles

★ *Tørrdokken er ferdig og fylles med vann for prøvekjøring av maskina på lastebåten «Mikal With».*

Foto: Knut Vaagland





interesser: Når det sto igjen avdrag på en båt, var det bedre å få den på havet så den kunne ta inn penger.

Kontraktene var uhyre enkle.

– Å ja, det kunne være noen få linjer på et ark. På 60-tallet kom det standardkontrakter, og da ble det enklere for begge parter. Dagens kontrakter er detaljerte, med klausuler for eksempel om bankgaranti og om at forandringer på båten skal betales av kunden, forteller Gunnar Henden.

Han begynte med papir og blyant som arbeidsredskap. Mot slutten av den lange arbeidsperioden sin ledet han overgangen til data. Han var med i hele den lange «moderniseringsepoken», men protesterer sjøl mot en slik betegnelse.

– Vi snakker ikke om en avsluttet epoke. Et båtbyggeri må moderniseres hele tida for å henge med i konkurransen.

Peder Vaagland er helt enig.

– Næringa er i konstant forandring. Den som ikke omstiller seg, vil få problemer. Noen ganger kan du tro at du er i forkant av utviklinga, men så viser det seg at konkurrentene har funnet nye veger på andre områder. For eksempel var vi tidlig ute med å få produksjonen under tak da vi bygde hallen over beddinga i 1987, men allerede da hadde konkurrentene begynt å kjøpe skrog fra utlandet. Vi bygde egne skrog i det lengste, men så jo at vi ble nødt til å kjøpe skrog, vi også. Svaret vårt på dette var å bygge tørrdokken, slik at vi kunne gjøre avslutninga på båtene og utføre reparasjoner og ombygginger innendørs.

Verftene langs kystene har måttet leve med at gode tider har vekslet med dårlige.

– Enten var det full fres eller vel så det, eller så var det for lite å gjøre, sier Gunnar Henden.

Vaagland Båtbyggeri har greid seg bedre enn de fleste, sjøl om tomme ordrebøker har ført til permisjoner noen ganger, sist i 1993. Det som skjedde da var karakteristisk for

★ Tørrdokken er fylt med sjøvann, portene åpnes – og ut kommer nybygget «Mikal With».

Foto: Knut Vaagland

Full utrustning

Vaagland-båten «Asbjørn Selsbane» skulle på kvalfangst i Barentshavet på 50-tallet. Like før avgang fra ei lita havn i Finnmark kom et svensk journalistekepar bort og spurte om de fikk være med for å fotografere. Joda, det var ei ledig dobbeltkøye, så det var greit.

Svenskene tok gledesstrålende imot tilbudet, men ba om å få proviantere først. Litt seinere kom de ombord med all provianten: Et brød, en halv kilo margarin og litt pålegg!

Etter hvert forsto gjestene at et tokt kunne vare i ukervis. Den magre provianten til tross: Turen ble en stor suksess. Bildene ble publisert i Sverige, og vant en høyt hengende fotopris.

næringa: Nye kontrakter førte alle de 34 permitterte tilbake i arbeid, pluss at man måtte ta inn mer folk for ei stund.

Blant de vanskelige periodene for næringa var midten av 70-tallet, da flere lokale verft fikk problemer. Henrik Vaagland kom inn på dette i «Skandinavisk Småskipsfart» i 1977, der han ble intervjuet i anledning bedriftas 50-årsjubileum:

«– Det er vanskelige tider innen skipsbyggingsindustrien. Er De blant pessimistene eller optimistene, og hva grunner De Deres oppfatninger på?

– Jeg har vel stort sett vært for pessimistisk. Nedgangen i 1974 trodde jeg ville bli meget stor og langvarig. I 1976 gikk det imidlertid forbausende bra, og de innsprøytinger industrien har fått har jo ført til at den har kunnet arbeide på et stor-marked, internasjonalt.

– Hva så med fremtiden for Vaagland Båtbyggeri?

– Det ser ikke nettopp lystelig ut, men vi må holde det gående med de midler vi har til rådighet. Vi har tradisjoner å ta vare på, etter 50 år i bransjen, og da må vi også følge opp, med modernisering og effektivisering, for å holde kvalitet og produktivitet oppe, samtidig som vi er med å skape et samfunn og et næringsgrunnlag i vårt distrikt. Derfor går våre arbeider med selve anlegget ikke ut på å utvide kapasiteten, men å skape et godt arbeidsmiljø, bl.a. ved å bringe mest mulig av produksjonen under tak og innenfor veggene.»

Arbeidene Henrik nevnte i intervjuet ble avsluttet i 1979, med seksjonshallen på 1080 kvadratmeter. Seinere ble utviklinga i retning bedre arbeidsmiljø og sterkere konkurransekraft ført videre med beddinghallen i 1986/87 og tørrdokken i 2001, og det kommer ikke til å stanse der.

Parallelt med utviklinga av anlegget er også sjølve aksjeselskapet utviklet videre. I 1988 ble selskapet delt i et eiendoms- og et driftsselskap, og det er driftsselskapet som fører navnet Vaagland Båtbyggeri videre.

75 år – 133 båter

Fram til 1980 hadde aktiviteten ved Vaagland Båtbyggeri hele tida gått ut på å bygge nye båter, som verftet sjøl hadde konstruert. Utover på 80-tallet kom stadig flere kunder med «ferdige» konstruksjoner. I første halvdel av 90-tallet var det få nybygg, med unntak av små kystfiskefartøy. Da ble det isteden bygd mange skipsseksjoner og skrog, blant annet i samarbeid med Brattvåg Skipsverft, Sterkoder, Fosen Mek. Verksteder, Sletta Båtbyggeri og Solstrand.

Fra siste halvdel av 1990-tallet har Vaagland igjen levert mange nybygg, der verftet i større eller mindre grad har vært med på konstruksjonen av fartøyene. Noen konstruksjoner er kommet utenfra, fra skipstekniske konsulenter. På andre båter har verft og rederi sammen kommet fram til praktiske løsninger. Det gjelder for eksempel de to avanserte lastebåtene «With Junior» (1998) og «Mikal With» (2002), som ble bygd for Egil Ulvan Rederi i Trondheim. «With Junior» er med sine 59,60 meter den største båten Vaagland har bygd.

75 år er gått, 133 båter er bygd. Flere tusen mennesker har vært direkte og indirekte involvert i Vaagland Båtbyggeri og båtene derfra. Arbeidet ved båtbyggeriet har preget ei hel bygd, og i dag har det arbeidstakere fra et større distrikt.

Det har vært båter som «Asbjørn Selsbane», den ene av «Nygaardsvoldbåtene», som etter den dramatiske krigstida ga gode inntekter til familien Varmedal i mange år. Det er «Rav», 100-fotingen fra 1952, den største trebåten verftet bygde. Det er snurperen «Stormfuglen» fra 1966, som ble modell for seks seinere snurpere og linebåter. Det er



«Tortugas», den særegne sardinsnurperen bygd for Mexico i 1980. Og det er mange, mange flere. Alle båtene har sin historie, alle huskes av dem som bygde dem – og dem som brukte dem.

133 båter. Hver sjøsetting, hver overlevering har vært en begivenhet. Slik er det fremdeles, sjøl om samfunnet rundt kanskje var mer opptatt av begivenheten tidligere. Da «Drotland» ble overlevert oppunder jul i 1953 ble den av fylkesavisa Møre Dagblad utropt til «Nordmøres nye flaggskip – en prektig fiskebåt». Avisen refererer begeistret: «Et fartøy som vakte oppsikt stevnet flaggsmykket inn på havna i Kristiansund lørdag og da det la til Pieren, strømmet skuelystne til og tok det prektige fartøy i øyesyn. Det var den 95 fot nye fiskebåt «Drotland», tilhørende Nils Blakstad og Sønner, Vestsmøla, og båten som er tegnet, konstruert og bygget ved Vaagland Båtbyggeri AL, Vågland, er også verd stor oppmerksomhet».

I jubileumsåret 2002 er det også 100 år siden grunnleggeren Einar Vaagland ble født. Spranget fra naustet i flomålet til det moderne verftet er stort. Det er spranget fra små, åpne trebåter til høyteknologiske spesialfartøy i stål. Det er spranget fra Vågland til verden: Fra lokal produksjon til internasjonalt entreprenørskap.

Likevel handler det i bunn og grunn om det samme. Om kvalitet, håndverk og yrkesstolthet. Om å bygge gode båter etter kundens ønsker. Stjerna med tre striper i baugen på alle Vaagland-båter symboliserer arven etter Einar Vaagland, og etter brødrene Henrik og Edvard.

★ *Vaagland Båtbyggeri i 2001, sett fra sjøsida.*

Foto: Øyvind Leren

Kunsten å bygge båt

★ Bildet til høyre: Kravellbygging. Skjelettet av spant, stevner og kjøl er ferdig, og hudplankene skal legges på, kant i kant. Dette er baugen på «Asbjørn Selsbane». I nedre kant av bildet vises gangspillet som ble brukt til å få båtene opp på slippen.

Hvordan bygges en båt? I trebåtbygging var det to metoder som ble brukt: Klinkbygging og kravellbygging. Klinkbygging er den eldste metoden, og kan spores helt tilbake til vikingtida. Kravellbygging ble vanlig i Norge først rundt midten av 1800-tallet. Denne metoden ga båter som ble både tettere og sterkere enn de klinkbygde båtene, særlig når det gjaldt større båter. Derfor ble også kravellbygging den dominerende byggemetoden etter hvert. Du ser straks om en båt er klinkbygd eller kravellbygd. På en klinkbygd båt overlapper hudbordene hverandre, på en kravellbygd ligger de kant i kant (glatt hud).

Klinkbygging

Ved klinkbygging legges kjølen, og stevnene settes opp. I kjøl og stevner hogges det ut spinning; anlegg for å tilpasse og feste hudbordene. På kjølen settes det opp maler som viser skrogets tverrskipsform. Hudbordene bearbeides og legges på plass mot de oppsatte malene. Bordene legges i overlapp, og klinkes sammen. Når huden er på plass tilpasses spantene, som klinkes og spikres sammen med huden.

På en klinkbygget båt lages altså først et skall av kjøl, stevner og hud, som så spantene blir satt inn i. Skroget formes mot midlertidige maler av båtens tverrskipsform, som fjernes når spantene er på plass.

Byggemåten ga båter som var kjennetegnet av stor elastisitet. Spantene var ikke festet til kjølen. Da ville konstruksjonen bli for stiv, slik at det oppsto sprekker og brudd i overgangen mellom de stive og de fleksible delene.

Opprinnelig ble hudbordene sydd sammen, ved hjelp av dyresener, skinnremser eller røtter (teger). Seinere ble de festet til hverandre med nagler av jern eller kobber, og derfra kan en regne med at dagens teknikk er utviklet. Ordene hud og båtsøm brukes fortsatt.

Kravellbygging

Ved kravellbygging lages først et skjelett av kjøl, stevner og spant. Så blir hudborda lagt på spantene, kant i kant. Det er altså spantene som former skipet, og kravellbygging er også kalt «bygging på spant».

Bygginga utføres i grove trekk slik: Kjølen legges først, men spantene bygges ferdige på en spanteplan eller et gulv på forhånd. Spantene består av to tømmer (grove planker eller bjelker) ved siden av hverandre, som er lagt i overlapp og boltes sammen med galvaniserte bolter. På den delen av spantet som går mot kjølen festes en naturvokst rotkrok, som binder spantet sammen. Denne rotkroken hentes fra rotsystemet på store furuer. Mer solid tremateriale skal det godt gjøres å finne.

For at spantet skal holde sin form når det blir reist opp, altså før dekkbjelkene blir lagt, spikres en tverrgående planke fast nesten på toppen av spantet. Spantene blir reist opp og avstivet. Etterhvert som flere spant kommer opp, blir de innbyrdes midlertidig





★ Bildet over: Arbeidslaget i Bakkan tar en pause i arbeidet med drivving og beking av en båt som er inne til reparasjon. Bekinga er ferdig, gryta er satt til avkjøling i fjæra. Steikende sol og flytende bek var en varm kombinasjon, så det var nok ekstra godt med noe leskende i pausen. Bildet er tatt i 1938 eller -39. Bak står Henry Skjølvik (til venstre) og Henrik Vaaaland. Foran, fra venstre: Peder Vaaaland, Edvard Vaaaland med hunden «Larka», Hans O. Skjølvik og Peder E. Sæter.

forbundet. For- og akterstevn monteres. Disse festes til kjølen med tømmer, og det hele boltes sammen.

I kjøll og stevner blir det hugd inn spunning, altså anlegg for å feste hudplankene. De oppsatte spantene danner rammen for skroget. Når den er på plass, rettes spantene med skarvøks for at det skal bli et retttest mulig underlag for hudplankene. Rekkestøtter settes opp og festes til spant. Når dekkobjelkene er kommet på plass kan de midlertidige avstivingene på spantene fjernes.

Hudplankene steames, bøyes på og festes med skipsspiker. Etter at huden er kommet på plass, legges garnering (indre bekledding) innvendig på spantene. Så gjøres den endelige festing av både hud og garnering. Da brukes gjennomgående, galvaniserte bolter som klinkes. Dessuten brukes trenagler som er gjennomgående og slås inn fra utsida, hvor de har forsenket hode. På innsiden kappes de glatt med garnering, og låses med trekile.

Når huden er ferdig på plass blir den høvlet og pusset. Huden tettes ved at det slås tjæredrev inn mellom plankene. Den åpningen som da blir ytterst og inn til drevet blir fylt med smeltet bek, som tidligere ble smurt på med koster av saueskinn.

Kravellbygde båter har tradisjon i Norge fra 1500-1600 – tallet, blant annet gjennom bygging av orlogsfartøy, men ble først vanlig et par hundre år seinere. Byggemåten gir et sterkt og stivt skrog, og ble tatt i bruk særlig på større fartøy hvor det var satt krav til stor styrke og sjødyktighet.

Et sentrum for båtbyggerkunsten

Felles for begge byggemåtene var at båtbygginga var både et handverk og en kunst. Handverk fordi en måtte arbeide sammen med et materiale som var naturgitt, og utnytte det på best mulig måte. Hele bygda husker når «vervenskarranj» var på jakt etter rotkroker, uten den rette bøyen i rota ble det ingen spant. Kunst fordi det bare var de med særlige evner som klarte å utnytte de naturgitte materialene til å lage båter som ikke bare var gode og sjødyktige, men også vakre. Skjønnheten lå nettopp i dette møtet mellom det



naturgitte i materialet og funksjonaliteten til båten. Dette samspillet ble skapt som et resultat av århundregammel – kanskje årtusengammel – båtbyggerkunst.

Skålvikfjorden og Halså var viktig for båtbyggerkunsten på Nordmøre. Den tradisjonelle geitbåten er kjent som en av de mest sjødyktige av de gamle, klinkbygde båttypene, og her bodde mesterbyggere som Ole Andersen Reiten (Ola Sakså, Saksin) og Lars Åkvik. Sistnevnte lærte av førstnevnte. Om Lars Åkvik heter det at han vraka to bord for hvert han brukte, så nøye var han med å plukke ut det beste materialet. Resultatet ser vi den dag i dag: Det finnes geitbåter fra midt på 1800-tallet i fullgod stand.

Ola Sakså skal ha bygd mer enn 1000 båter, den siste i 1934 – det året han døde, 87 år gammel. Da hadde Einar Vaagland Båtbyggeri vært i drift i sju år, og Einar var sikkert inspirert av den gamle mesteren. Plassen Sakså lå innenfor Indreiten i Halsåfjorden. Ola Sakså var forøvrig bestefar til Ole H. Skålvik, høgt skatta Vaagland-ansatt i nesten 40 år. Ole tok opp arven etter bestefaren da han sjøl ble pensjonist.

Ola Sakså, også kalt «Saksin,» brukte åtte dager på å bygge en geitbåtfæring og ti dager på en trerøring, men da var det også brukt mye tid til å finne de beste materialene. De gamle båtbyggerne hadde så rike kunnskaper om materialer at det er nesten vanskelig å forstå i dag. Disse kunnskapene hadde gått i arv og var utviklet videre fra generasjon til generasjon gjennom århundrene. Resultatet var en enestående båtbyggerkunst.

Brødrene Vaagland var praktiske menn, og brukte aldri ordet kunst om arbeidet sitt. Likevel er det et faktum at båtene de bygde hadde ry på seg for å være vakre. For en båt er skjønnhet ikke et spørsmål om stas, men om dugelighet og kvalitet. Der var Vaaglandbåtene uovertrufne. Derfor var det også slik at det bød dem litt imot å gå over til stålbåter.

Per Ivar Vaagland husker godt at far hans, Edvard, hadde et hjertesukk da den første stålbåten ble sjøsatt i 1962: «En jernbåt kan aldri bli like fin som en trebåt». Det skulle ta lang tid før Per Ivar forsto det faren sa. For han så det jo ut som om man med den nye teknikken kunne forme ut en båt akkurat som man ville, og det var vel også tilfelle. Men den skjønnheten som ligger i møtet mellom materialet, mennesket og funksjonen var ei

★ Bildet i midten: «Nygaardsvoldbåtanj» under bygging i 1939. «Ashjørn Selsbø» står ute på beddingen, mens hekken på «Brushulm» stikker ut av båtshuset. Båtene ble kravellbygde.

★ Bildet til høyre: I starten på «ståltida» var byggeprinsippet svært likt det man hadde brukt på kravellbygde trebåter. Dette er Vaaglands andre stålbåt, lastebåten «Nyvårn» bygd for brødrene Kristengård fra Kortgarden, klar for sjøsetting høsten 1962.



★ Fra starten til langt inn i «ståltida» lagde Vaagland ofte en halvmodell av båten som skulle bygges, særlig når det var snakk om en ny modell. Halvmodellen gjorde at de kunne studere skrogformen i riktige proporsjoner, og var et nyttig hjelpemiddel. Denne halvmodellen er av skroget til ringnotsurperen «Stormfuglen».

★ Svart/hvitt-fotografiet viser det ferdige resultatet av arbeidet med halvmodellen: «Stormfuglen» på jomfrutur i 1966. Båten ble bygd for Peder Straud fra Langøyneset. Konstruksjonen var meget vellykket, og seks andre båter ble bygget over samme lest.

større utfordring den gangen, og det er kanskje ikke så mange vakre skip i dag som før. Så kanskje Edvard fikk rett i sin bekymring. Men Vaagland Båtbyggeri kunne selvfølgelig ikke ha overlevd uten overgangen til stålbåter, og det var nok på høy tid da det skjedde i 1961/62.

Begrepet «Vaaglandbåt»

Hva var det som gjorde Vaaglands trebåter så spesielle, så vakre, at ordet «Vaaglandbåt» ble et begrep langs kysten?

Begrepet var knyttet til utforminga av det synlige skroget, mellom vannlinja og reketoppen. Viktige elementer var dekkslinjas forløp (springet), et forskip som hadde det «riktige løftet» og «riktig» utsving på spantene. Balansen mellom stevner, rekke og svinerygg (en forhøyelse av rekka fra mast til forstevn) var også viktig.

Forskipet er svært viktig for helhetsinntrykket på en båt, samtidig som det må settes i sammenheng med de øvrige elementene: Spring, stevner, rigg/master, overbygg. En kan skape et «luttrygget» fartøy, og en kan skape et fartøy med «løftet hode». Vaaglandbåtene hadde løftet hode.

Einar Vaagland var svært opptatt av linjer og estetikk fra første båt, men en båts utseende må kombineres med nytteverdien. Han fant ikke oppskriften med en gang. Einar var trolig gjennom ei utvikling der han måtte finne et kompromiss mellom det estetisk vakreste og det praktisk fartøymessige. Det gjald spesielt utforming av forskipene. Han startet nok med for slanke forskip, noe som førte til at båtene lastet seg for mye forover. Da han fant den rette balansen, var «Vaaglandbåtene» skapt. Båter som ble kjent og anerkjent både for sine vakre former og for sine sjøgående egenskaper.

Hva er en vakker båt? Svaret er selvfølgelig høyst subjektivt: Noen mener det ene, andre mener noe annet. Det finnes ikke klare kriterier. Derfor kan det være vanskelig å sette ord på hva som gjør en båt vakker. Kanskje er det best å bare slå fast at «det føles godt for øyet å se på den». Båtfolk har et slikt «syn», og Einar Vaagland hadde skarpere syn enn de aller fleste.

Det var Einar sjøl som konstruerte så å si alle Vaaglandbåtene i tre. Seinere er hans interesse for og kunnskaper om linjer og estetikk ført videre på båtbyggeriet.

Stålskipsbygging

Det var en stor overgang fra trebåter til å bygge stålskip. På en trebåt kunne man bruke øksa og tilpasse et spant eller andre deler, slik at det passet inn i helheten. Så enkelt var det ikke ved bygging i stål. Her måtte det arbeides med større nøyaktighet i forberedelsene til produksjonen. Men dette var også en byggemåte der tegnebordet bestemte, og handverket og den enkelte arbeiderens følelse for materialet fikk mindre å si.

På den tida Vaagland startet med stålskipsbygging, var likevel byggeprinsippet svært likt bygging av kravellbygde trebåter. Først ble kjølen lagt, festet godt til underlaget. Plassering av spantene ble merket på kjølen. Spantene ble merket opp på en plan. Maler av spant, bunnstokker, skott og andre skrogdeler ble laget. Spanter, bjelker og bunnstokker ble sveiset sammen til et komplett spant. Stevner ble formet, og reist opp og sveiset sammen med kjølen.

Tverrskips og langskips skott ble produsert og montert på plass. Etter hvert som de



★ Etter hvert gikk man over til seksjonsbygging av stål båter, det vil si at skroget blir bygd i ulike seksjoner, som så blir montert sammen. Her står (fra venstre) Anders Vaagland, Palmer Heltbakk og Hans H. Blekken foran en baugseksjon.

enkelte skrogdeler ble montert, ble de midlertidig festet til hverandre. Så ble hudplater og dekk lagt på plass, og det hele sveiset sammen til et ferdig skrog. De midlertidige avstivningene kunne fjernes.

Dette var «trebåtmåten» å gjøre det på. Den var snart et tilbakelagt stadium. Etter flyttinga til Nesset ble det stadig gjort forandringer og forbedringer både av metoder og av anlegget. Etter hvert som Vaagland fikk kranutstyr med større løftekapasitet og overbygde sveiseplan, ble deler av fartøyet bygget på plan. Dermed kunne større og mindre deler av et skrog produseres ferdig under tak.

Dette var en utvikling som hadde store fortrinn både når det gjelder produktivitet og arbeidsmiljø. De helt eller delvis ferdigproduserte skrogdelenene – seksjonene – ble deretter satt sammen på bedding til et ferdig skrog. Størrelsen av de enkelte skrogdelenene ble som oftest bestemt av den krankapasiteten båtbyggeriet hadde.

Ved innføring av data i konstruksjon og produksjon ble malloftet og de «gammeldage» malene stort sett overflødige. Skjæremaskinen ble nummerisk styrt, og alt platemateriale ble skåret uten maler. Enda en effektivisering, som ga færre og mindre arbeidskrevende operasjoner og større nøyaktighet i produksjonen.

Gründeren Adam

Henrik Vaagland var kvikk i replikken. En dag kom det kjørende en budbil fra Trondheim. «Adams Ekspres» sto det med store bokstaver på bilsida.

– Ta må no varra et gammelt firma, sa Henrik til en uforstående sjåfor.



★ Til å begynne med ble det brukt fû og enkle tegninger under båtbygginga. Einar Vaaglands tegning av «motorkutter ca. 35 fot», datert 4. mai 1931, er ganske typisk. Båtbyggeren formet båten nærmest som en skulptur, og hadde ikke behov for detaljerte instruksjoner.

★ Arbeidsmoral og praktiske kunnskaper preget både båtbyggerne og deres kunder. Et eksempel på det er historia til «Rangøy», som ble levert til Knut Rangøy på Averøya i 1942. Under krigen var det vanskelig å skaffe materialer og utstyr. Derfor ble «Rangøy» liggende for anker i heimehavna et års tid uten motor. I mellomtida samlet de gammelt stopejern, som så kunne byttes i en 70 HK Finnøy glødehodemotor. I dag går «Rangøy» som turistskip fra Fredrikstad, ombygd til skonnert og omdøpt til «Valentine». Den har oppnådd en fart på 11 knop under segl.

Bygningene ble større og bedre, krankapasiteten økte. I dag håndteres seksjonsveker på opp til 80 tonn. Utviklingen har vært formidabel siden starten på stålskipsbygging i Bakkan i 1961.

Gode naboer i Skålvikfjorden

Båtbyggerkunsten rundt Skålvikfjorden er slett ikke bare av gammel dato. Vaagland Båtbyggeri har en nabo på andre sida av fjorden, Klevset Mekaniske Verksted, som også er i full drift. Da dette ble skrevet høsten 2002 hadde verkstedet kontrakt på to 80-fots båter: En kombinert snurper/snurrevadbåt, og en båt som i tillegg skal utrustes for kvalfangst. Verkstedet har 34 ansatte, som til sammen utfører omlag 30 årsverk.

Klevset Mek. har røtter helt tilbake til 1847, forteller daglig leder Ole Klevset.

– Da startet Hans Olsen fra Imarsundet bygging av båter under navnet Olsen Baatbyggeri. Min oldefar, Ola Klevset, giftet seg med Hans Olsens datter, og tok over drifta tidlig på 1900-tallet. Verkstedet fikk navnet O. Klevset Båtbyggeri, og han drev fram til 1946. Da tok min onkel Harald Klevset over, men han døde bare 38 år gammel i 1958. Hans enke Åsa drev verkstedet ei kort stund, før hun solgte det til arbeiderne i 1959/60. De skiftet da navn på verftet, til Skålvikfjordens Båtbyggeri A/S.

Fram til slutten av Ola Klevsets tid ble det bygget mindre fiskebåter i tre, før slippen ble utvidet til å kunne ta båter på inntil 90 fot. Da stålbåttida kom spesialiserte man seg etter hvert på kystfiskebåter fra 50 til 80 fot for kombinasjonsdrift. Skålvikfjordens Båtbyggeri fikk imidlertid ikke noen lang historie. Verkstedet gikk konkurs i 1982. Drifta ble startet igjen under navnet Halså Mek. Verksted, men det holdt bare i noen år.

– I 1987 startet vi det som siden har hett Klevset Mek., forteller Ole Klevset, som hele tida har vært daglig leder i det nye selskapet.



Humlens flukt

Johannes Blekken og Håkon Foss tilhørte den gamle garde ved Vaagland; karer som var seg sjøl og hadde mye å tilføre arbeidsmiljøet. Det var ikke få diskusjoner de to hadde seg i mellom, ofte til stor forlystelse for de andre.

En gang var temaet for diskusjonen dette: Hvis en tiur står i ei kasse i et fly og tiuren letter, vil da flyet veie det samme? Dette kunne de ikke bli enige om, og teoriene var mange og bokstavelig talt luftige.

Men Håkon fant svaret. En dag vinket han Johannes bort til seg for å avgjøre spørsmålet en gang for alle. Håkon hadde bygd et lite bur og putta ei humle inni. Så plasserte han buret med humla på ei brevvekt, og noterte vekta. Deretter pirka han borti humla – som letta. Og buret veide fremdeles det samme!

Ved hjelp av erfaring, kunnskaper og gode materialer skaper han sin båt – sin skulptur.

Denne tradisjonen var lenge levende ved Vaagland Båtbyggeri. Båt-tegningene var få og enkle. Einar Vaagland brukte erfaring i langt større grad enn han brukte detaljerte tegninger. Men det var sjølsagt en utvikling også på dette feltet. Tegningene ble flere og mer detaljerte. Båtbyggerne begynte også å lage modeller av båten de skulle bygge, eller retttere sagt av halve båten. Den såkalte halvmodellen var en tremodell av en «kløyvd» båt, slik at man kunne se skrogformen i riktige proporsjoner.

I 1920-åra, da Einar startet opp med båtbygging, var det svært lite teoretiske kunnskaper som lå til grunn for de båtene som ble skapt. I dette fagmiljøet rådde for det meste praktisk erfaring. De fagfolkene Einar hadde gått i lære hos, hadde opparbeidet stor erfaring med å utforme skrog av forskjellige typer og størrelser, basert på praktisk erfaring fra fartøyer i bruk over lang tid. Innen trebåtbygging, som i andre fag, ble erfaring overført fra generasjon til generasjon.

Etter hvert ble halvmodellen et godt hjelpemiddel. Båtbyggerne hadde en klar oppfatning av hvordan forholdet mellom lengde, bredde og dybde skulle være, alt etter type fartøy og de egenskaper båten skulle ha. De tre dimensjonene var utgangspunktet, i tillegg til utforming av bunn, ender og overganger mellom bunn, sider og ender.

Modellen ble satt sammen av høvlede bord av furu eller bjørk. Antallet bord (skiver) var tilfeldig valgt. Forholdet mellom lengde, bredde og dybde ble brukt når modellens råmål skulle fastsettes. Så ble det laget en målestokk som passet med den lengden som båten skulle ha. Spantene ble inntegnet på modellen, målene ble stukket ut og overført på papir. Deretter ble det laget en tegning av båten. Dette ga grunnlag for igjen å lage maler av blant annet spant og stevner.

Var denne skrogformen velykket, kunne modellen også danne grunnlag for båter med større og mindre dimensjoner, bare ved å endre på målestokken.

På Vaagland har det vært laget en mengde halvmodeller, også for stålskip. For stålskip ble de i stor utstrekning brukt for å kunne studere hvordan båten ville se ut – om det ble som tenkt, og dessuten for å planlegge plategangene.

I dag har båtbyggerne helt andre muligheter for å teste sine praktiske erfaringer med teoretiske kunnskaper, og modeller kan enkelt framstilles på data.

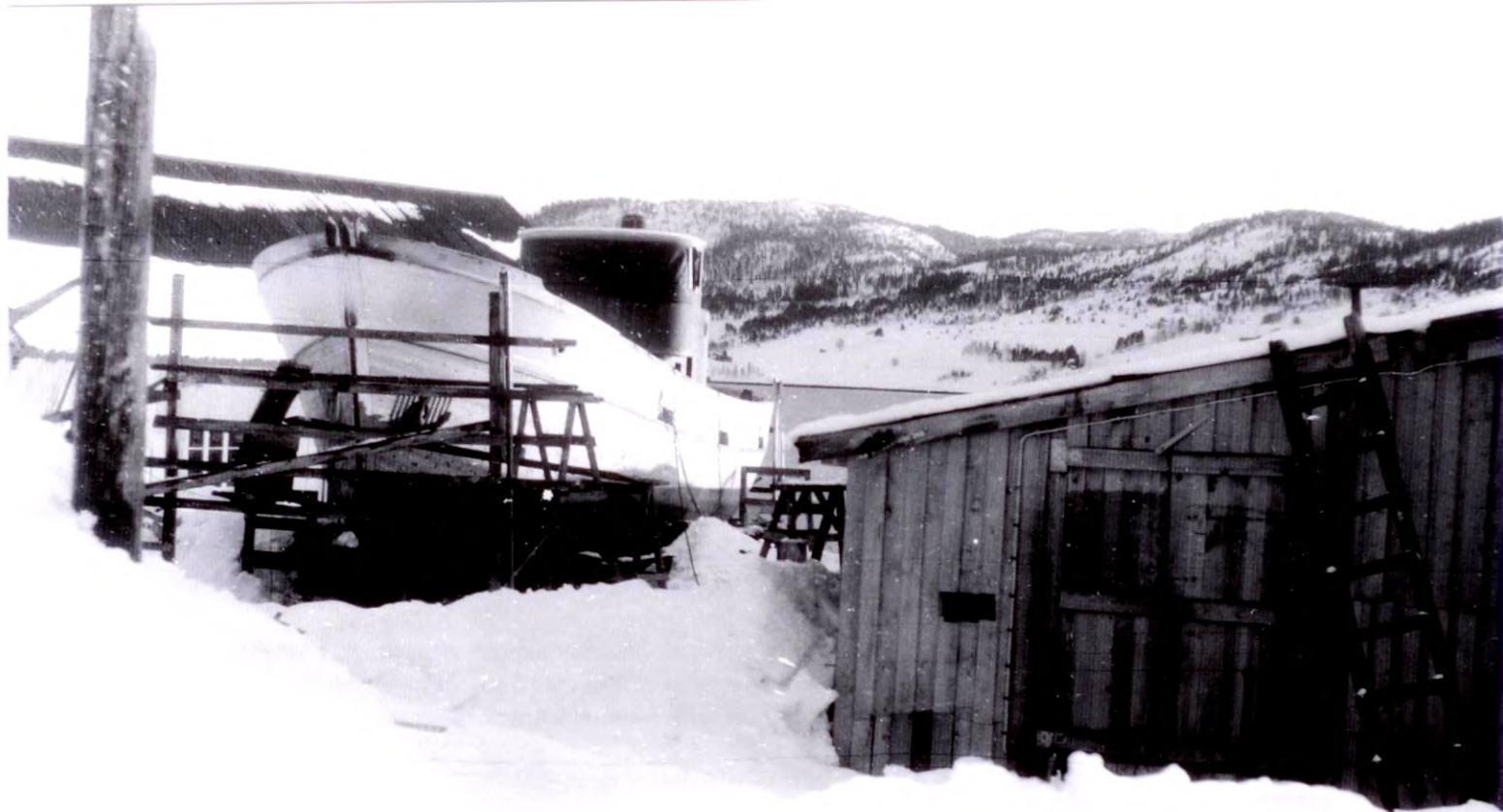
– De gjorde det umulige mulig

Det er en kunst å bygge båt. Det er en enda større kunst å bygge båt og tjene penger på det. Og det er en sjelden prestasjon å drive et verft gjennom 75 år.

– Mange begynte å bygge båter i naustet. Mange bygde båter til sildefisket. Men det finnes få igjen av dem. Få har greid seg så lenge og så godt. Båtbyggeriet har aldri vært i virkelig krise, sjøl om det har opplevd nedgangstider. Jeg er imponert over hva de har fått til, sier Per Ivar Vaagland, Karen og Edvards eldste sønn.

Han er den eneste av de tre båtbrødrenes til sammen ni sønner som valgte en akademisk karriere, med hovedfag i nordisk språk og litteratur.

– En enkel analyse ville vist at dette ikke hadde noe for seg; at det ikke kom til å gå. Vaagland var en utkant i en utkant. Men slik tenkte ikke de. Det gjaldt å få til noe. Og det var to grunnsteiner i verket deres: Arbeidsmoral og praktisk kunnskap. I en lang periode nå har det vært tenkt lite på slikt i norsk næringsliv, man har søkt lettvinne løsninger, men «træginj vinn». Få båtbyggerier har vært så utsatt, få har ligget i en slik utkant – og likevel greid seg så bra. Einar, Henrik og far var karer som gjorde det umulige mulig. Men de kunne aldri gjort det uten bygda.



Per Ivar understreker at det fantes kvaliteter i bygda som gjorde at båtbyggeriet kunne vokse opp nettopp der.

– På mange måter var Vågland mer sunnmørsk enn nordmørsk. Det var småe gardar, og bygda hadde en sterkt dominerende arbeidsplass – på godt og vondt. Man så muligheter til å bygge opp bedrifta ved å ta det beste fra denne småbrukerkulturen. Du skulle gjøre et mannsverk, og ble vurdert ut fra hvor godt du gjorde arbeidet ditt. Det var høg arbeidsmoral; arbeidet signa mannen. Folk hadde respekt for arbeidet, og for praktisk kunnskap. Det viktigste var hva du kunne og hva du sto for, ikke hva slags utdanning du hadde.

Sjøl hadde Per Ivar Vaagland sommerjobb ved båtbyggeriet i ungdommen, men slo tidlig inn på en annen veg. Han er i dag generalsekretær i Fondet for dansk-norsk samarbeid, som har hovedsete på Lysebu utenfor Oslo og i København. Som sine to brødre har han solgt aksjene i familiebedrifta til andre greiner av familien.

– Jeg kom tidlig bort fra båtbygginga, men har likevel tenkt mye på dette spesielle miljøet. Det var blant anna prega av en respekt for at det ikke fantes lettvinte løsninger. Det var bare to måter å gjøre ting på: Rett og feil. Og alltid skulle du prøve å få det helt rett, sjøl om det kanskje ikke var mulig. Det betydde at du skulle ta den tida det tok, og ikke prøve på snarveger. Så da er vi igjen tilbake ved det gode, gamle ordet «arbeidsmoral», sier Per Ivar Vaagland.

Han mener også at det lokale eierskapet, gjennom familien, har vært av det gode. Det finnes nok av eksempler på bobler som har sprukket i denne bransjen; på sterk vekst avløst av djupe fall. Vaagland Båtbyggeri fant sin nisje, blant de små verftene. I det ytre har bedrifta forandret seg sterkt gjennom årene, men kjernen er fremdeles lett gjenkjennelig.

Dagens kontorleder, Peder Reiten, trekker fram flere viktige trekk.

– Eierne har vært nøkterne hele tida. Bedriftas vinning er satt foran egen vinning.

★ *Med leveringa av «Dyupaskjær» til Einar Hlepso i 1962 var trebåttida over for Vaagland, etter 35 år. Tross kummerlige forhold (og mye snø!) i Bakkån ble det også denne gangen skapt en fin og god båt, som den seinere fiskarlagsformannen hadde mye glede av på feltet.*



★ Tidligere var det vanlig at kunder og andre «kostkarra» bodde heime hos folk på Vågland i byggeperioden, og det oppsto mange nære vennskap.

Karen og Edvard Vaagland var «hotellverter» i mange år.

– Både trivelig og slit-somt, forteller Karen i ettertid.



★ Ingrid Vaagland på den tida de hadde losjerende heime.

– Mange av «kostkarra» ble som en del av familien, sier Ingrid i dag.

Det har vært stabilitet på eiersida, og eierne og de øvrige ved bedrifta har hatt store kunnskaper, ikke minst innen kalkulasjon. Det er uhyre viktig, helt avgjørende, å treffe med kalkylen. Du får tegninger av et fartøy, gir en pris på hva det vil koste å bygge den – og da står den prisen der. Kalkulerer du for lavt, taper du penger. Setter du prisen for høyt, får du ikke kontrakten. Det er en balansegang, og Vaagland har mestret balansekunsten gjennom mange år.

Få næringer har så direkte og hard konkurranse som verftsnaeringa. Enten vinner du eller så taper du, og du kan ikke ta for mange tap på rad. Tomme ordrebøker er dyster lesning i denne bransjen. Når konkurransen om kontraktene er som hardest, blir prisene presset nedover.

Harald Vaagland, eldste sønn av Ingrid og Henrik, bekrefter Peder Reitens inntrykk av nøkternhet.

– Et ord som «fortjeneste» hørte vi aldri heime. «Det går no rundt», sa de gjerne. Det var først de siste årene jeg hørte far snakke om «marginer», om at de hadde litt å gå på. Sjølsagt gikk de i pluss de aller fleste årene, men det alt vesentlige av overskuddene ble ført inn i bedrifta igjen, til nye investeringer.

«Hotell» heime

Skal du drive verft må du selvfølgelig beherske kunsten å bygge båt, men kunsten å behandle mennesker er like viktig. De skal helst trives mens de er ved verftet, både de som arbeider der og alle dem som er innom på kortere opphold.

Mange yrkesgrupper og et stort antall personer utenfor verftet er direkte og indirekte involvert når det skal bygges båter. Det er organer som Sjøfartsdirektoratet og Det Norske Veritas, som skal kontrollere og godkjenne fartøyet. Det er politikere og ulike departement, som bestemmer de skiftende økonomiske og forvaltningsmessige rammene gjennom skipsbyggstøtte og fiskekvoter. Det er meglere og skipstekniske konsulenter. Det er innleide håndverkere, underleverandører og andre verft. Det er banken, som står for finansieringa. Og det er selvfølgelig fiskere, fraktrederier, ferjeselskaper og andre som har bestilt båten.

Mye av kontakten mellom verftet og alle de andre foregår via telefon, men ofte er det nødvendig å møtes – og gjerne over et lengre tidsrom. Før var det vanlig at fiskere som hadde bestilt båt fulgte med på bygginga, og kunne oppholde seg på Vågland i månedsvis. Slik er det til dels fremdeles. Kontakten mellom båtbygger og båteier må være nær og god.

For noen tiår siden var kommunikasjonene dårlige, og det var ikke var snakk om å ta en liten svipptur til verftet. Det måtte overnattes – og det kunne være både ti og tjue tilreisende som måtte ha overnatting samtidig, gjerne over lengre tid. Men det fantes ikke noe hotell eller pensjonat verken på Vågland eller i Halså kommune forøvrig. Da trådte grenda hjelpende til. Flere naboer til båtbyggeriet i Bakkan sørget for kost og losji, ja gjerne vasking av klær også. Det var svært rimelige «hotell» med svært romslig service, sjøl om det kunne bli trangt om plassen. Det er nesten vanskelig å forstå at de små bolighusa kunne romme tre-fire losjerende, i tillegg til vertsfamilien – som gjerne hadde flere unger.

Uten denne hjelpa hadde det knapt vært mulig å bygge opp båtbyggeriet til den bedrifta det ble. Blant vertene var Anna Stolsmo, Elen og Nils B. Skålvik, Ester og Johan Stolsmo, Gunnvor og Ingebrigt Stolsmo, Ole H. Skålvik, Marie Hagnes, Elen og Tore Kallset, Ragnhild Brun og Marit og Peder Sæter. Marit var søstra til Vaagland-brødrene,



som også hadde «kostkarra» heime, alle tre. Der var det naturligvis kvinnene som sto for alt det praktiske.

– Ofte var det riktig trivelig å ha losjerende, forteller Karen Vaagland, som ble gift med Edvard og kom til bygda fra Melhus i 1948.

– Arbeidsfolk som hadde kost og losji her ble kalt «kostkarra» eller «kostfolk». De arbeidet mye, ofte langt utover kvelden – akkurat som mannen min. Vi hadde opptil tre-fire mann boende her samtidig, men for det meste var det bare en. En kommer borti litt av hvert når en har losjerende, særlig når det var utsettarkanne – det kan du lite på. Det var uvant for meg da jeg kom hit. Det var kjøle til liv!

Ut av disse tette forholdene vokste det mange vennskap.

– Å ja, jeg minnes mange trivelige karer, som Arne Hannasvik fra Tustna og Kåre Furset fra Kristiansund.

– Gikk det ikke ut over familielivet når huset var fullt av fremmedkarer?

– Nei, det vil jeg ikke si. Vi var jo unge den gangen, og så litt annerledes på det. Men jeg husker Edvard måtte si fra en gang. Vi hadde noen sunnmøringer her som var Jehovas Vitne. Det var greie karer, men Edvard gjorde oppmerksom på at de ikke fikk «misionere» overfor ungene. Og det gjorde de heller ikke, forteller Karen.

Vertskapet følte det ofte som om losjerende «kostkarra» hørte til i familien. Følelsen var gjensidig.

– Vi bodde hjemme hos Einar og Brit. Der var vi nærmest en del av familien. Vaagland-familien hadde jo et veldig godt rykte som dyktige båtbyggere, men også som svært trivelige folk. Det var godt å være der, sier Kåre Sandøy, som fikk bygget «Orfjord» i 1950.

★ Sunnmøringene oppdaget tidlig Vaagland. *Hermann Spong* fra Valderøya fikk levert «*Frimann*» i 1965, en kombinert tråler og linebåt på 19,8 meter. Dette var verftets femte fiskebåt i stål.

Foto: Engvig

★ Bildene under: Sildeeventyret ga etterspørsel etter flere og større båter. «Vidgrunn» var den første av fire like snurpere på 85 fot fra Vaagland. Den ble bygd for brødrene Jens, Albert og Bjarne Dragsnes fra Dyrvik på Frøya i 1951. – Du verden for en sjøbåt det var! sier Bjarne i dag. Men båten var ingenting uten et godt mannskap, som her har tatt seg tid til fotografering.

Foran fra venstre: Albert Dragsnes (maskinist og eier), Harald Dyrø, Jens Dragsnes (skipper og eier), Bjarne Dragsnes (bas og eier), Arne Bjørn Dragsnes (sønn av Albert). I midterste rekke: Harald Arvik, Olaf Dyrvik, Theodor Rekkavik, Hans Hansen, Anton Fos.

Bakerste rekke: Ashjørn Wåge, Ole Reppe, Olav Grubba, Edvin Hammer, Odd Ervik, Kåre Karlsen. De var vanligvis 18 mann under fiske, på bildet mangler to.

Foto: Frøya Bygdemuseum
fotosamling

«Kostkaren» som kom tilbake

Ingrid Vaagland var gift med Henrik, den mellomste av brødrene, som tok over som daglig leder da Einar døde i 1963. Også Ingrid var vertinne for et utall «kostkarra».

– En av fiskerne sa at de ikke bygde båt her fordi det var billigst, men fordi de likte seg så godt. De ble som en del av familien, mange av dem. Huset var fullt. Vi hadde opp til tre «kostkarra», som åt alle måltid her. Det kunne bli trangt rundt middagsbordet. En del bodde her under nesten hele bygginga, det vil si et halvt års tid. Andre kunne reise heim i helgene, helst montører, elektrikere og andre fagfolk. Et år reiste de ikke heim til jul før vesle julaften. De arbeidet til midnatt i lang tid for å bli ferdige til jul.

– Det var mange harde tak også for dere som var vertskap?

– Ja, jeg var sliten mang en gang. Når de holdt på til midnatt satte jeg fram mat til dem, før jeg la meg ned på noen timer. Så var det tidlig opp og rydde av etter dem, og sette fram nytt – for de var tidlig på'n igjen.

Huset var ikke blant de største.

– Vi hadde soverommet vårt, og så et dobbeltrom og to enkeltrom. Men de tre guttene våre måtte jo også sove en plass...

Ingrid har mange minner fra tida som vertinne for «kostkarranjen».

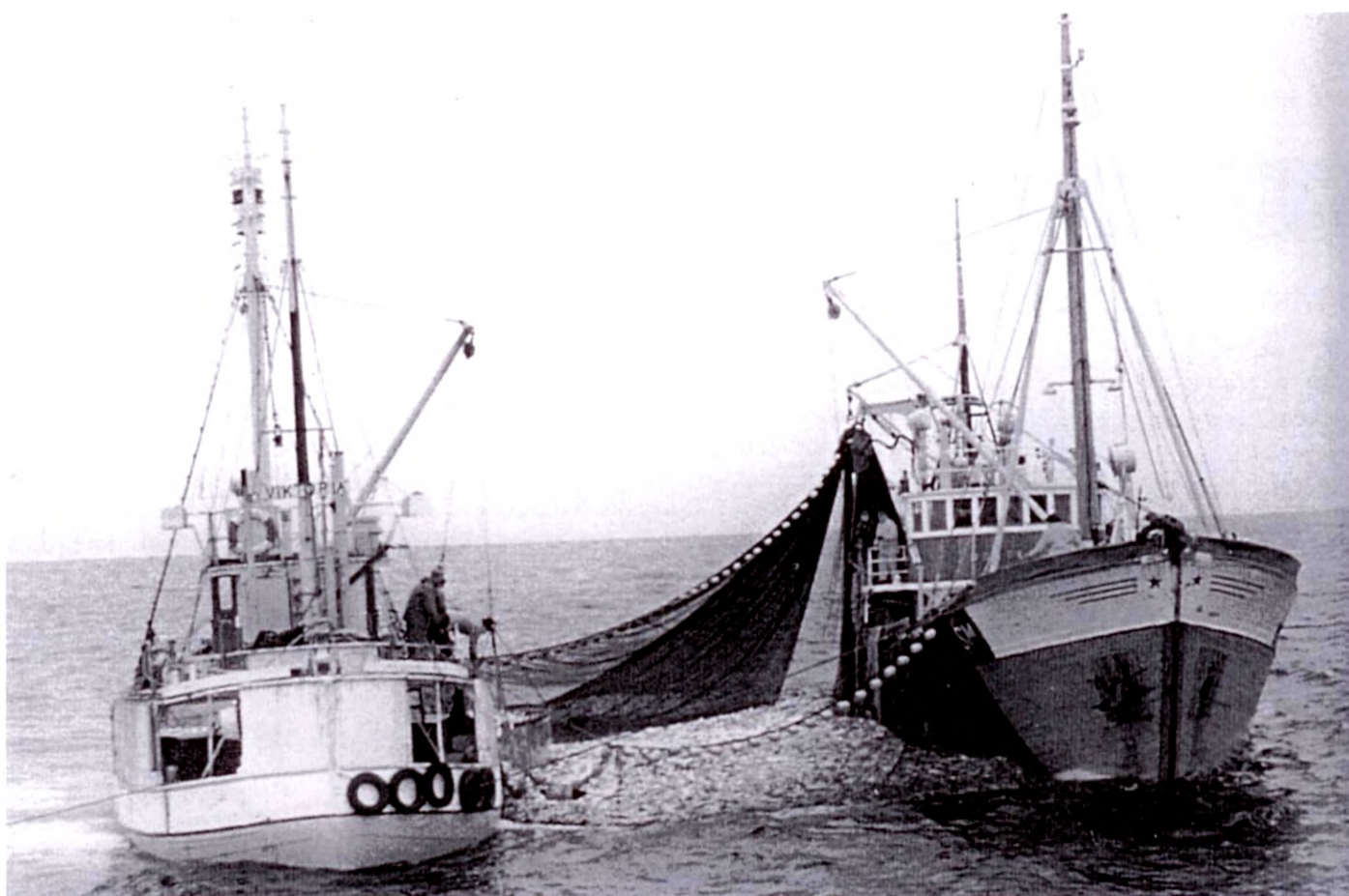
– Jeg husker godt Øyvind Nilsen (som seinere tok navnet Valanes) fra Troms, han var bare ungdommen da han bygde «Valanes». Han kom og var så glad, fordi han hadde fått en million kroner i lån på 21-årsdagen sin. Det var mye penger i 1967! Han satt her ved kjøkkenbordet og skreiv brev til kjæresten sin, husker jeg. Og det gikk da godt med båten, for de kom tilbake i 1976 og bygde en til.

– Joda, vi kom tilbake, og det med stor glede, sier Øyvind Valanes. Begge båtene de bygde bar familienavnet. Den første «Valanes» var den aller første båten som ble levert fra det nye anlegget på Nesset, i 1968. Det var en linebåt, mens den neste var en kombinert linebåt og tråler.

– Hvorfor kom dere til Vaagland Båtbyggeri?

– Første gangen var det mer tilfeldig. Vi hadde flere tilbud, men havnet til slutt på Vaagland. Andre gangen var valget i grunnen opplagt. Vi var veldig fornøyd med båten, med folkene som hadde bygd den – og med de som huset oss! Vaagland har et veldig





godt renommé i alle kretser. De er flinke, pålitelige og ærekjære. Begge båtene våre var av topp kvalitet, og fungerte veldig godt på sjøen.

En annen som kom tilbake var maskinmontør Bjarne Fiksdal fra Molde. Han var ansatt ved Brunvoll Motorfabrikk, og kom til Vågland på arbeid første gang i 1963.

– Jeg bodde nesten alltid hos Ingrid og Henrik, og fikk eget soverom der. Jeg kom veldig nær familien, og var sammen med dem i mange sammenhenger.

Harald Svendsen er en av de mange kontrollørene som har gått arbeidet til Vaagland Båtbyggeri etter i sømmene. Han begynte ved Skipskontrollen i Kristiansund i 1961. Samme året hadde han ansvaret for å kontrollere «Nybakk», en av de siste trebåtene fra verftet.

– Jeg lærte mye av Einar Vaagland, sier Harald Svendsen i dag.

– Han var en ener som fagmann, en hardt arbeidende leder som aldri sparte seg. Han gikk heller i smia og smidde en bolt som manglet, enn å ta middagspause. Dermed kunne arbeidet gå uten avbrekk. I tillegg var han et flott menneske. Han var en mann du kunne samtale med. Han tok imot råd, og han ga råd. Når han så i tillegg hadde brødrene Henrik og Edvard å støtte seg til, er det klart at Vaagland hadde en stor fordel gjennom kontinuitet i ledelsen.

Fiskebåt til fiskarformannen

«Nybakk» var den nest siste av trebåtene fra Vaagland. Den aller siste var garn- og linebåten «Djupaskjær», som ble levert den 15. mai 1962. Den var kontrahert av Einar

★ Havets sølv høves opp i «Drotland» etter et vellykket kast i 1964. Den ble levert til Nils Blakstad på Smøla i 1953, og var et prektig tilskudd til en sterkt voksende snurperflåte. På bildet er «Viktoria» tilkalt for å hjelpe, og kanskje også ta en del av lasten.



★ Svært mye arbeid står igjen etter at skroget er ferdig. Her er Eilif Vassli i gang med innredningsarbeid i styrehuset på «Mikal With».

Lys i tunnelen

Det var trangt om plassen i Bakkan, der båtbyggeriet holdt til de første 40 åra. Etter store snøfall gikk det med mye tid til snømakking, og av og til ble det helt håpløst.

Vinteren 1964 snødde det svært mye, og takras etter takras bidro til å fylle opp uteplassen. Til slutt ga de opp å makke fram til lageret. Isteden ble det gravd en tunnel under snøen inn til lagerdøra! «Bakkan-tunnelen» ble faktisk stående i månedsvis.

Hepsø fra Sandviksberget i Osen kommune (i Sør-Trøndelag), seinere kjent som formann i Norges Fiskarlag gjennom 10 år.

– Det var nok anbefalingen fra sambygdingen Peter Hepsø som gjorde at vi valgte Vaagland. Han fikk bygd «Rav» der i 1952, en båt jeg likte veldig godt – både utseendet og ellers, forteller Einar Hepsø.

– Peter var også på Vaagland for reparasjon og service på en annen båt, og hadde et nært forhold til Einar Vaagland. Jeg tror de var gode rådgivere for hverandre i mange sammenhenger. Einar var en veldig dyktig fagmann, det tok ikke lange tida før han hadde det klart hvordan ting skulle gjøres. Det gikk jo på trebåter i Einars tid, og han var en flink tømmermann. Broren Henrik var mer av «ingeniørtypen», og var sentral i overgangen til stål som var under forberedelse da vi fikk bygd «Djupaskjær». Henrik var kunnskapsrik og flink. I det hele tatt var det fint å bygge båt på Vaagland. De var til å stole på, og la sin ære i at produktet skulle være førsteklasses.

Einar Hepsø ble godt kjent med familien i byggeperioden.

– Vi var mye oppi garden med Brit, kona til Einar. Og guttene deres var noen friske karer i oppveksten!

«Djupaskjær» var en snurper på 63 fot.

– Den kostet såvidt jeg husker rundt 310.000 kroner. Det var billig, og båten var god. Jeg hadde den til 1984. Da ble jeg formann i Fiskarlaget, og bestemte meg for å selge «Djupaskjær», forteller Einar Hepsø.

De første stålåtene

Navnene Einar Hepsø og John Kåre Bøe er knyttet til det store tidsskillet ved Vaagland Båtbyggeri. Hepsø bestilte den siste trebåten, Bøe den første stålåten.

– Det vil si; vi var fire brødre fra Bølandet på sunnmørskysten som fikk bygd «Lowinda». Jeg var skipper, Arnulf var maskinist, Torbjørn kokk, og så var det yngstemann Bjarne, forteller John Kåre Bøe.

– Hvorfor dro dere til Vaagland for å få båt, når det attpåtil var den første stålåten de skulle bygge?

– Vi likte veldig godt de trebåtene de hadde bygd, så vi ville at de skulle prøve å skape en like fin stålåte. Og det greide de. Det ble en veldig god sjøbåt, en god båt i det hele tatt. Vi brukte «Lowinda» til fiske med garn, line og juksa. Vi var to år på Grønland på juksafiske. Ellers fisket vi mye på Island og i andre havområder. Det var mange harde tak, men båten klarte seg godt.

I dag er John Kåre den eneste gjenlevende av de fire brødrene som bidro til å skape historie på Vaagland Båtbyggeri. «Lowinda» fikk byggenummer 63, mens den siste trebåten fra Vaagland, «Djupaskjær», fikk byggenummer 64. Dermed møttes ny og gammel tid på slippen i Våglandsbakkan. Begge båtene var ferdige i 1962, «Lowinda» tidlig på nyåret. Den ble solgt til Ulsteinvik i 1970, og seinere videresolgt til Nord-Norge. John Kåre Bøe mener den er kondemnert nå, etter et havari.

Den andre stålåten fra Vaagland er derimot i full drift fremdeles. «Nyvonia» ble levert til tre brødre Kristengård og faren deres fra Kortgarden i Molde kommune i 1963. I motsetning til «Lowinda» var dette en lastebåt, den lastet 180 tonn og var 26,70 meter lang.

– Båten ble tegnet på Vaagland slik vi ønsket det. Vi hadde med et utkast fra ingeniør Frimannslund ved Skipskontrollen i Ålesund, men det var ikke framme i det hele tatt. Det ble ikke behov for det. Vi hadde et særdeles godt samarbeid med Vaagland om utforming av båten, forteller Arthur Kristengård.



– Arbeidet var av førsteklasses kvalitet. Jeg husker at noen som var ved verftet for å undersøke om nybygg bemerket hvor glatt den var i huden, noe som viste at tilpassing og sveising var skikkelig gjort.

«Nyvonia» var et gjennomtenkt prosjekt: Den ble bygd for å kunne forlenges med inntil fire meter, og det ble gjort av Vaagland i 1969. Lasteevnen ble da økt til 225 tonn. Båten ble solgt til Thorleif Leren i Kristiansund i 1974. Den ble ombygget til brønnbåt for transport av levende fisk, noe den fremdeles blir brukt til.

Sildeeventyret

Ser du de 75 åra til Vaagland Båtbyggeri under ett, har bygging av fiskebåter vært dominerende, og verftet har hatt kontakt med mange dyktige fiskere. Einar Vaagland hadde jo sjøl vært fisker, og drevet skreifiske ut fra Hallarøya om vårene sammen med sin far, og forsto veldig godt behovene deres. De ville sjølsagt ha gode, funksjonelle båter. Og de ville gjerne ut på feltet så fort som mulig for å tjene penger.

– Ja, det stemmer det, humrer Petter Yttersian fra Sistranda på Frøya. Sammen med partneren Arnulf Rabben fikk han levert «Hellskjær», en 92-fots snurper, i 1956.

– Det var egentlig en nordlending som skulle ha båten, men han greide ikke å skaffe penger. Materialene var allerede innkjøpt, og vi fikk overta kontrakten. Vi hadde heller ikke så mye penger, men vi klarte det. Kontrakten var på 510.000 kroner. Noter og notbåter hadde vi fra før.

Mot slutten av byggeperioden var Petter og Arnulf ivrige etter å komme seg på sjøen, men det oppsto et problem da hovedmotoren skulle monteres.

– Det var en 260 HK Hjelset, og den kom hel til verkstedet. Båten sto på beddingen, vi ville bli ferdige og komme oss i fiske. Einar Vaagland forsto oss, men de hadde jo ikke noen kran til å løfte ombord den 10 tonn tunge motoren med. Da fikk Einar rigget opp noen solide tømmerstokker, og dro motoren opp med patenttaljer. Han var veldig betenkt da motordelene skulle dras inn over romluka og senkes ned, men også det ble løst

★ Tidligere kunne stor-silda gå nesten opp i fjæresteinene på kysten. Her er notbåtene til «Dron-land» på veg inn til havn for egen maskin etter et vellykket kast nær land. Flere båter har hatt bellet med seg; det er rene konvoien av notbåter. De to notbåtene var sammenkoblet, med halve nota i hver. Når sildestimen skulle ringes inn løste de båtene fra hverandre, og kjørte i en stor sirkel rundt silda mens nota gikk i sjøen.

★ *Vaagland bygde to ringnotsnurpere med 35 års mellomrom til Peter Hepsø Rederi på Sandviksberget. Båtene hadde samme navn, «Rav», og begge var topp moderne fartøyer i hver sin tids-epoke. De ble levert i 1952 og 1987. Her sjøsettes «Rav den 2.» på nat-testtid fra beddinghallen.*

Foto: Fritjof Olsen

på en betryggende måte. I desember 1956 var båten klar. Vi gikk til Kristiansund og fikk ombord utrustning for 40.000 kroner på krita. Så gikk vi rett på feltet og lasta båten med vintersild på første kastet!

Sildefisket var et eventyr i 50- og 60-åra. Ufattelige mengder sild kom inn mot kysten, og snurperne lå tett i tett på feltet. Vaagland Båtbyggeri ble en del av dette eventyret, og leverte en serie snurpere til sildefisket.

Bjarne Dragsnes fra Dyrvik på Frøya er en av veteranene fra sildeeventyret. Sammen med brødrene Albert og Jens fikk han bygd «Vidgrunn» i 1951. Det var den største snurperen Vaagland hadde bygd til da, og den første av fire 85-fotinger fra verkstedet.

– Du verden for en sjøbåt det var! Vi lasta på den 2200 hektoliter, og det var mye på en båt av denne størrelsen. Vi lasta den helt opp i Nordsjøen, det var hauger av sild på dekk. Vi surra presenninger over silda, og satte kurs mot Egersund, 7-8 timers gange unna. Sjøen gikk over dekk og fram til lugarnedgangen forut. Vi måtte bare gi opp å ta ombord notbåtene, da ble «Vidgrunn» for tung, så båtene ble senka ned igjen og tatt på slep. Tung sjø var det også. Da vi kom fram var det ikke ei eneste sild igjen på dekk. Sjøen hadde vaska ut alt. Det var rart at vi berga. Men det var en god båt, vet du.

De relativt små trebåtene kunne bare ta opp en brøkdelen av hva dagens moderne storsnurpere laster, og fisket var rene handverket sammenlignet med i dag. Til sammen ble likevel fangstene svært store – i største laget, viste det seg seinere.

– Ja, det var tider. Nå sitter basen i kvitskjorte i styrhuset og styrer det hele med instrumenter, sier 85-åringen Bjarne Dragsnes med et aldri så lite sukk.

«Vidgrunn» ble solgt i 1969, og hadde seinere enda tre eiere. Den havnet etter hvert i Egersund, hvor den til slutt ble kondemnert (senket).

Det store sildeeventyret varte ikke evig. Utover på 60-tallet forandra fisket karakter, fra kystnært fiske med trebåter til havfiske med store stålåter, og det ble fisket med ringnot etter makrell i Nordsjøen og lodde i Barentshavet. Seinere startet også fiske etter kolmule langt vest i havet. Vaagland bygde mange snurpere, både til norske og utenlandske kunder, fram til 1980. Da gikk verftet inn i en periode med mer skrogbygging, dels til konkurrenter. Den foreløpig siste større snurperen fra båtbyggeriet var «Rav» på 53 meter, levert i 1987.

Kunder og konkurrenter

Det var altså flere gode grunner til å besøke Vaagland Båtbyggeri, så god forpleining som gjestene fikk. Men den viktigste var og er tross alt å bygge båter.

Egil Ulvan Rederi i Trondheim har de siste åra fått bygd to moderne lastebåter ved Vaagland; «With Junior» i 1998 og «Mikal With» i 2002. Førstnevnte er den største båten som er bygd ved verftet, med sine 59,60 meter. Sistnevnte er et avansert spesialskip for transport av fiskefôr. Skroget ble bygd i Kina, og transportert med lekter til Vågland. Båtbygging er ikke lenger en lokal virksomhet, der skipstømmeret blir hogd like ved båtbyggeriet og metalldelene blir smidd i egen smie.

– Hvorfor valgte du Vaagland da du skulle kontrahere båt, Egil Ulvan?

– Vi var et lite rederi med små ressurser til oppfølging under byggeprosessen, og måtte finne et verksted som var solid og pålitelig, og som vi kunne etablere full tillit til. Det var også nødvendig at verkstedet kunne delta i planleggingsprosessen, og der bidro Vaagland positivt.

Egil Ulvan hadde også erfaring med en Vaagland-båt fra før. Det var «Austborg», en 56-meters lastebåt bygd i 1982, som han kjøpte brukt av Petter Borgen på Haramsøya.

Stoisk ro

Einar Vaagland hadde ei stygg ulykke i 1939, under arbeidet med «Nygaaardsvoldbåtene», da han skar av seg flere fingrer på ei sirkelsag. Mange år seinere kom han til å kappe av en finger til. Han kikket på fingeren, og så kom det tørt:

– For'n na der òg no, ja.



★ *Under til venstre:*
Den nyeste «Ran» på prøvetur, der båt og utstyr testes. I jubileumsåret 2002 var dette fremdeles den største fiskebåten (53 meter) som er bygd ved Vaagland.

Foto: Harald M. Valderhaug

★ *Under til høyre:*
Det er et stort sprang både i teknologi og utseende fra trebåtene til dagens moderne fartøyer. Dette er tråleren «Ole-Kristian Nergård», levert til Arvid Nergård-selskapet Senja Fiskeriselskap i 2000.

Foto: Harald M. Valderhaug

– Vi hadde tilbud på «With Junior» også fra andre verksteder, og prisene var omtrent på samme nivå. Da vi skulle kontrahere det skipet som ble levert i 2002, hadde ikke Vaagland den beste prisen. Det som avgjorde valget av verksted var den veldig gode erfaringa vi hadde fra gjennomføringa av det første nybygget, og den tilliten som ble etablert mellom oss. Dessuten har Vaagland et veldig bra omdømme i markedet. Bedrifta står for kvalitet, redelighet og soliditet. Ellers må jeg si at arbeidsforholdene er utrolig bra, sammenlignet med andre bedrifter i skipsindustrien, sier Egil Ulvan.

Blant de nyeste kundene til Vaagland er også Taubåtkompaniet AS i Trondheim, som bygde en lekter i Kina og frakta skrogene til to taubåter over alle hav til Nordmøre. Skroget til «Mikal With» var med på den samme turen.

– Sjøl om Vaagland ikke har bygd tilsvarende båter tidligere, har de bygd like avanserte båter til annet bruk. Dessuten visste vi hva Vaagland står for når det gjelder kvalitet, og samarbeidet har vært meget bra, sier Ole T. Bjørnevik i Taubåtkompaniet.

De to taubåtene, «Boa Sleipner» og «Boa Mjølner», blir levert i løpet av 2002.

Fornøyde kunder kommer gjerne med godord. Men hva sier en konkurrent om 75-årsjubilanten? Reidar Ås, teknisk leder ved Solstrand AS i Vestnes skryter, han også:

– Vaagland har sterk konkurransekraft takket være sin gjennomførte kvalitet. Vi er jo ikke bare konkurrenter, men har også samarbeidet om flere prosjekter fra 1980 til i dag. Samarbeidet har vært helt topp; det er flinke folk på alle nivå i bedrifta. De er veldig samvittighetsfulle, og legger sin ære i å yte det beste. Anlegget er også veldig fint og har en god beliggenhet for slik industri, uten for nært naboskap til boligbebyggelse.

Ville Ås gjort noe annerledes?

– Det er veldig vanskelig å si. Med et slikt anlegg kunne det kanskje vært mulig å ta noen kalkulerte sjanser. På den andre sida har det sine fordeler å kjøre forsiktig. Uansett ønsker jeg alt godt for Vaagland, sier Reidar Ås.

Alfred Bech var disponent ved Storvik Mekaniske Verksted i Kristiansund i mange år, og fikk et nært forhold til Vaagland.





– Det er en stor glede for en gammel skipsbygger å få hilse jubilanten! Jeg lærte Vaagland Båtbyggeri å kjenne i 60- og 70-åra, ved Henrik P. Vaagland og dagens leder Peder Vaagland. Det ble tidlig klart at en hadde med redelige folk å gjøre, og at kvalitet og punktlighet preget bedriftskulturen. Det var derfor naturlig å henvende seg til Vaagland da Storvik Mek. i 70-åra hadde behov for å bygge skrog til hekktrålerne. Dette førte til levering av skrogene til «Håkøy» i 1970 og til «Bugøyfisk» i 1978. Begge leveransene ble gjennomført med førsteklasses fagarbeid og problemfrie oppgjør.

– Det er tydelig at Vaagland har en strategi som har vist sin berettigelse. Med et moderne anlegg og den fagkunnskap de disponerer, bør også framtida by på spennende utfordringer, sier Alfred Bech.

★ Skipsdåpen er et stort og høytidelig øyeblikk for både båtbygger og båteier. Her er dåpen av «With Jonnes» lykkelig gjennomført den 1. mai 1998. Fra venstre: Peter Kristjan Vaagland, Peder Vaagland, gudmor Oddrun Ulsan, Egid Ulsan og Jean Ulsan.

Foran står Alina (til venstre) og Johanna Vaagland, døtre av henholdsvis Thor og Peter Kristjan.

Foto: Einar Vaagland

Fra Bakkan til Kina

★ Bildet på høyre side:
Den skal tidlig krøkes...
Verftsnæringa ønsker
store rekruttering. Kan-
skje denne gjengen fra
Bårdsbaugen barnehage i
Surnadal ble inspirert av
besøket på Vaagland?

Foto: Peder Reiten

Båtbygging?

Det var lyd, det var lukt, det var smak. Nye og gamle båter om hverandre i fjæra uti Bakkå. Den gamle Gideon-motoren som spydde hvite røykringer når den anstrengte seg for å dra tømmersaga. Lukta av bek og drev og fjære sammen; båtbyggerlukta.

Så satt de der – båtbyggerne – på snekkerlemmen over tømmersaga, og spant drev. Det var vante karer som Lars, Gudolf, Ingebrigt, Johan, Peder, Ingvald, og så var det noen unge som skulle lære faget. Noen ganger satt de stille, konsentrert om arbeidet. Andre ganger smalt det i salte replikker, og latteren bølget utover Skålvikfjorden.

Innimellom smatt småungene forbi, på jakt etter nye eventyr. Opp og ned, att og fram i denne eventyrverden av høvelspon og rotkroker, plankestabler og avanserte gjømmeplasser. Kanskje fikk de kjøre med «bjønnene» på skinnegangen, som strakte seg fra kaia og gjennom hele tomta, bort til lagerplassen for skipsmateriale ved bygdevegen. Så oppslukt var ungene av leiken, så mye krefter brukte de på den, at det hendte de sovnet fra det hele – med hendene under hodet i den digre dungen av høvelspon. Lunt og godt og trygt.

Midt på dagen var det en times middagspause for arbeidskarene. For de som hadde lengst arbeidsveg ble det for langt å gå heim. Da var det ofte ungene som kom med middagsmat til far, men det var ikke alltid maten kom velberga fram. Det var mange veger heimefra til «vervet», kan hende middagen hadde stått på hodet også.

Etterpå, da arbeidsdagen var slutt, var det ofte slitne fedre som tok beina eller sykkelten fatt på heimveg. Økter med tung bordplank eller veldige spant kjentes godt i kroppen. En ting var ikke til å unngå: Bygde du båt, ble du sterk.

Moderne tider

Skipsbygging?

Moderne skipsbygging er ei næring med høye topper og dype daler, og det er ei næring i stadig forandring. Behovet for ulike typer båter endres i takt med utviklinga i industri, fiske og annet næringsliv. Hard internasjonal konkurranse om kontraktene kan gi store utslag på kort tid. I Norge var for eksempel mange store verft bygd opp for å dekke etterspørselen etter store tankskip til ojetransport over verdenshava. Mange av disse verftene forsvant da konkurransen fra lavkostland kom for fullt. Også mindre verft har fått merke at skipsbygging har blitt ei global næring. Avstand er ingen hindring dersom fortjenesten er stor nok. Derfor kan et skrog eller et helt skip til norske rederier bygges i Kina, med lønnskostnader på en brøkdel av de norske.

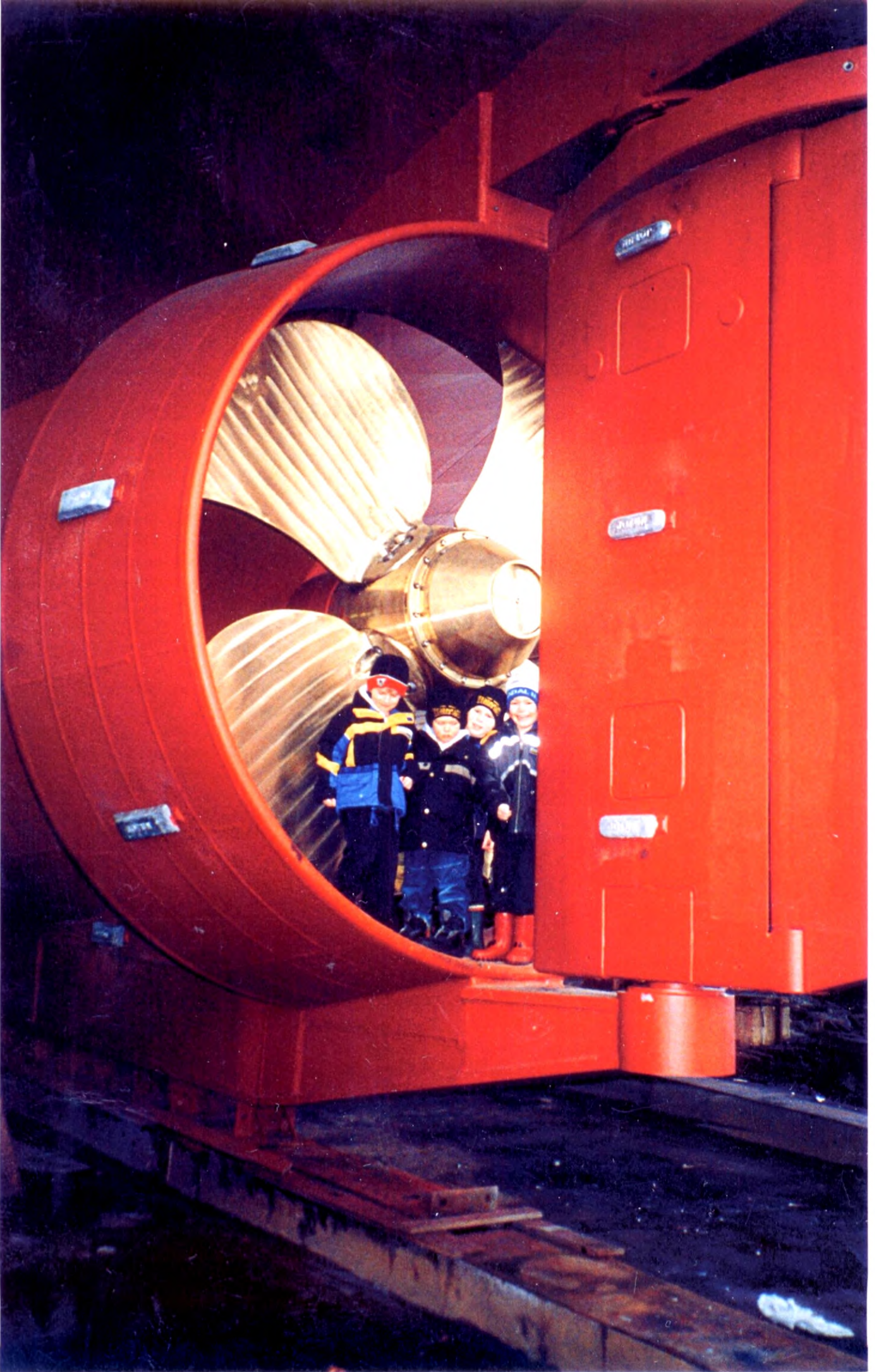
På det meste sysselsatte skipsbyggingsnæringa med underleverandører 40.000 personer. I 1975 var 22.000 verftsansatte direkte knyttet til arbeid med nybygg. Ti år seinere var antallet sunket til 5000. Tankskipene forsvant fra norske verft, men nye skipstyper kom til, ikke minst offshorefartøy til den sterkt voksende oljenæringa.

Friskt liv

Mytene vil ha det til at språkbruken kan bli nokså frisk i verftsindustrien. En av veteranene fra Vaagland, Johs.

Maalen, sier det slik:

– Ingen frå skipsindustrien kjem i menighetsrådet eller edruskapsnemnda.





★ Skroget til «Mikal With» på lekter i Kina, klar til den lange turen over verdenshavene til Vaagland Båtbyggeri. Skrog av en viss størrelse til norske verft vil fremdeles i stor grad bli bygd i lavkostland, men da helst i Europa. Importen fra Kina kan ha vært en engangsføreteelse.

Navnet skjemmer ingen

Den første stålåten som ble bygd ved Vaagland, ble levert til fire brødre Bøe fra Bølandet på Sunnmøre i 1962. Den fikk navnet «Lowinda», inspirert av Erik Byes vise «Anna Lovinda». Men faren til de fire eierne var ikke fornøyd med navnet. Han mente det var så mye ulykke i visa, skrev Tidens Krav.

Skipper John Kåre Bøe tok til motmæle mot opphavet:

– Et navn skjemmer ingen, bare man ikke skjemmer det selv. Og alle navn som inneholder holmer og skjær, er jo opptatt fra før!

Samtidig har det vært store forandringer i strukturen i næringa. På den tida da Einar Vaagland begynte i naustet heime var det båtbyggerier «på hvert nes». I dag er bare noen få igjen.

Vaagland Båtbyggeri har også opplevd skiftende tider. Likevel er bedriftas historie preget av en forbausende stabilitet. Gjennom 75 år har det bare vært permittert arbeidere noen få ganger, i korte perioder på inntil tre-fire måneder. Vaagland har holdt hjulene igang gjennom å levere kvalitet, og gjennom å utvikle seg: Overgang fra tre til stål, nytt og mye større anlegg, stadige moderniseringer og forbedringer – sist gjennom bygging av ny tørrdøkk til 10 millioner kroner i 2001. Men kravene til utvikling og modernisering blir ikke mindre i framtida. Det er daglig leder Peder Vaagland mer enn klar over.

– Skipsindustrien er ikke til å kjenne igjen, sammenlignet med for 20-30 år siden. Før hadde verkstedene egne folk som gjorde alt fra A til Å, med stål og rør og montering og innredning og alt det andre. I dag er det få eller ingen verft som utfører alt elektriker- og snekkerarbeid sjøl. Nå er skipsbygging i mye sterkere grad blitt entreprenørvirksomhet, der det gjelder å finne de riktige underleverandørene, og legge det store puslespillet som en moderne båt er. Den store utfordringa ligger i å være best til å sette sammen alle de ulike bitene. Det krever god organisering og prosjektstyring. Det er dette som er konkurransekrafta vår.

De siste tjue åra har norsk skipsbygging dreid fra tonnasje til kompleksitet. Båtene har ikke blitt større, men stadig mer spesialiserte.

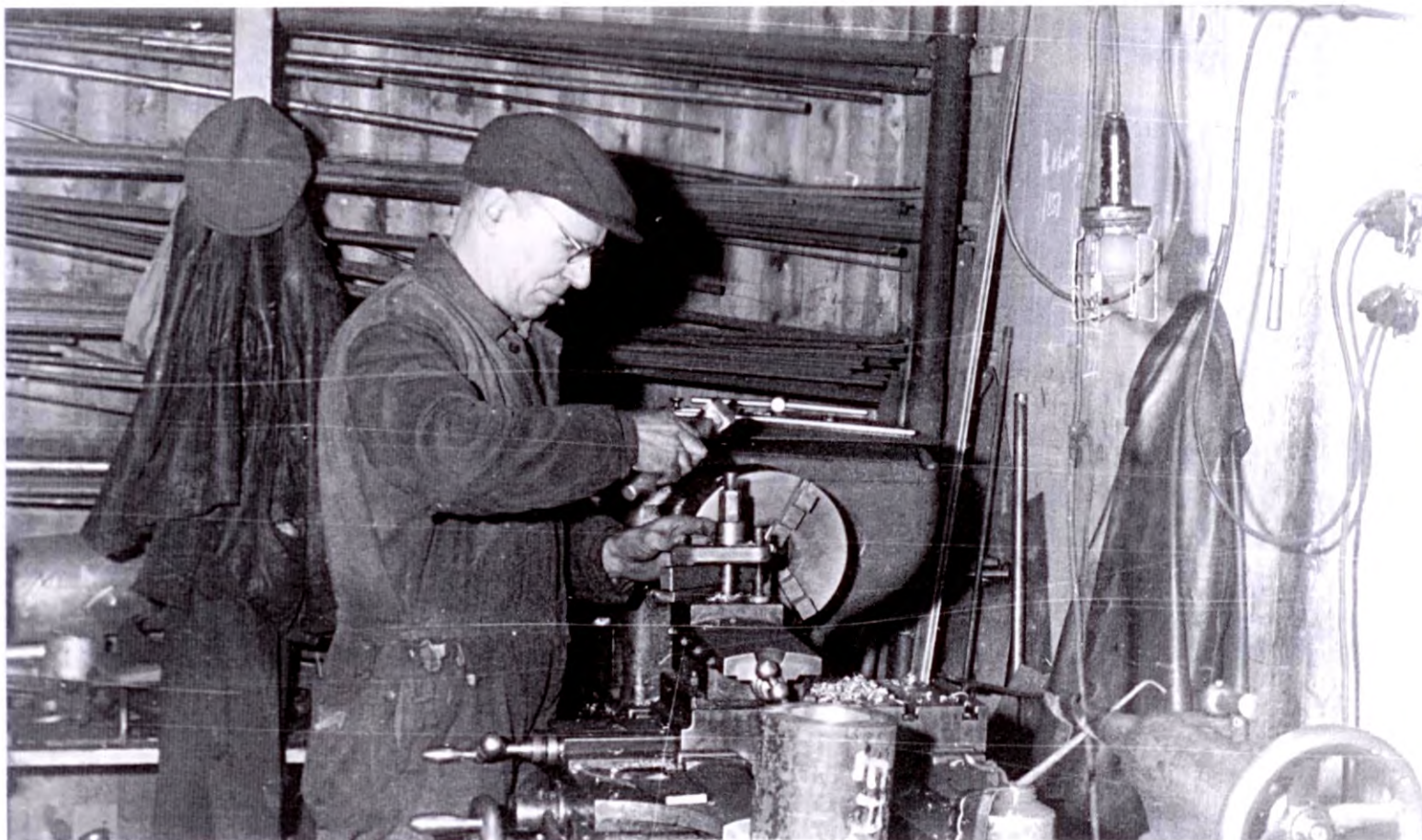
– Og det er dette som gjør at vi kan konkurrere. Ellers ville kanskje Polen og andre lavkostland tatt over all skipsbygging, de leverer jo skrogene allerede. Vi må være i fremste rekke og utvikle nye løsninger, nye båter og nye båttypen. Og vi må levere kvalitet. Det gjelder ikke bare skrog og båter og utrustning, men hele industrien rundt båtbygginga. I vårt fylke er vi jo godt stilt. Her finner vi de fleste og beste leverandørene innenfor mange felt, som gear og propellanlegg, styremaskiner, vinsjer, kraner og annet dekkmaskineri, fangsthandtering og fabrikkianlegg, skipselektronikk, møbler, redningsmaterieell og mye annet.

– Her finnes dessuten skipsmejlere, skipskonstruktører og konsulenter, utdanningsinstitusjoner – altså det meste av «infrastrukturen» som er nødvendig for et godt skipsbyggingsmiljø. Og ikke minst finnes det mange kunder her i fylket, om det er innenfor fiske, fraktfart eller offshorefartøyer.

Hard konkurranse

I 2002 leverte Vaagland «Mikal With», en avansert lastebåt for frakt av fiskefôr. Til denne båten ble det brukt ca. 40.000 ulike elementer. Hver minste del skal registreres. Da gjelder det å ha orden i saksakene. På dette området har båtbyggeriet svært gode tradisjoner. Einar Vaagland holdt nøye oversikt med timeforbruk og innkjøp helt fra den første båten han bygde. Da båten var ferdig, visste han hva det hadde kostet å bygge den, og om han satt igjen med noe overskudd. Systematikken er beholdt, sjøl om verden har forandret seg til det ugjenkjennelige.

Da Einar begynte på byggenummer 1 høsten 1927, bygde han båten av tømmer fra nørømrådet. Han ville neppe trodd det dersom han fikk vite at båtbyggeriet hans 75 år seinere skulle hente ferdige skrog fra Kina. Det er pengene som rår, og når det er mange millioner kroner billigere å hente et skrog fra lavkostland enn å bygge det sjøl, har heller ikke Vaagland noe valg. Lar de være, får de ikke kontrakten. Dette blir forsterket av at



inngåelse av kontrakter ikke bare er et forhold mellom verft og kjøper lenger. Et nytt ledd har meldt seg for fullt: De skipstekniske konsulentene.

– Dette er en bransje som har vokst sterkt de siste åra. De har alltid vært med, men på et helt annet nivå. Verkstedene bygde ned kompetansen innen tegning, konstruksjon og prosjektutvikling. De kjøpte flere tjenester av konsulenter, som nå har bygd seg kraftig opp. Dette er ei utvikling som har vært mye diskutert, og mange mener det var feil at verkstedene ga slipp på denne kompetansen. Nå har skipstekniske konsulenter i stor grad satt norske skipsverft på sidelinja når det gjelder markedsføring og salg. Konsulentene tegner og beregner all slags båter, har kontakter i markedet og selger sine prosjekter: «Her er verdens beste båt. Vi tegner og beregner, og finner et verksted til deg som kan bygge båten til gunstigst pris». Konsulentene kan også øve et visst press på verftet, som jo er avhengig av å få stadig nye kontrakter.

Nye tider – nye prioriteringer

Kjøp av skrog fra Latvia, Polen, Romania og andre lavkostland. Utstrakt bruk av skipstekniske konsulenter. Begge deler påvirker skipsbyggingsindustrien og konkurransen innen næringa sterkt. Men det er også mange andre momenter i kampen om kontraktene.

– Det er mange konkurrenter, og i perioder er konkurransen hardere nå enn før. Det er tilbud og etterspørsel som styrer, og når det er stor etterspørsel er det flere som kaster seg innpå. Vi så det i forbindelse med subsidiepolitikken som gjaldt før 2001. Da ble det slutt på byggetilskuddet. Dette gjorde at det ble svært stor aktivitet utover mot slutten av 2000.

★ *Omstilling. Det er et nøkkelord for verftsneringa. For 20–30 år siden hadde verftene egne folk til å utføre mye av det arbeidet som nå gjøres av andre, for eksempel med stål og rør. Håkon Foss, ansatt fra 1954 til 1978, var en tusenkunstner i dreiebenken og maskinverkstedet.*



★ Norsk skipsbygging har dreid fra tonnasje til kompleksitet: Hver båt har blitt et enormt puslespill, der bitene hentes verden over. «Mikal With» er et godt eksempel på det. Det ble brukt ca. 40.000 ulike elementer i den avanserte lastebåten. Norsk verftsnæring må være ledende inne utvikling og internasjonalt entreprenørskap for å makte konkurransen fra lavkostlandene.

Foto: Harald M. Valderhaug

– Hva kan Vaagland gjøre for å stille sterkere i konkurransen i framtida?
 – Vi må satse mer på markedsføring og salg, på å markere oss overfor de som er med og bestemmer når det skal kjøpes båter. Vi må fortsatt være pålitelige med hensyn til leveringstider og kvalitet. Vi må ha godt samarbeid med kundene, det blir bare mer og mer viktig.

Vaagland Båtbyggeri ble tidlig med i Vestlandske Fartøybyggerlag (VF), som ble opprettet i Bergen tidlig på 60-tallet. VF skulle formidle kontrakter mot provisjon, og påvirke myndighetene til å gi næringa bedre rammebetingelser. Samtidig ga VF praktiske råd om forretningsdrift, der kunnskapen var så som så i mange av de mindre verftene. Denne sammenslutninga var nyttig for båtbyggeriet.

– Det begynte med små og mellomstore verft fra Flekkefjord til Nordmøre. Seinere kom også verft lenger nord med. Nå har VF skifta navn, til Norske Skipsverft, og har 33 medlemsbedrifter. Utviklinga til organisasjonen viser litt av hva som har skjedd i næringa: Markedsføringa når ikke så godt fram som før, der har andre aktører kommet inn. I steden er Norsk Skipsverft med og formidler skrogbygging. Det er litt rart: De som var med og trygget mye av norsk skipsbygging er i dag med og hjelper oss med å sette bort halve arbeidet!

Trenger folk

Ei oppgave er uhyre viktig, sier Peder Vaagland: – Å beholde det folket vi har, og rekruttere og lære opp nye.

Prosjektleder Peter Kristjan Vaagland er helt enig.

– Dette med å rekruttere folk er den største utfordringa vi har, ved siden av å skaffe nye oppdrag. Vi er i rute når det gjelder anlegg, men må gjøre Vaagland Båtbyggeri til en mer attraktiv arbeidsplass. Vi ligger midt i Halså kommune, og ønsker å rekruttere flere av våre ansatte fra bygda. Flere av de som skulle vært «grunnstammen» i arbeidsstokken sluttet for at par år siden. Det drar mye kompetanse når folk slutter, som det tar tid å bygge opp igjen.



– Hva skal bedriften gjøre for å bedre rekrutteringa og holde på de ansatte?
 – Vi er igang med flere tiltak. Ett gjelder bedre samarbeid med skolene, fra grunnskolen til videregående. Vi ønsker å begynne tidligere med å vekke interesse for det vi holder på med, både her i nærmiljøet og ellers. Tiltakene spenner fra å invitere skoleklasser på besøk, til å tilby sommerjobb for elever i 9. og 10. klasse og presentere oss for studentene på yrkesfaglig studieretning ved Surnadal videregående skole. Vi kunne også prøve å legge til rette for dem som faller utenfor i skolen.

Det er slett ikke bare Vaagland som har problemer med rekrutteringa. Mange verft og andre industribedrifter sliter med det samme. Industrien lokker ikke ungdommen.

– De beste ambassadørene for bedriften er vi som arbeider her i dag. Ved å fortelle om at vi har gode og interessante arbeidsplasser kan vi markedsføre verkstedet på en veldig direkte måte.

Mange bedrifter satser både penger og arbeid på å øke trivselen, både ved å bedre arbeidsforholdene og gjennom sosiale tiltak. Det siste tiltaket fra Vaagland Båtbyggeri er å bygge småbåthavn for de ansatte og deres familier.

– Meninga er å bidra til å fremme trivsel og interesse for sjølivet. En del arbeid gjenstår, men så langt er småbåthavna blitt godt tatt imot.

Vaagland Båtbyggeri har et godt og moderne anlegg med plass til langt flere ansatte enn dagens 35. For få ansatte kan også gi kapasitetsproblemer, slik at man må si nei til kontrakter, sier Peter Kristjan Vaagland.

Dersom man ikke klarer å utnytte kapasiteten ved anlegget, har det daglige, økonomiske konsekvenser. Kontorleder Peder Reiten forklarer:

– Vi har faste kostnader, som kan fordeles på et visst antall produktive arbeidstimer. Har vi flere ansatte å fordele de faste kostnadene på, går timeprisen ned. Det gir oss sterkere konkurransekraft. Det er også en grunn til at vi gjerne skulle hatt flere ansatte, selvfølgelig under forutsetning av at vi har arbeid til alle. Alternativet er å leie inn folk fra andre firma, og det blir mye dyrere enn å ha fast ansatte.

★ Innredning i oppholdsrom og lugarer på moderne båter holder høy boligstandard. Dette er fra messa på «Mikal With».

Foto: Knut Vaagland

Bek-bekre

I den første tida ved båtbyggeriet laga de bek-koster av saueskinn med ulla på. Under krigen var det vanskelig å få tak i saueskinn, og Einar Vaagland lurte på om de ble nødt til å slå ihjel hunden Peik for å få smurt en båt med bek. Men problemet løste seg på helt annet vis.

Nils Skålvik, kjent som Storskålvik, hadde en bekre gående i band utenfor huset sitt. Så fikk bekren se speilbilde sitt i et kjellervindu, og det var et syn den ikke likte. Bekren tok tilsprang og stanga inn glaset, men strupte seg samtidig i bandet. Det var sjølsagt trasig, men var i det minste godt for noe: Båtbyggeriet fikk kjøpt et saueskinn til bek-koster.

Fra skole til verft

Hva sier ungdommen sjøl om å arbeide ved Vaagland Båtbyggeri? Bedrifta har to lærlinger i jubileumsåret: Rune Nessæther og Bård Arne Vaagland.

– Dette er en fin plass å være på. Anlegget er fint, og vi har bra læremuligheter. Fadderordninga som skal følge oss opp fungerer kjempegodt. Sjøl har jeg fagarbeider Svein Ove Bendiksen som «fadder», forteller Rune Nessæther.

Han er på halvannet års lærlingekontrakt, etter å ha gått grunnkurs i mekaniske fag og både VK1 og VK2 ved Surnadal vidaregåande skole. Etter læretida skal det avlegges fagprøve.

– Det var naturlig å gå vidare som lærling. Jeg fikk tips fra en av arbeiderne her om at det var mulig å få kontrakt. Vaagland var også på skolen og informerte, og sa de var interessert i lærlinger.

Rune synes det mest interessante arbeidet er å være med i maskina. Ellers blir det blant annet noe rørlagging, og han har vært innom dreining.

– Vil du fortsette innenfor denne næringa?

– Ja, det tror jeg. Jeg trives med dette arbeidet, og kan godt tenke meg å fortsette her ved bedrifta. Det er en fin arbeidsplass med greie arbeidsforhold, og jeg har lyst til å bo her i området.

Den andre lærlingen, Bård Arne Vaagland, tilhører «familien».

– Ja, jeg får høre det når noe ikke er bra! flirer Bård Arne. Faren hans, Einar Birger, er den yngste av de tre sønnene til grunnleggeren Einar Vaagland, og driver Vaagland Mekaniske Verksted på samme sted som båtbyggeriet tidligere lå.

– Jeg vokste opp med «maskin og mek», og har bestandig vært interessert i «skruing». Jeg liker å arbeide variert. Motorer og skruing er bra, mens det kan bli i meste laget med stålarbeid, sier Bård Arne. Han har gått linja for stålskipsbygging ved Gjermundnes vidaregåande skole, og er nå på toårig lærlingekontrakt.

– Det er ikke så enkelt å finne ut hva en vil bli. Jeg er interessert i båter, men vet ikke om å bygge nye båter passer så godt. Da blir det mye stålarbeid, slik som sveising, montering, skjæring og sliping. Jeg er mer interessert i vedlikehold, reparasjoner og utskifting av motorer. Det er artig å skru sund og se hvordan det fungerer. Da får du gjøre mer som du vil; må improvisere og finne løsninger sjøl. Det var artig og givende å være med nybygget «Mikal With» på ei ukes rundtur på jomfruturen, og se hvordan alt fungerte.

★ *Marledsføring er svært viktig. I «gamle dager» brukte man ikke mye tid og penger på slikt, men det ble gjerne en annonse i avisene i forbindelse med omtale av nybygg. Denne sto i Romsdalsposten midt på 50-tallet.*

★ *Den nye småbåthavna for de ansatte bidrar til å fremme trivselen ved Vaagland Båtbyggeri.*

Foto: Peter Kristjan Vaagland





– En god arbeidsplass

Tillitsmann Einar Lenes ser ingen grunn til at ikke rekrutteringa kan bedres.

– Vaagland er en stabil og god arbeidsplass. Vi 27-28 som arbeider «på golvet» har et flott kameratskap, og miljøet på arbeidsplassen er det ikke noe å si på. Også det fysiske arbeidsmiljøet er meget bra. Tørrdokken var et stort framskritt; nå kan vi ta inn skrog og utruste disse innendørs. Dokken gjør også at vi kan ta reparasjoner og ombygginger i perioder uten nybygg, sjøl om det ikke alltid er slikt arbeid som frister mest.

– Forholdet til ledelsen er også godt, etter min erfaring er det unikt sammenlignet med mange andre steder. Jeg snakker hele tida med Peder (Vaagland) om arbeidet og om ordrebøkene. Samtidig er det selvfølgelig ting som kan forbedres. Det gjelder blant annet kommunikasjonen internt, men det må sies at den har bedret seg atskillig de femseks årene jeg har vært her.

– Blir dere tatt med på råd?

– Vi er litt for lite inkludert i selve diskusjonen rundt ulike prosjekter, for eksempel når det gjelder framdrift og fornying av utstyr, men også det er i ferd med å bli bedre.

Einar Lenes påpeker at gjennomsnittsalderen ved bedrifta er i høyeste laget; godt opp i 40-årene.

– Vi sliter med å beholde ungdommen. Mange lærlinger forsvinner til bedre betalt

★ Rekrutteringsarbeidet er høyt prioritert ved Vaagland. Her er ungdommer ved bedrifta i juli 2002. Fra venstre: Ingrid Helen Vaagland, Torgeir Strand Fjelnset, Marius Bendiksen, Rune Nessæther og Bård Arne Vaagland. De tre første hadde sommerjobb, de to siste er lærlinger. Tilbud om sommerjobb er ett av tiltakene for å bedre rekrutteringa.

Foto: Åsmund Frydenlund



★ *Folksomt under en skipsdåp på Vaagland, der Halså skolekorps spiller. For verftet er dåpen bekræftelsen på at skipet er fullført etter kontrakten.*

arbeid i offshore og annet. Det er en ugunstig situasjon for bedrifta: Vi lærer opp folk som forsvinner. Ungdommen står ikke i kø for å komme hit. IT og kontor frister mer enn å få lort på fingrene. Jeg er enig med dem som mener at vi må mer ut i skolene, og få vist hva vi egentlig holder på med.

– Er det lønna som skremmer ungdommen?

– Jeg mener vi har konkurransedyktig lønn, sammenligna med annet lokalt næringsliv. Men det må den også være. Lønningene i Nordsjøen kan vi aldri slå.

I jubileumsåret har fagarbeidere med fagbrev ei topplønn på ca. 230 000 kroner i året, baser har 10 prosent mer. I tillegg kommer bonuser for innsparte timer ved bygging av båter. Mange arbeidere fikk for eksempel rundt ei halv månedslønn i bonus på «Mikal With», for en arbeidsperiode på rundt et halvt år.

Einar Lenes er pendler, som de fleste av dagens ansatte. Han er fra Kyrksæterøra, og kjører fem mil hver veg sammen med tre andre.

– Det er ikke noen fare å kjøre fem mil, sjøl om vegen er kronglete. Jeg er vant til å pendle, og har vært ved flere verksteder som har fått økonomiske problemer. Da ser du verdien i en stabil arbeidsplass.

Arbeidsoppgavene er varierte.

– Vi har fått ei stor forandring de siste årene: Det var mer direkte platearbeid før, da vi bygde skrogene sjøl. Jeg er litt redd for at vi skal miste kompetanse på skrogbygging. De som kan det i dag vil etter hvert bli pensjonister, og da kan vi få problemer med å skaffe folk dersom det blir aktuelt å bygge skrog igjen. Dette handler jo om internasjo-



nal økonomi. Når det påstås at det blir billigere i utlandet sjøl om vi arbeider gratis, hva gjør vi da?

– Er du redd for at hele båten skal bli flagga ut?

– Ikke på kort sikt. I dag blir jo mye av utstyret lagd her i landet, og vi har et solid forsprang når det gjelder kompetanse. Men på lang sikt kan det være en fare.

Skrog fra Kina kan ha vært et engangstilfelle for Vaagland. I framtida vil trolig land rundt Østersjøen være mer aktuelle, som Polen og de baltiske statene.

– Vi har sjøl vært med på et prosjekt der deler har gått fram og tilbake mellom land. Vi bygde tre seksjonsdeler til luksusskipet «The World» for Fosen Mek. Verksted. Delene ble slept til Sverige på en lekter. Der ble de sveisa sammen på et verksted Fosen eier, og så slept opp til Fosen igjen. Det er slik det fungerer i denne næringa. Finnes det fordeler å hente ved å flytte på båter, gjør man det, om det synes aldri så ulogisk.

Et «reiner» yrke

Slikt var ikke aktuelt i 1970, da Arne Hoås fra Valsøyfjord begynte ved Vaagland Båtbyggeri.

– Nei, det er kjøle å tenke på at vi sleper skrog fra Kina og hit, for så å begynne å forandre på det! Du får ikke den følelsen som det gir å begynne på en ny båt. Det er noe helt annet å bygge opp en båt nedenfra. Nå begynner vi med å forandre på malte skrog.

– Det mest givende ved arbeidet har vært å se framsteget i arbeidet med båtene. At det nærmer seg slutten, å få til et ferdig produkt, å se fram til sjøsettinga. Det var et høy-

Kjøttkakesjokket

Marit og Peder Sæter tok imot mange «kostkarrar», tilreisende båteiere og arbeidsfolk som bodde privat mens de arbeidet på Vaagland. En av de faste gjestene på 50-tallet var en elektriker fra Kristiansund som het Bolso. Han ble godt traktert. Til å begynne med syntes Bolso det gikk for vidt:

– Kjøttkaka midt i uka! Dækker spis no væl ikkje son-dagsmat på ein onsdag!?

Debet og kreditt

Båtbygging er ei spesiell næring, på mange måter. Blant anna går det hele tida pengar ut av kassa, mens det kan gå lang tid mellom hver gang det kommer noe inn. Kontorleder **Peder Reiten** sier det slik:

– E seinne ut berre ei reking i året, men den e kjole stor!

Sulten kjetting

Johannes Blekken og **Håkon Foss** bodde på Betna, og hadde fast skyss med **Hallvard Rognskog** til arbeid på Vaagland. Håkon hadde plass ved den ene hjulkassa bak i bilen. Hallvard brukte kjetting når det var glatt. En vinter slo kjettingen hull i hjulkassa, men Håkon holdt på plassen sin sjøl om kjettingen stadig snappa etter skinnjakken hans.

En dag var likevel begeret fullt: På vei til arbeid gjorde kjettingen et dristig kast, og tok med seg bladvottene til Håkon!

depunkt. Og det var spennende: Går det bra? Hvordan vil båten ligge på sjøen? Nå, med tørrdokken, er fortidas stabelavløpning borte – og med den noe av stemninga og spenninga. Men jeg ville ikke vært uten tørrdokken! Den er et stort framskritt for oss, og gir oss nye muligheter.

Arbeider du på et verft, må du regne med å bli skitten både på overallen og på fingrene. Støv, gass og olje er en del av arbeidsdagen.

– En skal ikke svartmale dette yrket, tross alt. Det har blitt mye reinere. Nå kommer platene blanke og primet, før var det «svartplåt». Før begynte vi med ei lita kran, og det ble en del venting mens vi reiste opp båten del for del. Nå bygger vi i seksjoner. Det er mye raskere og mer lettvt.

– Har det blitt mer stress i arbeidet?

– Det skal leveres raskere og raskere. Tempoet er kanskje blitt jevnere. Men jeg kan ikke si jeg opplever arbeidsdagen som stressende. Og så var det en helt annen type arbeid før. Da ble det satt sammen to mann, og så holdt de på til de var ferdige. Det tok utrolig lang tid å plate opp en båt, sammenlignet med dagens seksjonsbygging. I dag har dessuten de fleste varierte oppgaver. Det synes jeg er positivt.

– Det er ei utstabil næring, dette?

– Ja, men på disse 32 årene har jeg aldri vært redd for arbeidsplassen min. De har vært fenomenale til å få tak i arbeid. Jeg har knapt vært permittert. Det er det ikke alle i denne bransjen som kan si.

Lars Magne Settemsdal fra Bøfjorden og Hans Henrik Blekken fra Åsskard har samme erfaring. De har vært ved Vaagland i henholdsvis 20 og 28 år.

– Jeg kom rett fra militæret, stilte hos Henrik og spurte om arbeid – og fikk begynne neste dag! Det var rett på sak, minnes Hans.

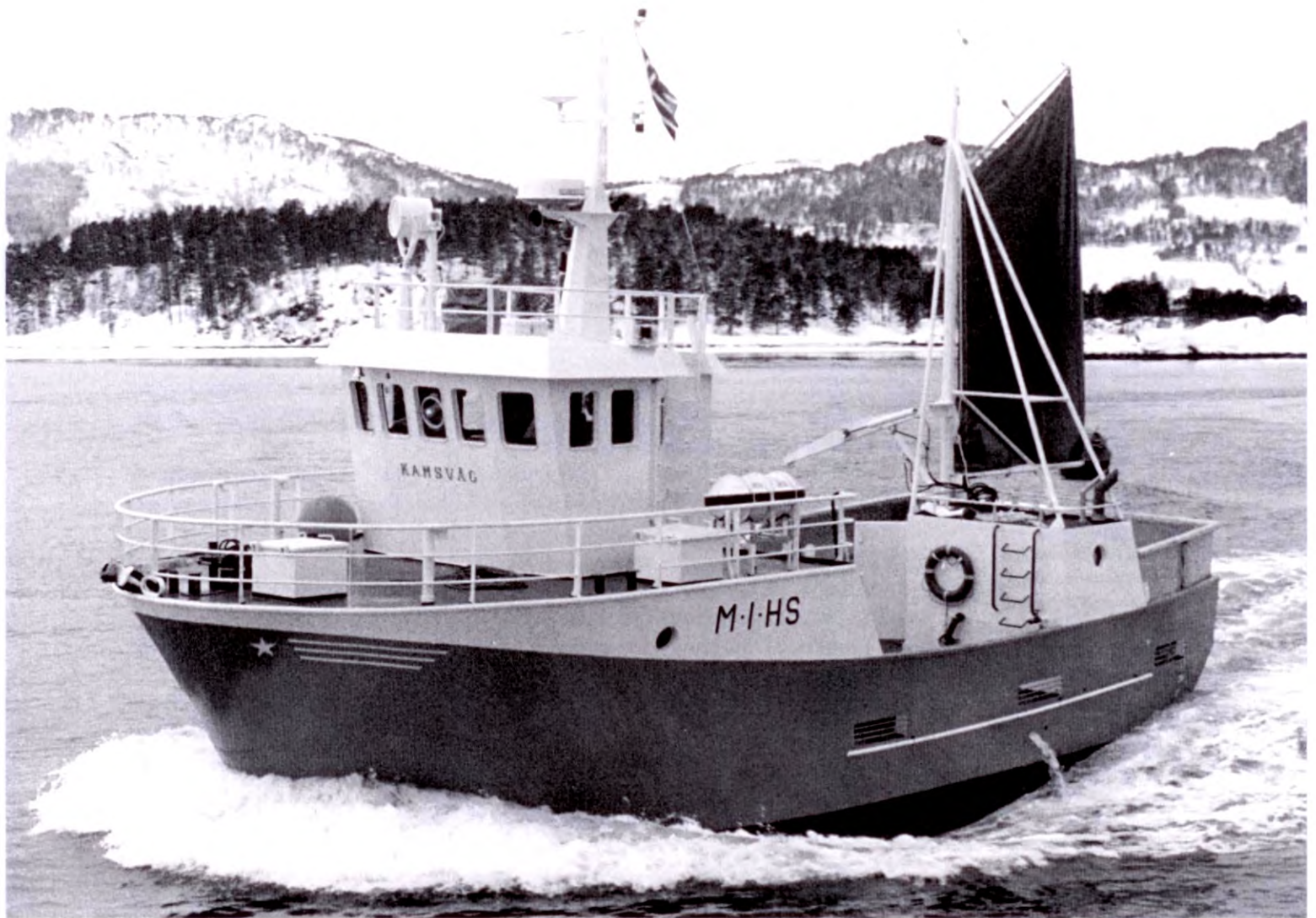
– Vaagland har vært en sikker og solid arbeidsplass. Det har mye å si når en etablerer heim og får unger.

Lars kom fra yrkesskolen første gangen han begynte ved bedrifta, for over 30 år siden. Han har også drevet heimgarden en periode, og vært hos andre verksteder, blant an-

*Vaagland Båtbyggeri har en kjerne av dyktige medarbeidere som har vært med gjennom mange år. Her har to av dem, **Henrik L. Vaagland** (til venstre) og **Arne J. Hoås**, fått Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste gjennom 30 år. Henrik har vært ansatt siden 1965, Arne siden 1970, og begge arbeider fremdeles ved bedrifta.*

Foto: Lars Olav Lillebo





dre Kleivset på andre sida av Skålvikfjorden og storbedrifta Rosenberg ved Stavanger.

– Det er mye å lære i skipsindustrien. Vi skulle vært mer rundt og sett hvordan de gjør det andre plasser, sier Lars.

De to er enige: Det å skaffe folk er ei minst like stor utfordring som å skaffe arbeid. Og hvis folk slutter, er det ikke av frykt for framtida.

– Vi er «poteter», vi som jobber her. Det er både en svakhet og en styrke. Vi er ikke like gode på alt, men vi får variasjon i arbeidet og går ikke så lett lei.

I mekanisk industri vil alltid faren for arbeidsulykker være der. Lars Settemsdal og Hans Blekken har opplevd lite av slikt.

– Det har vært få arbeidsulykker med sjukemelding her i vår tid, men noen «nestenulykker». «Sveiseblink», kortvarige synsskader under sveising, er det vanligste.

– Lagarbeid er avgjørende

Ulike varianter av stikkordet «lagarbeid» kommer fort fram når du snakker med noen i båtbyggeriet, uansett hvor i bedrifta de arbeider.

Thor Vaagland sier det slik:

– Vi er dyktige til å bygge båter, men vi må huske at dette er lagarbeid. Det har en enorm effekt å få tak i gode folk som har Vaagland som førstevalg. Vi i distrikta må ha ekstra attraktive arbeidsplasser for å få nye medarbeidere, mener Thor, som er sønn av Henrik Vaagland. De siste 15 årene har han vært bas i maskinavdelinga, og er opptatt av de fordeler en oppnår med god kommunikasjon og godt lagarbeid.

– Noen av oss har gått på arbeidslederkurs i regi av NHO. Der har vi tatt opp temaer som kommunikasjon, motivasjon og konflikthandtering. Jeg har hatt utbytte av det.

★ *Det har gått lang tid mellom hver gang Vaagland har levert nybygg til heimbygda, men i 1986 ble dette kystfiskefartøyet på 14,95 meter levert til Jan Kamsvåg fra Vågland. Med utgangspunkt i «Kamsvåg» ga båtbyggeriet et godt bidrag til fornyelsen av kystfiskeflåten. Ytterligere seks båter med basis i denne modellen ble levert mellom 1989 og 1993.*

★ *Bildet til høyre: Tungt løft, men slikt er da også krana på «With Junior» bygd for.*

Foto: Peder E. Vaagland

★ *Bildene under: To ulike byggemåter viser utviklinga på Vaagland og i norsk verftsnæring. Det ene bildet viser skroget til «Austborg» på beddingen i 1982. Dette var før seksjonsbygging ble vanlig på Vaagland, og i ei tid da norske verft fremdeles var konkurransedyktig på skrogbygging. I dag bygges skipene i seksjoner, som så monteres sammen.*

På det andre bildet ligger en akterskipsseksjon på sveiseplanet, propellerboss er satt inn.

Foto: Peder E. Vaagland

Alle tiltak som kan være med på å sikre trivselen ved arbeidsplassen er viktige. Det gjelder sjølsagt oss som er her til daglig, og det gjelder dem vi håper å få inn. Folk må ha lyst til å komme hit, og de må like seg så godt at de ønsker å bli her. Alt dette har mye å si for gleden og selvfølelsen i arbeidet, mener Thor.

Søskenbarnet Anders Vaagland, mellomste sønn av Einar, er i dag blant veteranene på båtbyggeriet. Som begge onklene, Henrik og Edvard, begynte han ved båtbyggeriet det året han ble konfirmert. Anders startet arbeidet med «Reinebuen» i 1959, og har gjort seg mange av de samme tankene som Thor.

– Vi må skaffe og holde på fagfolk. Vi kunne godt vært 50-60 mann fast i produksjon her, pluss innleide spesialister. Det positive er at vi har et godt anlegg med rom for større prosjekter. Utfordringa er at vi trenger folk, og vi trenger å beholde dem lenge nok til at de lærer faget.

Einar Vaagland sa i sin tid at båtene var den beste reklame for båtbyggeriet. Slik er det fremdeles. Derfor er det viktig for et verft å ha ulike nybygg å vise til. Går det for lang tid uten at man bygger bestemte båttyper, kan dette slå negativt ut i konkurransen om kontrakter på slike båter.

– Jeg mener at vi kan konkurrere på pris og kvalitet, men det er viktig å ha båter å vise fram. Snurpere er for eksempel avanserte båter som det er etterspørsel etter. Har du en ny snurper som kunden kan studere eller hente inn referanser på, kan det bli tunga på vektskåla under ellers like vilkår.

– Vi er «markedsledende» på lastebåter, supplerer Peter Kristjan Vaagland.

– De siste åra er det bygd tre lastebåter til kystfart, to av dem av oss. Det er en klar fordel. Samtidig er det vanskelig å si at vi er best på en bestemt båttype. Vi er 75 år nå, og det er nesten slik at vi kunne greid oss på å bygge båter for gamle kunder. Rederne selger ofte båtene sine etter en 10 års tid, for så å bygge ny. Å bygge ny båt til en kunde du allerede har et forhold til bør være et viktig marked for oss, men vi må selvfølgelig også ut i et større marked. Fiskebåter har vært vår styrke, og vil vel fortsette å være det. Men det kommer nye folk. Nå begynner rederne å bli yngre enn meg. Vår historie er ikke like viktig for dagens redergenerasjon som for de tidligere. Nå forlanges det at vi har nye referanser å vise til.







★ John Kåre Sæterbo sveiser på en skipsseksjon.

★ Under til venstre: Problemløsning en sein kveldstime. Det har blitt mange slike for produksjonsleder Anders Vaagland, som i en alder av 58 har arbeidet godt over 40 år for familiebedriften.

Foto: Peder E. Vaagland

★ Under til høyre: Thor Vaagland har maskininntallasjon som sitt hovedfelt.

Størrelse er en grense: Tørrdokken tar båter på inntil 70 meters lengde. Ellers bør det ikke finnes for mange faste grenser, mener Peter Kristjan.

– Det gjelder å ikke låse seg. Det er vanskelig å ha en fast strategi den dagen det dukker opp noe vi «ikke skulle ha drevet med». Vi skulle egentlig ikke bygge båter ned mot 50 fot. Så ble det likevel en, og siden seks til. I ei tid med få oppdrag bygde vi et par små fiskebåtskrog på spekulasjon, det vil si uten å ha kjøper. Etterpå solgte vi disse, og utrustet dem til ferdige båter. Vi greide å omstille oss, og tilpasse oss ulike situasjoner.

Født til båtbygger?

Vaagland Båtbyggeri A/S har seks eiere i jubileumsåret 2002. Det er Einars tre sønner; Peder, Anders og Einar Birger. Og det er Henriks tre sønner Harald, Thor og Peter Kristjan. Alle vokste mer eller mindre opp på båtbyggeriet. Av de seks er det bare Harald og Einar Birger som ikke arbeider i bedriften.

De fire andre har ulike funksjoner. Peder er daglig leder. Peter Kristjan er prosjektleder; bearbeider nye prosjekter, følger opp overfor kunder, kjøper inn og tilrettelegger for produksjonen. Anders er produksjonsleder, og har overoppsynet med det daglige arbeidet på båtene og driften av anlegget. Thor er bas i maskinavdelinga, og har dermed ansvar for tilrettelegging og arbeidsledelse i tillegg til det praktiske arbeidet han utfører.

Følte de fire «båtbyggerne» seg presset til å bære arven videre?

– Nei! kommer det bestemt fra alle.

Peter Kristjan, født i 1958, er den yngste av dem

– Du blir selvfølgelig preget av en slik oppvekst. Jeg visste hva jeg skulle bli fra jeg var knappe meteren stor. Men det var slett ikke snakk om noe press heimefra, tvert i mot: Far maste forgjeves om at jeg skulle prøve noe annet før jeg begynte å bygge båter. Men jeg fulgte det rådet han ga meg om å lære språk før videre teknisk utdanning. Det var et godt råd, da vi daglig står overfor tegninger og annet teknisk underlag på engelsk. Ikke en gang Det Norske Veritas kan levere teknisk underlag på norsk, det gjelder også en del norske underleverandører.

– Du visste tidlig at det var båtbygger du ville bli, men ble du ikke skremt av hvor mye «gammelkarene» arbeidet?





– Nei, slik tenkte jeg ikke. Men etter at jeg ble familisert måtte jeg sette grenser sjøl. Da ei av døtrene våre var lita, sa ho: «Når e får kjærast, ska ikkje hainn få lov te å byggje båt!». Det er jo et signal...

Peder er den eldste av de fire søskenbarna ved Vaagland. Det er ikke mer enn 15 år mellom han og Peter Kristjan. Likevel er de på mange måter oppvokst i ulike tider.

– Da jeg var ung tidlig på 60-tallet var det ikke så mange muligheter når det gjaldt utdanning. Vi måtte tidlig hjelpe til i arbeidet, enten det gjaldt nedpå vervet eller på småbruket. Holdninga heime var som hos folk flest: Utdanning måtte en skaffe seg sjøl. Jeg var ikke blant de nokså få herifra som gikk realskole på Tingvoll, så jeg måtte gå forkurs før jeg kunne begynne på skipslinja ved Bergen tekniske skole i 1962.

– Var du stimulert av faren din?

– Det kan hende, men det var ikke noe press for å føre tradisjonen videre. Planene var ikke fasttømret i ung alder, men da jeg valgte utdanning hadde jeg allerede vært med på båtbygging, og likte handverket veldig godt. Utdanninga i Bergen var også interessant. Etter den ble det militærtjeneste, og deretter søkte jeg arbeid i Danmark. Men det ble til at jeg vendte heim, og kom til båtbyggeriet høsten 1966.

★ *Vaagland Båtbyggeris seks eiere ved 75-årsjubileet.*

Fra venstre: Harald, Peder, Thor, Einar Birger, Anders og Peter Kristjan, alle med etternavnet Vaagland. Peder, Anders og Einar Birger er sønner av grunnleggeren Einar Vaagland. Harald, Thor og Peter Kristjan av hans bror Henrik. Blant disse seks søskenbarna er Harald og Einar Birger de eneste som ikke arbeider ved verftet.

Foto: Knut Vaagland

★ På høyre side: «Broegg» ruver i beddinghallen før sjøsettinga i 1989. Tråleren på 29,9 meter ble bygd for Gudmund og Sivert Fjortoft fra Fjortoft.

★ Under til venstre: Blant de 133 nybyggene fra båtbyggeriet er det ett som har båret navnet til heimbygda. I juni 1944 ble det inngått avtale med Alfred Svendsen fra Neverfjord ved Hammerfest om bygging av en fiskebåt på 63 fot. Den var ferdig i november 1946, og fikk navnet «Vaagland». Familien Svendsen, som skiftet navn til Bergeheim, solgte båten i 1965/66 etter at Alfred døde. «Vaagland» var en god og sikker arbeidsplass for flere eiere. Nå er båten ute av fiskeriregisteret og er kondemnert.

★ Under til høyre: «Broegg» har gjort storfangst på Stovregga. I trålposen ligger 25 tonn sei og uer, som tilsvarer ca. 500 kasser sløyd fisk. Dette er en av de største fangstene båten har gjort, og det etter bare en halvtimes tråling.

Da hadde den ett år yngre broren Anders allerede vært ved bedrifta i flere år.

– Har du aldri tenkt på å gjøre noe annet?

– Nei, jeg har vel ikke det, skjønt jeg hadde også tanker om å starte på teknisk utdanning, men etter konfirmasjonen begynte jeg på vervet, og så ble jeg værende. Siden har jeg gjort «alt» her. Det ble tidlig en del arbeid i maskin. «Djupaskjær», som ble levert i 1962, var den første båten jeg var med å montere motor på. Etter hvert fikk jeg ansvaret for all montering og utrustning, og deltok for fullt i sjølve utførelsen av arbeidet. I tillegg til å være produksjonsleder liker jeg godt å drive med vedlikehold og service, blant annet på kraner og slikt.

Etter onkelen Edwards tid har Anders vært den første som har kommet om morgenen, og den siste som har gått om kvelden.

– Godt over 40 år i samme bedrift, med ei arbeidsuke langt utover «normalen». Er du lei?

– Nei. Likevel er ikke tanken på å slutte helt fjern. Jeg er 58 år, og har vel arbeidet timene mine. Verken far eller Edvard kom så langt at de fikk slutte av. Det er ikke mange kveldene i året jeg ikke er her. Som far, så sønn... Og far hadde jo bruket. Når ferien kom, var det høyet. Det var arbeid det gikk på, det var ikke noe anna. 17. mai kunne det bli satt poteter på formiddagen, og så var det fest på ettermiddagen. Slik blir det ikke mer, i neste generasjon.

Thor, mellomste sønn til Henrik, starta yrkeslivet utenfor båtbyggeriet.

– Jeg var til sjøs et par år og kom inn på maskinistutdanninga, men fant ut at det var lite familievennlig å være sjømann. Samtidig begynte jeg å føle tiltrekninga herifra. Jeg var påvirket av far, men han var veldig klar på at jeg måtte bestemme sjøl. Samtidig sa han at det var gode muligheter for sikkert arbeid her, så det ble til at jeg begynte i 1968.

Minnene fra oppveksten i et båtbyggeri er både positive og negative.

– På den negative sida: Det er ikke tvil om at far arbeidet under hardt press og følte et tungt ansvar. Det var på alle måter ei tung tid da Einar døde i 1963 og far tok over. På den andre sida har jeg veldig mange positive minner. Fra jeg var liten husker jeg at jeg satte pris på det gode samholdet mellom kunder og heimen vår – hvor nære, personlige forhold det ble. Og de varte lenge. Noen gange ble det brevvekslet i mange år etter at båten var levert. Den siste tida før båten ble levert bodde de heime hos oss, og var som en







★ Bildet over: Hans H. Blekken (fremst) og Thor Vaagland gjør klart til sjøsetting fra beddinghallen, før tørrdokken ble bygd.

★ Bildet i midten: «Ole-Kristian Nergård» sjøsettes. Den moderne hekktråleren på 37 meter ble ferdig i 2000, året før Vaagland bygde beddinghallen om til overbygd tørrdokk. Da ble «golvet» i beddinghallen (i framgrunnen på bildet) gjort om til en stor dokkgrop, som fylles med vann når båtene skal inn og ut.

Foto: Peder E. Vaagland

★ Det tredje bildet: En del av arbeidet på en båt blir utført av innleide fagfolk. Det gjelder blant annet maling.

del av familien. De var så åpne og trivelige, spesielt de nordfra. De var noe for seg sjøl, kjøle lett å prate med.

«Ikke noe fjusk»

Einar Birger Vaagland, den yngste sønnen til Einar og Brit, er en av de to medeierne som ikke arbeider ved båtbyggeriet. Til gjengjeld driver han med nært beslektet arbeid, som eier av Vaagland Mekaniske Verksted, som holder til på det gamle verftsområdet i Bakkan.

– Jeg vokste opp på båtbyggeriet. Der var det mye rart å finne på for en guttunge! Det var givende, fritt og fint. Noe foregikk hele tida, og mye hadde med båter å gjøre.

Einar Birger hadde mange oppdrag for båtbyggeriet allerede i oppveksten.

– Da jeg gikk framhaldsskolen kjørte jeg innpå Bårdset med lettboat og henta arbeidsfolk for skoletida. Det var fire-fem mann som hadde fast skyss, og jeg fikk betaling pr. tur til Bakkan. Anders, den mellomste av oss brødrene, drev også med denne «skyss-tjenesten». Og så fyrte jeg på steamkjelen på verftet, og måtte tidlig opp for å få opp steamen til de begynte på arbeid.

Han var også med på å slepe tømmer fra rundt omkring i Skålvikfjorden.

– Det gikk smått, og passa dårlig for en med eventyrlyst...

Allerede som 15-åring reiste Einar Birger til sjøs, som notbåtkjører. Det ble Barentshavet om vinteren og Nordsjøen sommer og høst.

– Vi tjente gode penger, men hadde nesten ikke fri, og jeg ble lei sjølivet. I 1977 kjøpte jeg anlegget her i Bakkan av båtbyggeriet, og startet Vaagland Mekaniske Verksted. Siden har jeg gjort noe arbeid for dem, og vi har hjulpet hverandre en del.



– Hva har vært styrken til Vaagland Båtbyggeri?

– Bedriften har vært kvalitetsbevisst og ærlig, og hatt mye dyktige folk som sto på mer enn vanlig. Det var sjølstendige arbeidskarer som visste hva de skulle gjøre. Ledelsen har alltid vært nøktern; ikke noe luksus der i gården. Og far satte jo en standard med det at alt arbeid skulle være topp, ikke noe «fjusk». Jeg husker da en trebåt skulle ut, og det ble oppdaget at en planke var litt blå. Straks kom det ordre om at den skulle skiftes ut. Det gikk to dager ekstra før utsettinga. Du taper kanskje noen kroner der og da på slikt, men det lønner seg på lang sikt.

Den andre medeieren som ikke deltar i den daglige drifta er Harald Vaagland, eldste sønn av Ingrid og Henrik. Han arbeider i dag ved Stavanger-avdelinga til entreprenørselskapet Selmer, og pendler fra Fjellhammer utenfor Oslo. I Selmer er han «leder for firmaets maskinavdeling sjø», som det heter.

– Så det er da i det minste maritimt! sier Harald, som flyttet sørover i 1970 etter å ha arbeidet et år ved båtbyggeriet, i tillegg til tidligere engasjementer.

– Dette var rett etter at båtbyggeriet tok i bruk nyanlegget på Nesset. Jeg trivdes i Oslo, fikk en spennende jobb med internasjonale oppdrag, og var jo familisert. Når det så heller ikke var noe skrikende behov for meg heime, ble jeg værende sørafør. Men jeg har holdt kontakten, og synes det er interessant å kunne være med som aksjonær.

Men Harald betrakter seg ikke som «verftseier».

– Jeg tenker aldri på meg sjøl som «eier» i båtbyggeriet, og det er ikke økonomiske motiver som gjør at jeg fortsatt er med. Men jeg har et godt forhold til brødrene mine, Thor og Peter Kristjan, og føler at jeg er med i kulissene gjennom dem. Jeg er jo tross alt

★ *To fartøy som representerer den gamle og den nye tid i norsk skipsfart, fotografert ved kaia til Vaagland Båtbyggeri i 1998. MIS «Vågsfjell» ble bygd i England i 1924 som marinefartøy, og førte en omflakkende tilværelse fram til den ble norsk kystfraktebåt. I dag er dette et av de eldste fartøyene på kysten. Ved siden av seg har den sin rake motsetning: «With Junior» er et av de nyeste og mest moderne skipene i kystfarten.*

Foto: Peder E. Vaagland



★ *Knut Vaagland er tredje generasjon i Vaagland Båtbyggeri.*

Sovende til suksess

Brødrene Vaagland hadde flere talenter enn å bygge båter. Henrik og Einar var blant annet amatørskuespillere, og Edvard hadde en fin sangstemme.

I 1947 var det Nordmørstemne i Noregs Ungdomslag på Vågland, med mange hundre stemnedeltakere. Under stemnet ble teaterstykket «Brødrene Østermanns huskors» satt opp, med Henrik og Einar i bærende roller. Det ble stor suksess, sjøl om Einar var så sliten etter arbeidet at han hadde sovnet på flere ovinger...

oppvokst med båtbygging, det var ikke annet vi hørte om så lenge vi var heime. Etter hvert som du blir eldre tenker du også mer på bakgrunnen din, og legger større vekt på å ta vare på det du fikk med deg gjennom oppveksten. Mitt engasjement i båtbyggeriet handler nok også om dette.

De siste årene har Harald deltatt på generalforsamlingene i bedrifta hvert år.

– Og det vil jeg gjerne fortsette med. Tidligere var det mer sporadisk, men jeg synes det er interessant å følge med.

Andre veger

Så langt sønnene til Einar og Henrik, Edvard og Karen fikk også tre sønner, men ingen av dem arbeider ved Vaagland i dag.

– Alle hadde feriearbeid ved båtbyggeriet, men ingen av dem ble værende. De reiste ut, og kom ikke igjen. Det var ikke noe press fra Edvard om at de skulle bli heller, tvert imot: Han ville at de skulle velge fritt, og ga vel aldri uttrykk for at han ønsket noen etter seg på båtbyggeriet. For mye familie og for mange å dele på kan være komplisert også. Jeg tror det har blitt enklere med at guttene våre har gått ut, sier Karen i dag.

Sønnene Per Ivar, Rolf og Bjørn var en stund medeiere i båtbyggeriet, men alle solgte aksjene sine tidlig på 90-tallet.

– Noe av tankegangen da jeg solgte var at det på mange vis er enklere at de som driver bedrifta også er eiere, og at jeg ikke hadde så mye å bidra med i det daglige, sier Bjørn Vaagland. Brødrene Rolf og Per Ivar er enige. Alle tre hadde interesser som gikk i ei anna retning enn båtbygging.

Bjørn er elektroingeniør ved Hydro-selskapet Hycast på Sunndalsøra.

– Jeg var tidlig klar på at jeg ønsket å ta ei elektro-utdanning, og båtbyggeriet har jo ikke egen elektro-avdeling, men baserer seg på innleide firma.

Rolf er den som på sett og vis holder kontakt med «farsverftet» gjennom jobben: Han er maskinist på «With Junior», den største båten som er bygd ved Vaagland.

– Det er litt spesielt å være på en Vaagland-båt. «With Junior» er en båt som både mannskap og reder er godt fornøyd med, så slik sett er det bare en glede, sier Rolf, som er bosatt i Meråker. Han stikker innom båtbyggeriet når han er på hjemlige trakter, og det var faktisk slik han fikk jobben på «With Junior».

– Jeg hadde jobb på land på den tida. Da jeg var og kikka på «With Junior» sa jeg til Peter Kristjan at det kunne vært artig å være til sjøs igjen. Så ble de oppradd for en maskinist, og dermed var det gjort.

Brødrene Per Ivar, Rolf og Bjørn Vaagland har tilbragt mye tid på Nesset og i Bakkan.

– Vi var ofte med far til Nesset. Det var jo båtbygging det gikk på for han; noen hobbyer var det ikke plass for. Likevel merka vi aldri noe press om at vi skulle «ta over» etter han, sier de.

Eldstemann Per Ivar satte tidlig kursen for Universitetet i Oslo.

– Slik sett var jeg den som kom tidlig bort fra det i oppveksten, men også jeg hadde sommerarbeid der. Jeg husker en gang jeg sto hele dagen i solsteiken og malte, med vassblemmer i hendene. Så kom han far forbi, og sa: «Sjå her no, Per Ivar, så ska e syn de». Og så tok han noen raske strøk for å vise hvordan det skulle gjøres. Slikt kan være temmelig irriterende, ikke minst for en tenårings sønn, men når du kjenner arbeidet så godt har du rett til å si slikt. Sjøl om jeg i dag arbeider med helt andre ting, lærte båtbyggeriet



meg arbeidsmoral og ikke minst respekt for kunnskap. Kunnskap er mange ting, men for mange tar det lang tid å forstå at den ikke kan vinnes på lettvinde måter. Dessverre eser dette ut, slik at det er stadig flere som aldri innser det. Da blir det de fikse og lettvinde løsningene som rå. Båtbyggeriet har stått seg på at det aldri har gjort det lettvinde for seg. Det har vært nok av fristelser i norsk næringsliv de siste tiårene.

Tredje generasjon

I jubileumsåret er det andre generasjon som eier og leder Vaagland Båtbyggeri, og tredje generasjon er på veg inn. To av dem arbeider i båtbyggeriet i skrivende stund. Lærlingen Bård Arne er som nevnt Einar Birger Vaaglands sønn. Knut, som arbeider som konstruktør og tilrettelegger for produksjonen, er sønn av Peder.

Knut er utdannet sivilingeniør innen maskinteknikk, og arbeidet i vel fire år i Hydralift i Kristiansand før han la kursen heimover igjen i 2000. Også han har vært innom bedrifta gjennom mange år. Først som «vasker», og seinere i sommerjobber mens han var under utdanning.

– Det har alltid ligget i bakhodet at det var aktuelt å komme tilbake. Jeg trivdes godt i jobben i Kristiansand også, men da det ble behov for min type fagfolk på båtbyggeriet kom muligheten for å vende tilbake til heimbygda. Vi fant ut at vi ville prøve.

– Ser du for deg at tredje generasjon skal føre Vaagland Båtbyggeri videre?

– Ja, det får en håpe. Det blir i så fall en tøff og vanskelig oppgave å «erstatte» andre generasjon; de har utrolig mye erfaring. I dag sitter vi yngre i bakgrunnen, og det er mer komfortabelt. Den dagen vi eventuelt skal drive båtbyggeriet videre vil ansvaret sjølsagt bli mye større.

– Føler du tradisjonen som ei tvangstrøye; at du «må» inn i familiebedrifta?

– Nei, slik har jeg ikke tenkt på det. Det er heller slik at vi har fått en spesiell mulighet innenfor ei svært interessant næring, sier Knut Vaagland.

★ Tredje bildet fra venstre: Flaggskiftet hører til blant de faste seremoniene under en skipsdåp. Så langt har fartøyet midlertidig vært eid av verftet. Nå fires verftets flagg, og rederiets flagg heises til topps i masta. Dette er fra dåpen av «Arvid Nergård».

★ Bildet over: Det ble mye «båtliv» for de tre sønnene til Edvard Vaagland i oppveksten, men ingen av dem valgte å følge etter faren i båtbyggeriet. Her er Edvard på rotur med yngstemann Bjørn som passasjer.



De ansatte og båtene de bygde

Menneskene

Gjennom 75 år har Vaagland Båtbyggeri hatt et stort antall ansatte. Bortimot 300 mennesker har arbeidet ved båtbyggeriet i kortere eller lengre tid. Denne lista er et forsøk på å samle dem alle. Men det har gått lang tid, og vi må ta forbehold om at noen kan mangle, og at enkelte årstall kan være unøyaktige.

Mange av de ansatte arbeidet svært lenge ved Vaagland, noen var bare engasjert i en kort periode, og en del har hatt sommerjobber før fast ansettelse. Andre har hatt sommerjobber eller andre kortvarige engasjementer gjennom flere år. Denne oversikten skiller ikke mellom slike ulike «typer» arbeidstakere. Noen har arbeidet i flere perioder ved bedriften. De er da som regel ført opp flere ganger, med utgangspunkt i startåret for hver periode. Lista er i grove trekk kronologisk satt opp, med noen unntak. I tillegg til de fast ansatte kommer et betydelig antall innleide fagarbeidere, som ikke er tatt med her.

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Einar Vaagland, grunnlegger	Vågland	1927 – 63
Peder E. Vaagland	Vågland	1927 – 41
Henrik P. Vaagland	Vågland	1930 – 80
Hans O. Skålvik	Vågland	1929 – 43
Edvard Vaagland	Vågland	1931 – 83
Gudolf Skålvik	Vågland	1934 – 81
Peder E. Sæter	Vågland	1935 – 65
Lars Karlsen	Vågland	1935
Ole H. Skålvik	Vågland	1938 – 79
Ole Åfarli	Vågland	1938
John Wullum	Vågland	1938 – 43
Henry Skålvik	Vågland	1935 – 46
Ingvald Høvik	Tustna	1938 – 58
Ole Birkelund	Bårdset	1945
Olav A.. Todalshaug	Todalen	1938 – 41
Peder Røsand	Bremsnes	1939 – 42
John Wullum	Vågland	1938 – 46
Lars Brakstad	Angvik	1938 – 41
Johan Stolsmo	Vågland	1937 – 58
Ingebrigt Stolsmo	Vågland	1940 – 89
Ola B. Skålvik	Vågland	1941 – 59
Nils B. Skålvik	Vågland	1939 – 46
Ingebrigt Sagvik	Tustna	1938 – 41
Ola O. Saltrø	Vågland	1939 – 41
Martinus Solli	Vågland	1940 – 41
Ole Gerhard Liabø	Vågland	1941 – 48
Ingebrigt M. Brun	Vågland	1943 – 44

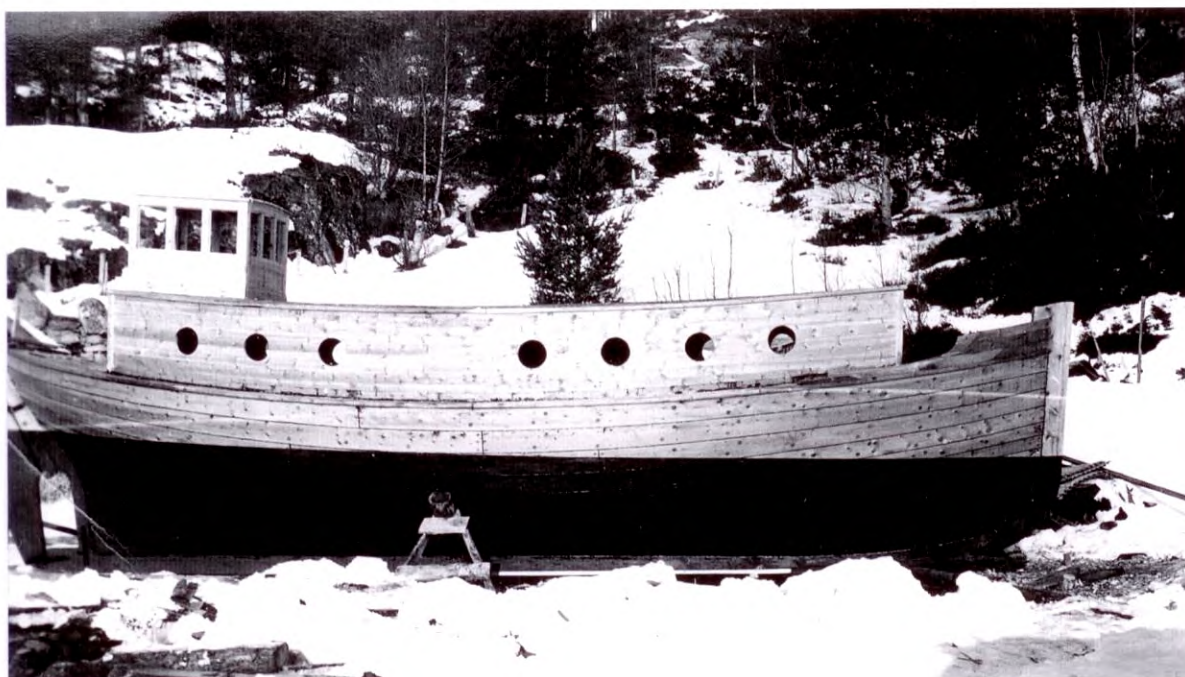
★ Bildet på venstre side: Full fart forover for tråleren «Broegg», levert fra Vaagland i 1989.

Foto: Harald M. Valderhaug

Håkon den åttende og niende

Vaagland Båtbyggeri holdt til i Bakkan de første 40 åra. Etter hvert ble det trangt om plassen og tette forhold på alle måter, og det ble så en tråkka litt på hverandre fra tid til anna. Men i maskinhallen var det ingen tvil om hvem som herska. Det var Håkon Foss. Da anlegget på Nettet var ferdig i 1968, flytta Håkon inn i den nye maskinhallen der, som selvfølgelig fikk navnet «Håkonshallen».

Nå er Håkon borte, men Håkonshallen lever videre. Det har til og med kommet til enda en Haakonshall: Den store byggehallen over tørrdokken, åpnet av kronprins Haakon Magnus den 2. oktober 2001.



★ *To skyssbåter fra hver si tid. Trebåten ble bygd for Olaf Røkkum på Røkkum i 1938, da det var behov for personskyss over fjordene.*

Ferjestrekninga Kvanne-Røkkum åpnet for øvrig i privat regi samme år som Einar Vaagland startet båtbyggeri, i 1927.

Det andre bildet viser da også ei ferje, den første Vaagland bygde: «Oster», levert til Indre Nordhordland Dampbåtlag i 1971.

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Alf Haugnes	Vågland	1942 – 89
Bersvend Hønsvik	Vågland	1943
Margit Stolsmo	Vågland	1945
Peder Saltrø	Vågland	1941
Hans Saltrø	Vågland	1941
Odd Moen	Vågland	1941 – 69
Sverre Valsø	Vågland	1942
Einar Botten	Vågland	1943 – 46
Sverre Aunan	Fosen	1944 – 47
Martinus Brun	Vågland	1945 – 46
Magnus Sletten	Vågland	1945 – 46
Sigvart Vullum	Vågland	1945 – 46
Arne Henden	Valsøyfjord	1946
Ingebrigt Brun	Vågland	1945
Ragnar Foss	Betna	1946 – 48
Aksel Sandvik	Vågland	1946 – 48
Johan M. Glåmen	Vågland	1946 – 47
Ragnar Foss	Betna	1947 – 50
Augustinus Hønsvik	Vågland	1947 – 75
Lars Sandnes	Bårdset	1947 – 80
Sigurd Edvardsen	Hitra	1948 – 49
Martin Vikene	Bremsnes	1948
Hjalmar Birkelund	Bårdset	1949 – 60
Peder Rognskog	Betna	1959 – 60
Johannes Glåmen	Vågland	1949
Arne Hannasvik	Tømmervåg	1950 – 60



Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Jens Haugnes	Vågland	1950 – 56
John H. Vaagland	Vågland	1950 – 51
Einar Sæter	Vågland	1950 – 52
Bersvend N. Skålvik	Vågland	1950 – 93
Ansgard Kjønnoy	Bruhagen	1951 – 55
Idar Betten	Betna	1951 – 54
Halvard Rognskog	Betna	1951 – 62
Odd Liabø	Vågland	1952 – 94
Øyvind Henden	Valsøyfjord	1952 – 91
Nils Hakstad	Betna	1952 – 55
Nils Sandvik	Tustna	1954 – 58
Johan Melkild Meisingset	Vågland	1954 – 60
Bersvend Krokli	Vågland	1954 – 63
Olav Skålvik	Vågland	1954 – 60
Håkon Foss	Betna	1954 – 78
Egil Skaalvik	Vågland	1955 – 60
Anton Rokset	Kristiansund	1955 – 58
Johan Nyvoll	Vågland	1957
Edgar Henden	Bremsnes	1957
Henning Nordvik	Tustna	1958
Peder Dønnheim	Bårdset	1958
Per Reiten	Halsanausten	1958
Per Hønsvik	Bårdset	1958
Lars Hønsvik	Bårdset	1958
Einar Glærem	Surnadal	1958
Linus Kalvik	Aure	1958

★ Under sildefisket ble snurperne lastet til ripa, og båtene måtte være gode på sjøen.

Her er «Henningsvær» på veg inn med fangst. Den het først «Glomma 4», men båten ble ødelagt under bombing i Finnmark under krigen. Leif Olufsen fra Henningsvær kjøpte vraket, som ble slept til Vaagland og bygd opp fra grunnen i den grad at det ble et nybygg.

I årene etter krigen var det vanskelig å få tillatelse til nybygg, så dette kunne være en måte å gjøre det på. «Henningsvær» var ferdig i 1949, og var både sildeknurper, ishavsskute, kvalfanger og banklinebåt.

★ De ansatte ved Vaggland Båtbyggeri AS i juli 2002.

Bakerste rekke fra venstre: Arild Helle, Lars Magne Settemsdal, Terje Gjengsto, Odd Arnfinn Stivold, Arne Johan Hoås, Rune Nessæther, Eilif Vassli, Atle Ness, Svein Ove Bendiksen, Martin Strand, Steinar Røv og Torgeir Strand Fjelnset.

Midterste rekke fra venstre: Ingrid Helen Vaagland, Peder Holten Reiten, Thor Vaagland, Jon Grimsmo, Olav Skogseth, Einar Lenes, Olav Einar Skruen, Marius Bendiksen, Ragnvald Myrhaug, Palmer Haltbakk, Peter Kristjan Vaagland og Knut Vaagland.

Fremste rekke fra venstre: Peder E. Vaagland, Henrik Vaagland, Anders Vaagland, Lars Ornes, Einar Hoås, Tore Christian Johnsen, Arnt Ketil Boe, Arvid Lovik, Hans Hendrik Blekken, Torbjørn Belsvik og Bård Arne Vaagland. Eirik Gunnar Baatvik var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Foto: Åsmund Frydenlund





★ *Under til venstre: Henden var kontorsjef ved Vaagland fra 1957 til 1999. I mange år var han så å si alene om å drive kontor og administrasjon, og var den som alltid hadde oversikten.*

★ *Under i midten: Det var festivitas, mye folk og stort presseoppbud under den offisielle åpninga av tørrdokken 2. oktober 2001. Fra venstre Peder Vaagland, Peter Kristjan Vaagland, kronprins Haakon Magnus og kronprinsesse Mette-Marit.*

Foto: Kjell A. Årset

★ *Under til høyre: Kontorleder Peder Reiten (t.h.) og lageransvarlig Henrik Vaagland har viktige funksjoner, og mye å snakke om.*

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Edvin Krokbekk	Bårdset	1958 – 59
Gunnar Henden	Valsøyfjord	1957 – 99
Leif Foss	Betna	1958 – 61
Tore Kallset	Vågland	1958 – 60
Peder E. Vaagland	Vågland	1958 –
Anders Vaagland	Vågland	1959 –
Ingebrigt Moen	Surnadal	1959 – 60
Magnar Brun	Betna	1959 – 60
Hans Korsnes	Bårdset	1959 – 60
Harald Sletta	Vågos	1959 – 60
Johan Sandvik	Vågland	1960
Arne Liabø	Vågland	1959
Ragnvald Vaagland	Vågland	1958 – 60
Oskar Gillebo	Valsøyfjord	1961 – 79
Edmund Stivold	Betna	1961 – 00
Torbjørn Hendsset	Valsøyfjord	1961 – 70
Ola Blekken	Betna	1961 – 62
Harald Vaagland	Vågland	1962 – 65 / 1969 – 70
Ottar Landstad	Betna	1962 – 94
Johannes Maalen	Valsøyfjord	1962 – 87
Einar Sæter	Vågland	1962 – 65
Einar Snekvik	Bårdset	1963
Stig Nilson	Surnadal	1964 – 72
Henry Sodal	Valsøyfjord	1964 – 89
Øystein Nilsen	Vågland	1965 – 66
Svein Helge Henden	Valsøyfjord	1965 – 67
Harald Foss	Betna	1965 – 66
Ivar Betten	Betna	1965 – 80
Erling Hammer	Betna	1965 – 98





Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Lars T. Halse	Vågland	1965 – 82
Per A. Kroknes	Valsøyfjord	1965 – 73
John Magnussen	Betna	1965 – 91
Henrik L. Vaagland	Vågland	1965–
Lars Hendset	Valsøyfjord	1966 – 80
Einar Berg	Valsøyfjord	1966 – 70
Svein Olaf Bendiksen	Valsøyfjord	1965
Kollbjørn Betten	Betna	1966
Per Ivar Vaagland	Vågland	1966 / 68
Tormod Ellingsen	Vågland	1966 – 80
Asbjørn Ingar Engtrø	Valsøyfjord	1966 – 67
Kåre Stamnes	Valsøyfjord	1966 – 70
Ole E. Vaagsand	Valsøyfjord	1966 – 73
Lars K. Hendset	Valsøyfjord	1966 – 80
Gjermund Øvrevik	Vågland	1966 – 73
Einar Birger Vaagland	Vågland	1967 – 69
Anders Langholm	Tustna	1967
Jøhs. A. Hendset	Valsøyfjord	1967 – 79
Sverre Betten	Valsøyfjord	1968

★ Båtbygger og kunde,
Peder Vaagland og Ivar
Ulvan, i styrehuset til
«Mikal With» i siste fase
av arbeidet.

Foto: Svein Sæter



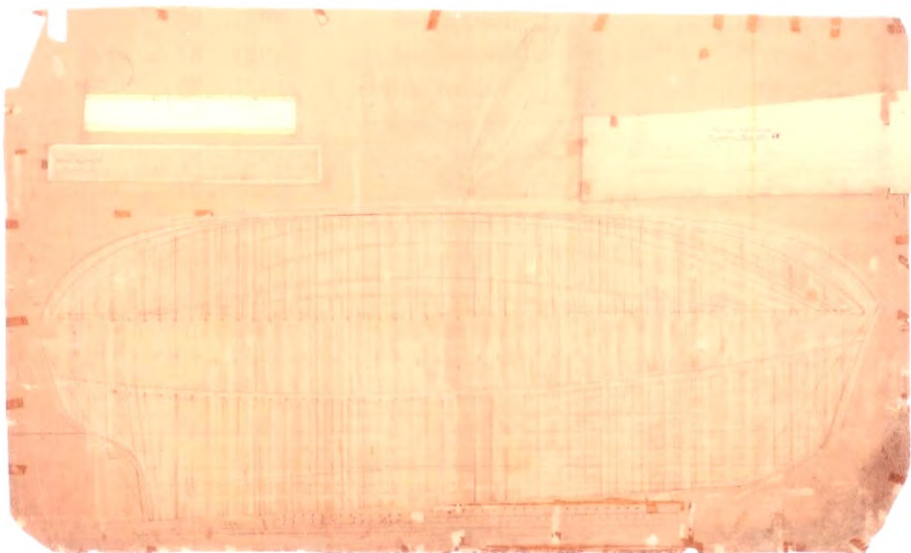
★ *Smurperen*
«Smaragd» ble levert til
Per og Reidar Smådal i
Fosnavågen i 1978.

Full utsettarkanne

Det er høytid hver gang et nybygg skal sjosettes. Høytid og fest, og noen ganger absolutt mest av det siste. «Utsettarkanne» hører med, og en gang i 1952 ble den i største laget. Det var smurperen «Rav» som var ferdig, og serveringa var uhyre enkel: 96 prosent sprit blanda ut i ei rustfri mjølkebøtte, som ble satt ut på plassen med auser oppi. Det dampa friskt av botta, sia det var brukt varmt vatn til blandinga. Det skulle jo være toddy...

Det ble i meste laget med «toddy» for enkelte. Likevel stilte alle på arbeid dagen etter, men de var uvanlig forsiktige med redskapen. Ingen brutal hamring den dagen...

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Thor Vaagland	Vågland	1968 –
Ottar Kroknes	Valsøyfjord	1969 – 73
Halvor Vinje	Valsøyfjord	1969 – 78
Olav Vaagsand	Valsøyfjord	1970 – 73
Bjørn Wuttudal	Valsøyfjord	1970 – 71
Oskar Laksberg	Kristiansund	1970 – 71
Erling Sigfred Fjærli	Valsøyfjord	1970
Lars Birger Bergfall	Valsøyfjord	1970 – 74
Arne Johan Hoås	Valsøyfjord	1970 –
Sigrid Åfarli	Vågland	1970 – 80
Helge Kroknes	Valsøyfjord	1971 – 73
Tormod Aasgård	Bæverfjord	1971 – 75
Lars Magne Settemsdal	Bæverfjord	1971 – 75
Toralf Brun	Vågland	1971
Arild Vinje	Valsøyfjord	1971 – 72
Kåre Dahl	Valsøyfjord	1971 – 73
Sigurd Sæterbø	Valsøyfjord	1971 – 86
Svein Ove Bendiksen	Valsøyfjord	1972
Harald Andersen	Betna	1973 – 76
Runar Gillebo	Valsøyfjord	1973 – 75
Knut Birger Garte	Surnadal	1973 – 75
Knut Hjeldnes	Valsøyfjord	1973 – 74
Kristian Moe	Surnadal	1973
Ole P. Saltrø	Vågland	1973
Sverre Solheim	Surnadal	1973 – 91
Palmer Haltbakk	Valsøyfjord	1973 – 75
Kjell Inge Berge	Bæverfjord	1973 – 74
Kjell Olav Gravvold	Bæverfjord	1974 – 78
Erling Sigfred Fjærli	Valsøyfjord	1974 – 75
Einar Aunebakk	Surnadal	1974 – 75
Inge Fjærli	Valsøyfjord	1974
Terje Kvande	Surnadal	1974
Dagfinn Eidsli	Surnadal	1974 – 75
Svein Ove Bendiksen	Valsøyfjord	1974 –
Hans Hendrik Blekken	Bæverfjord	1974 –
Egil Enge	Valsøyfjord	1974 – 77
Bastian Bæverfjord	Surnadal	1974 – 80
Magnus Bævre	Bæverfjord	1974 – 75
Per Jostein Hamnes	Surnadal	1975
Guttorm Nybrott	Surnadal	1976 – 78
Egil Henden	Valsøyfjord	1976 – 97
Kristoffer Bendiksen	Valsøyfjord	1977
Bjørn Fjelnset	Valsøyfjord	1977 – 80
Per Marius Henden	Valsøyfjord	1977 – 87
Bjørn Atle Skar	Foldfjorden	1977 – 80



★ Båt og tegning. Snurperen «Lundstøskjær» (bildet) på 82 fot ble bygd i 1948 etter denne linjetegninga, som definerer skrogets utseende på utsiden av spant. Den viser også hvor huden blir festet til kjøl og stevner, kalt spinning eller spinninglinjen, og videre springet (dekkslinjen) og formen på spanter – helling på kjøl.

Vannlinjenes form framgår i planet med fassong alt etter hvor høyt vannlinjen ligger over kjølen. Alle spantene er merket inn. Det er dessuten inntegnet flere forskjellige målestokker. «Lundstøskjær» var den første av de store snurperne.

For de fleste av de etterfølgende ble denne tegninga basisen. Målestokken ble forandret for å passe til båter med andre hovedmål. Dessuten ser en forandringer som ble gjort på skroget, ut fra erfaringer med tidligere båter.

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Ola Holten	Bæverfjord	1977 – 92
Leidulf Glomstad	Valsøyfjord	1977 – 79
Peter Kristjan Vaagland	Vågland	1977 / 80
Tormod Åsgård	Bæverfjord	1978
Arnfinn Skei	Surnadal	1978 – 82
Ivar Maalen	Valsøyfjord	1978 – 79
Per Gjestad	Valsøyfjord	1978 – 82
Leif Husby	Betna	1978
Odd Sverre Aarset	Bårdset	1978 – 92 / 1996–97
Terje Gjengstø	Bæverfjord	1979 – 88
Kollbjørn Snekvik	Bæverfjord	1979
Hermann Blekken	Bæverfjord	1979



★ *Edmund Stivold var ansatt i nesten 40 år, fra 1961 til 2000, og er en av dem som er belønnet med Norges Vels medalje. Han gikk bort i 2002.*



★ *Ottar Landstad med Norges Vels medalje. Han var ansatt fra 1962 til 1994.*

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Einar P. Vaagland	Vågland	1980 – 92
Randi Vaagland	Vågland	1980 – 92
Knut Vaagland	Vågland	1980 – 92
Per Arne Gjengstø	Bæverfjord	1980
Jo Henrik Vaagland	Vågland	1980
Kjell Magne Henden	Valsøyfjord	1980 – 86
Rolf Vaagland	Vågland	1980
Bjørn Vaagland	Vågland	1980
Arild Ersvik	Surnadal	1980 – 91
Svein Jostein Solem	Bæverfjord	1980 – 92
Palmer Haltbakk	Valsøyfjord	1980 –
Odd Arnfinn Stivoll	Betna	1980 –
Isak Sæterbø	Bæverfjord	1981 – 88
Tove Elven	Bæverfjord	1981 – 87
Åge Haugen	Valsøyfjord	1981 – 85
Lars I. Engdal	Valsøyfjord	1981 – 90
Bjarte Fjærli	Betna	1981 – 82
John Sæterbø	Bæverfjord	1982 – 01
Jon Bjørnar Lervik	Halsanaustan	1982
Øivind Reiten	Vågland	1982 / 84 / 86
Arne Gunnar Stolsmo	Bæverfjord	1982 – 83
Lars Magne Settemsdal	Bæverfjord	1982 –
Peter Kristjan Vaagland	Vågland	1983 –
Per Gjestad	Vågland	1984 – 85
Karl Idar Gjestad	Vågland	1984 – 89
Svein Vullum	Halsanaustan	1985
Knut Vaagland	Vaagland	1985
Aslak Botten	Valsøyfjord	1986 – 91
Håvard Heggem	Surnadal	1986 – 95
Håkon Seppola	Betna	1986 – 87
Harald Foss	Vågland	1986 – 97
Bjarte Fjærli	Betna	1986 – 88
Kåre Kvisvik	Halsanaustan	1987 – 88
Inge Sveli	Rissa	1987 – 88
Terje Lund	Kyrkseterøra	1987 – 96
Lars Solem	Bæverfjord	1987 – 99
Ove Sæterbø	Bæverfjord	1987
Arne Kvande Reinton	Surnadal	1987 – 92
Asbjørn Gjengstø	Surnadal	1988
Terje Gjengstø	Bæverfjord	1989 –
Atle Ness	Valsøyfjord	1989 –
Magne Lervik	Valsøyfjord	1989 – 99
Johannes Lervik	Valsøyfjord	1989 – 98
Hans Georg Snekvik	Bæverfjord	1991 – 92
Olav Leon Fjærli	Valsøyfjord	1991 – 98



Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Ulf Hendseth	Valsøyfjord	1991 – 98
Einar Kristian Hoås	Bæverfjord	1992 –
Olav I. Romfo	Vågland	1994 – 98
Tor Fjærli	Valsøyfjord	1994 – 01
Ole Fjærli	Valsøyfjord	1998 – 95
Emil Fiske	Surnadal	1995 – 99
Jim Sandnes Mandal	Valsøyfjord	1996 – 98
Torbjørn Belsvik	Kyrksæterøra	1996 –
Olav Skogseth	Kyrksæterøra	1996 –
Arild Helle	Foldfjorden	1996 –
Geir Betten	Vågland	1997 – 01
Erlend By	Børsa	1997 – 01
Arvid Haltbakk	Valsøyfjord	1997 – 99
Einar Lenes	Kyrksæterøra	1997 –
Eilif Sigurd Vassli	Kyrksæterøra	1997 –
Atle Ronald Kruse	Vestsmøla	1997
Trond Wiggo Bævre	Surnadal	1997 – 00
Bjarte M. Røen	Surnadal	1997 – 00
Eirik Gunnar Baatvik	Bæverfjord	1997 –
Arnt Ketil Bøe	Bæverfjord	1998 –
Odd E. Bjerkan	Kyrksæterøra	1998

★ I midten under: Et helt knippe dyktige Vaagland-veteraner fikk Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste i desember 1989. Fra venstre: Daglig leder Peder Vaagland, Ingebrigt Stolsmo (bak), Gudolf Skålvik, Øyvind Henden, Lars Sandnes, Gunnar Henden (sittende), Odd Liabo, Bergsvein N. Skålvik og ordfører Erling Hammer. Sistnevnte var sjøl ansatt ved Vaagland, og fikk Norges Vels medalje i 1998.

★ Bildet på høyre side:
Før dataalderen var det
tegnebord, tusjtegninger
og skalastokk som gjaldt.
Einar Sæter var ansatt
som nykonfirmert ei tid
fra 1950, og kom tilbake
en periode som konstruk-
tør etter skipsteknisk ut-
dannelse tidlig i 60-årene.
Han konstruerte da de
første stålfartøiene som
ble bygd ved Vaagland.

Navn	Bosted	Ansatt / engasjert
Geir Christian Bøe	Bæverfjord	1998
Roger Bye	Løkken	1998
Arnt Erik Kvikne	Kyrksæterøra	1998
Lars Engdal	Vinjeøra	1998
Vegard Hakstad	Ålesund	1998
Olav Einar Skruen	Vågland	1998 –
Erna Engen	Vågland	1998 –
Peder Holten Reiten	Surnadal	1998 –
Tore Christian Johnsen	Bæverfjord	1998 –
Stig Ove Rossvoll	Bæverfjord	1998 – 99
Ulf Hendseth	Valsøyfjord	1998 – 99
Ragnvald Myrhaug	Surnadal	1998 –
Vidar Helgå	Bæverfjord	1999
Hans Snekvik	Bæverfjord	1998 – 00
Arnstein Dyrset	Vågland	1998 – 02
Børge Bröske	Surnadal	1999 – 00
Robert Bersås	Bæverfjord	1999 – 00
Ove Gøran Holten	Bæverfjord	1999 – 00
Knut Vaagland	Vågland	2000 –
Jon Grimsmo	Surnadal	2001 –
Arvid Løvik	Vågland	2001 –
Lars Otnes	Valsøyfjord	2001 –
Martin Strand	Vågland	2001 –
Bård Arne Vaagland	Vågland	2001 –
Rune Sættem Nessæther	Bæverfjord	2001 –
Egil Henden	Valsøyfjord	2001 –
Steinar Røv	Surnadal	2002 –
Magne Landstad	Vågland	2002
Ingrid Helen Vaagland	Vågland	2002
Torgeir Strand Fjelnset	Valsøyfjord	2002
Marius Bendiksen	Valsøyfjord	2002



★ *Under til venstre: Vaagland har bygd flere båter for utlandet. Den mest spesielle var «Tortugas», en sardintråler levert til Mexico i 1980. Kontrakten var en del av et prosjekt finansiert av NORAD og Garantiinstituttet for eksport.*

★ *Under til høyre: Et historisk øyeblikk: «Lifisk» blir den første båten ut av tørrdokken, den 30. juli 2001.*

Foto: Peder E. Vaagland

Båtene

Vaagland Båtbyggeri leverer i jubileumsåret sitt nybygg nummer 133. Ser en på listene over båter fra starten i 1927 og fram til 2003, viser det seg at den rommer langt flere enn 133 båter. Forklaringen er at båtlista fram til 1942 rommer en del båter som ikke er nybygg, men reparasjoner og forlengelser.

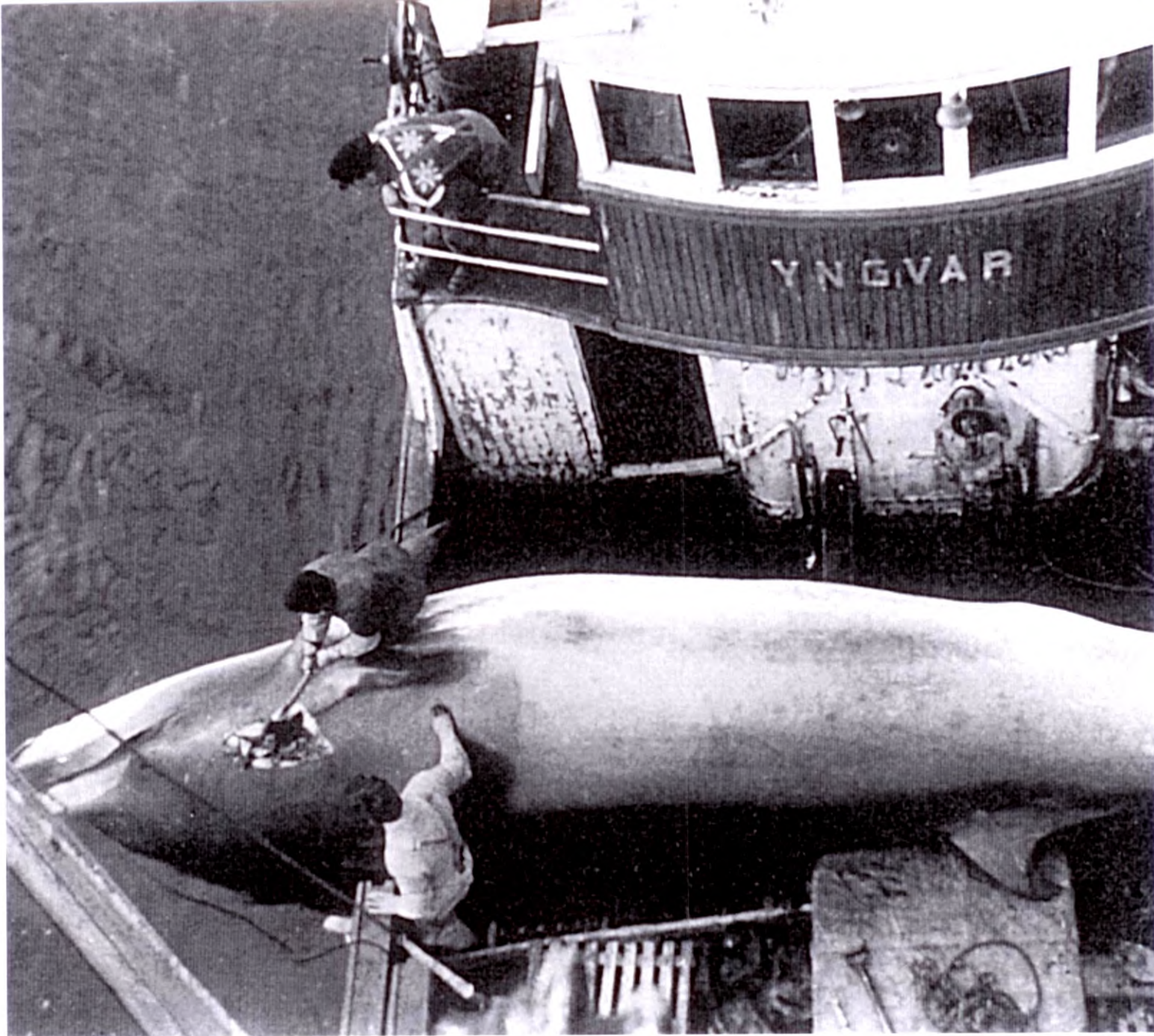
Disse første årene hadde båtbyggeriet en veldig blandet ordresammensetning. Her var det nybygg som spente fra 17-fots robåter til motorkryssere på 60 fot, i tillegg til reparasjoner. Hvert oppdrag fikk sitt nummer, uavhengig av hvilket oppdrag det var. I 1942/43 gikk man over til å registrere rene byggenummer, og da bare på nybygg. Da ser det ut til at de vurderte det slik at bare 29 av de 71 første numrene fortjente status som nybygg. Derfor begynte man på byggenummer 30 med «Argus» i 1943. Samtidig gikk verftet inn i ei utvikling der båtene ble stadig større. Kanskje forutså de dette, slik at også dette påvirket fastsettelsen av antall nybygg i 1942/43 ved at de minste båtene ikke ble tatt med.

Oversikt over nybygg og større reparasjoner fra starten i 1927 og fram til 1942

Byggenummer og ordrenummer i denne perioden har ikke sammenheng med byggenumrene fra 1943.

Nr.	Byggeår	Navn	Rederi / Kjøper	Lengde	Type
1	1927	Nybygg	Edvard Ersnes, Ersnes på Smøla	28'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
2	1928	Heim	Ole J. Korsnes, Løvik i Skålvikfjorden	32'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
3	1929	Moder	Peder E. Vaagland m / flere, Vågland	29'	Fiskebåt / klinket dekksbåt
4	1929	Nybygg	Tore Henden, Valsøyfjord	27'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
5	1929	Heim	Albert Øverland, Leira på Nordmøre	28'	Fiskebåt / klinket dekksbåt
6	1929	Nybygg	Olaf Ellingsøy, Bremsnes	29'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
7	1930	Havdur	Kristian Hals, Indresæter	30'	Fiskebåt / åpen klinkbygget





Nr.	Byggeår	Navn	Rederi / Kjøper	Lengde	Type
8	1929	Bjørgvin	Daniel B. Sørstrand, Vestsmøla	30'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
9	1930	Bølgen	Theodor A. Nergård, Sveggjesundet	32'	Fiskebåt / klinkbygget dekksbåt
10	1930	Nybygg	Knut Kuløy, Edøy	22'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
11	1930	Fiskeren	Hans Holmen, Øksenvågen	40'	Fiskebåt / kravellbygget dekksbåt
12	1930	Nybygg	Ole Tranø, Hallarøy	23'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
13	1931	Fremad	Ingebrigt Arnøy, Rosvoll	20'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
14	1932	Nordlys	Olaf Klaven, Fuglvåg.	27'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
15	1931	Nybygg	Olaf O. Tranø, Smøla.	25'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
16	1931	Nybygg	Hermann Reitan, Smøla.	25'	Fiskebåt / åpen klinkb. / tverrhekk
17	1931	Nybygg	Einar Sandvær, Smøla.	30'	Fiskebåt / klinkbygget dekksbåt
18	1932	Nordlys	Olaf Klaven, Fuglvåg.	30'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
19	1932	Odd	Arne Liabø, Vågland.	30'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
20	1932	Nybygg	Egil Aspen, Kristiansund.	23'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
21	1932	Prøven	Bernhard Svensvik, Kristiansund	29'	Fiskebåt / åpen klinkbygget

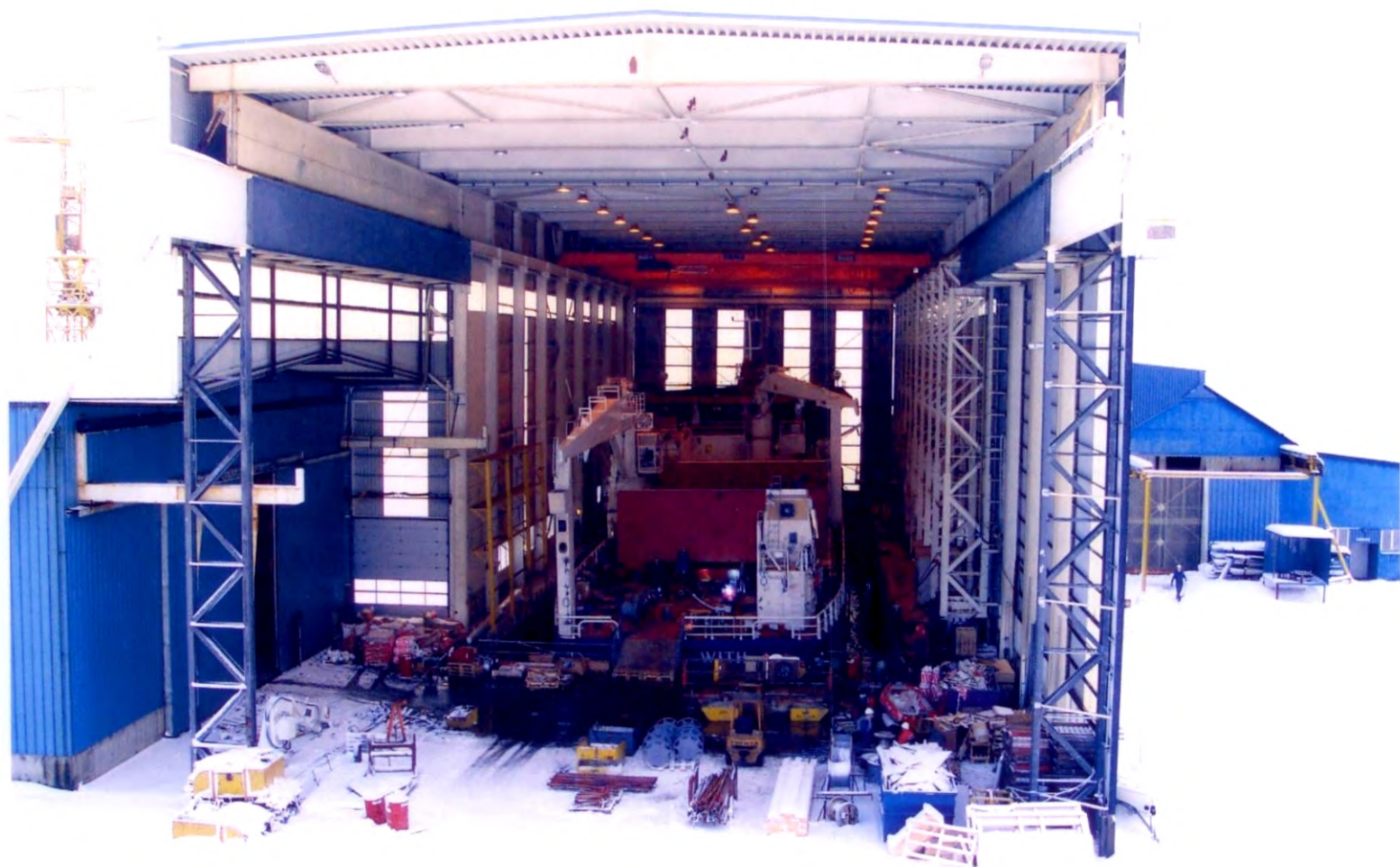
★ Flere Vaagland-båter har vært på kvalfangst. En av dem er «Yngvar», en 70-foting bygd for Brynjulf Dabl i Vardø i 1949. Her har det blitt vågekval på «Yngvar», som forøvrig vant hedersprisen «sølvilda» som beste drivgarnsbåt (blant 830) under sildefisket i 1960.

Foto fra boka «Fra femboring til stortråler» av Eivind H. Kristiansen

Tidlig krøkes

Fleire generasjoner Vaagland har vokst opp med båtbygging, og var gjerne ikke gamle karene før det begynte å klo i fingrene. Dagens prosjektleder, Peter Kristjan, hadde knapt passert meteren da han begynte å møte «på arbeid». En av karene på verftet spøkte litt med guttungen, og antydte at han var i yngste laget. Svaret kom kontant:
– Nå nei du, Lars Hendset, fær no e e fir' år!

Nr.	Byggeår	Navn	Rederi / Kjøper	Lengde	Type
22	1933	Nybygg	Johan Pedersen, Hemnskjel	17'	Robåt med fire årer
23	1933	Nybygg	Emil Hoem, Tingvoll	30'	Skyssebåt / kravellbygget
24	1933	Nybygg	Ivar Olsen, Roksvåg	17'	Robåt med fire årer
25	1933	Nybygg	Ole Jørgensen, Ødegård	17'	Robåt med fire årer
26	1933	Svel	Anders Tallerås, Brattvær	21'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
27	1933	Fisk	John Lien, Sveggesundet	26'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
28	1933	Snorre	Iver Stensø, Odden på Nordmøre	30'	Fiskebåt / åpen kravellbygget
29	1933	Sleipner	Thorvald Hoem, Innsmøla	19'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
30	1933	Reparasjon	Ole B. Skålvik, Vågland	37'	Fiskebåt / forhøyelse og nytt dekk
31	1934	Nybygg	L. A. Lossius, Kristiansund	27'	Skyssebåt med overbygg
32	1934	Juanita	P.O. Stensøy m/flere, Odden på Nordmøre	32'	Fiskebåt/ kravellbygget dekkbåt
33	1934	Ragnhild	Karle Lyngvær, Hallarøy.	23'	Fiskebåt / klinkbygget hekkbåt
34	1934	Nybygg	Nils Eidsøren, Kristiansund	25'	Åpen klinkbygget hekkbåt
35	1934	Rutt Rep.	Ivar Nerland, Vestsmøla		Forlengelse
36	1934	Nybygg	A. G. Sverdrup, Reine i Lofoten	40'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt
36	1935	Reparasjon	P.M. Tangen, Ona.	48'	Forlengelse og forhøyelse
37	1935	Reparasjon	Ole Ellingvåg, Sveggesundet	34'	Forhuing
38	1935	Reparasjon	Erling Øksenvåg, Sveggesundet	38'	Forhuing
39	1935	Reparasjon	Ole Sørvik, Sveggesundet	32'	Forhuing
	1935	Nybygg	Dr. Meyer.	25'	Raserbåt.
40	1936	Nybygg	Jakob Kristiansen, Kristiansund	33'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt
41	1936	Nybygg	Ole Kristiansen, Kristiansund	38'	Reisendebåt
42	1936	Reparasjon	Emil Stensønes, Vestsmøla	59'	Forlengelse og forhøyelse
	1936	Reparasjon	Olaf Stensø, Vestsmøla	39'	Forlengelse
43	1937	Nybygg	Rena Bruk, Rensvik	46'	Fraktebåt – kravellbygget
44	1937	Ula II	Anders Jonassen m/flere, Vestsmøla	34'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt
45	1937	Suholmen	Edin Kjønninghaug, Nordsmøla	44'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt
46	1937	Nybygg	Jakob Rosvold, Innsmøla.	25'	Fiskebåt / åpen klinkbygget.
47	1937	Lommen	Olaf R. Rosvold, Innsmøla.	20'	Fiskebåt / åpen klinkbygget.
48	1937	Ternen	Trygve Rosvold, Smøla.	20'	Fiskebåt / åpen klinkbygget.
49	1937	Dag	Daniel Dyrnes, Vestsmøla.	22'	Fiskebåt / åpen klinkbygget.
50	1937	Einar	M. Høsteng, Vestsmøla.	20'	Fiskebåt / åpen klinkbygget.
51	1937	Nybygg	Søren Aakenes, Harstad.	39'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt.
52	1938	Nybygg	Nils Moe, Kristiansund.	41'	Passasjerbåt.
53	1938	Ingeborg	Gunnerius og Gerhard Enge, Tusna	29'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
54	1938	Nybygg	Olaf Røkkum, Røkkum	27'	Skyssebåt / overbygg – kravellb.
55	1938	Sortna (Leverjo)	Edv. Johnsen, Langøy	43'	Transportbåt / krysserbygget



Nr.	Byggeår	Navn	Rederi / Kjøper	Lengde	Type
56	1938	Nybygg	Odin Berge, Nordfrøya	38'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt
57	1939	Nybygg	Johs. Abrahamsen, Vestsmøla	23'	Fiskebåt / åpen klinkbygget
58	1939	Brusholm	P.A.Th. Dyrnes m / flere, Vestsmøla	60'	Fiskebåt / krysserbygget
59	1939	Asbjørn Selsbane	Reidar Lorentsen, Varmedal på Grytøya	60'	Fiskebåt / krysserbygget
60	1939	Nybygg	Olaf Røkkum, Røkkum	24'	Skyssbåt
61	1940	Reparasjon	Einar Mindnes, Meisingset	40'	Ny bunn
62	1940	Arna	Anskar Søbstad, Bremsnes	50'	Fiskebåt / krysser
63	1940	Sulafjord	Ingar Iversen, Nordsmøla	45'	Forlengelse til 52'
64	1940	Brilliant	Kristian Lysø, Hasselø	45'	Forlengelse 9'
65	1941	Nordlys Rep.	Paul Grøntveit, Kråkvåg	45'	Forhøielse
67	1941	Stella (Storstella)	Lorentz A. Lossius, Kristiansund	34'	Skyssbåt / krysserbygget
68	1942	Hein II Rep.	Hagbart Gjelset	70'	Forlengelse
69	1942	Rangøy	Knut Rangøy, Kornstad.	58'	Fiskebåt / kravellbygget hekkbåt
70	1942	Bergtora Rep.	Joh. Svendsvik, Tømmervåg.	100'	Fraktesbåt i tre / forlengelse.
71	1942	Møringen	Einar Vaaglands Båtbyggeri Til eget bruk.	28'	Arbeids/ slepebåt. Kravellbygget.

★ *Tørrdokken i funksjon. Det er «Mikal With» som står inne i dokken.*

Rekordsprint

Alf Haugnes, med nærmere 50 års Vaagland-erfaring på baken, var litt av en sprinter i unge år. Han gjorde unna 100-meteren på 11,0, og var blant de få norske sprinterne med potensiale til å komme ned på 10-tallet.

En dag kom farten hans godt med for båtbyggeriet. Det begynte å brenne i en båt. Som et lyn var Alf på land og stormet mot vannkrana. Rundt et hushjørne kom en intetanende Einar Birger Vaagland, og dermed smalt det. Einar Birger fløy gjennom lufta og smalt i bakken, men Alf holdt kursen og farten mot krana. Der tappa han ei botte full, sprinta ned til båten igjen, hoppa ombord – og fikk slokka ilden før den fikk skikkelig tak!

Øyenvitner mener Alf sprengete 11,0-grensa med god margin den dagen.

Nybyggingsoversikt for trebåter fra 1943 til 1962

Nr.	Byggeår	Navn	Rederi	Lengde	Type
30	1943	Argus	Anders Jonassen, Smøla.	47'	Fiskebåt / krysser.
	1943	Nybygg	Nikolay Fjellingsdal, Tustna	30'	Åpen motorbåt
31	1943	Drotholm	Nils Blakstad, Vestsmøla	66'	Fiskebåt / krysser
32	1944	Røsfjord	Th. Fjærli, Rørvik.	80'	Frakkebåt / krysser
33	1945	Anna Stensø	Petter O. Stensø, Odden på N.	48'	Fiskebåt
34	1945	Asbjørn Langnes	Einar Kristiansen, Tromsø.	60'	Fiskebåt
35	1946	Vaagland	Alfred Svendsen, Neverfjord	63'	Fiskebåt
36	1946	Fugelsnes Nordheim	Kåre Fugelsnes,	27'	Fiskebåt
37	1947	Sankøy	Andreas Rokstad, Veidholmen	63'	Fiskebåt / hekkbåt
38	1948	Lundstøskjær	G. og S. Åkerøy, Sandnessjøen	82'	Snurper
39	1949	Yngvar	Brynjulf Dahl, Vardø	70'	Fiskebåt / hekkbåt.
40	1949	Henningsvær	Leif Olufsen, Henningsvær	82'	Snurper / fangstfartøy
41	1950	Orfjord	Kåre Sandø, Store Sandøy	55'	Line / garnbåt-hekkbåt
42	1951	Vidgrunn	Jens Dragsnes, Dyrvik	85'	Snurper
43	1952	Weiding	Martin Breksted, Bruhagen	46'	Fiskebåt / hekkbåt
44	1952	Rav	Peter Hepsø, Sandviksberget	100'	Snurper
45	1953	Drotland	Nils Blakstad, Vestsmøla	95'	Snurper
46	1954	Grytøy	Grytøy-Harstad Fergeselskap, Lundenes	70'	Rutebåt / krysser
47	1954	Nyvarden	Asbjørn Kjerringvåg, Dolmøy	85'	Snurper
48	1955	Ole Ervik	Oskar Ervik, Dyrvik	85'	Snurper
49	1955	Mercator	Kristian Sandø, Bessaker	90'	Snurper
50	1956	Anna Lovise	Nils Snekvik, Hellandsjøen	90'	Snurper
51	1956	Hellskjær	Petter Yttersian, Sistranda.	92'	Snurper
52	1957	Ruma	Gunnar Sandøy, Sandøy i Romsdal	85'	Snurper / linebåt
53	1957	Eldborg	Hans Voldstad, Ellingsøy	82'	Line / garnbåt
54	1958	Måøybuen	Johan Melkersen, Mausundvær	67'	Line / garnbåt
55	1958	Eldorado	Olai Flatøy, Voksa	83'	Line / garnbåt
56	1959	Jacob Jenssen	Sverre Jenssen, Sørreisa	83'	Line / garnbåt
57	1959	Reinebuen	Gunnbjørn A. Tennes, Reine i Lofoten	71'	Line / garnbåt
58	1959	Rowenta	Oskar Sæth, Kjærstad.	83'	Line / garnbåt
59	1960	Fosnabuen	Torfinn Terning, Hognsand.	72'	Garnbåt
60	1961	Ørabuen	Peter Garte, Surnadal.	28'	Arbeidsbåt
61	1961	Peder Holt	Axel Axelsen, Kjøllefjord.	59'	Legeskyssbåt.
62	1961	Nybakk	Jacob Nybakk, Raudeberg.	83'	Line / garnbåt
64	1962	Djupaskjær	Einar Hepsø, Sandviksberget	63'	Snurper / garnbåt



Nybyggingsoversikt for stålskip fra 1962

**Vaagland har bygget skroget*

Nr.	Byggeår	Navn	Rederi	Lengde(m)	Type
63	1962	Lowinda	Brødr. Bøe, Bølandet	24,10	Tråler/linebåt
65	1962	Nyvonja	Arthur Kristengård, Talset	26,70	Lastebåt
66	1963	Framnes	Kaupelag Dyrfirdinga, Island	29,00	Snurper
67	1964	Nyorbit	Partsrederiet Orbit, Ålesund	24,10	Tråler/linebåt
68	1964	Lepsøy	Severin Kjerstad og Sønner, Kjerstad	25,90	Tråler/linebåt
69	1965	Taknes	Sverre Taknes, Kristiansund	25,90	Brønnbåt
70	1965	Frimann	Hermann Sjong, Valderøy	19,80	Tråler/linebåt
71	1966	Veidar I	Brødr. Strand, Fevåg	27,50	Snurper
72	1966	Stormfuglen	Peder Strand, Langøyneset	33,53	Snurper
73	1967	Vestkapp	Åsmund Nybakk m/fl., Raudeberg	30,48	Linebåt
74	1967	Glomfjord	Henry Kristensen m/fl., Glomfjord	33,53	Snurper
75	1968	Valanes	Øyvind Nilsen, Vannavalen	30,48	Linebåt
76	1968	Vingholm	Karl Leite, Averøy	21,90	Snurper/tråler
77	1969	Harøysund	Kåre Haukås m/fl., Harøysund	31,00	Tråler/linebåt
78	1969	Wiger	William Grimstad m/fl., Åfjord	32,25	Lastebåt
79	1970	Vestfangst	Johannes Berentsen, Indrøy	35,08	Linebåt
80	1970	Nybo	Arnet K. Nygård, Midsund	36,48	Snurper
81	1971	Håkøy*	AS Storvik Mek. Verksted, Kristiansund	46,45	Tråler
82	1971	Oster	Indre Nordhordland Dampbåtlag LL, Bergen	36,80	Bilferge
83	1972	Quo Vadis	R. Donnen & F. McAlinden, Nord-Ireland	38,62	Snurper
84	1973	Yrjar	Fosen Trafikklag AS, Trondheim	41,50	Laste-/passasjerb.
85	1973	Vikheim*	Smedvik Mek. Verksted AS, Tjørvåg	41,76	Tråler

★ Bildet til venstre: «Sortna», bygd i 1938, var den første båten med krysserbekk og den største båten (43 fot) til da. Den ble levert til Edvard Johnsen på Langøya. Båten er fremdeles på sjøen, og kalles gjerne «Leverjo».

★ Bildet til høyre: Ringnotsnurperne vokste stadig i størrelse. «Gunnar Langva», levert til Bjarne G. Longva i Ålesund i 1974, var på 48,5 meter.

★ Bildet til høyre: Ved jubileet høsten 2002 leverer Vaagland to fartøy: Slepebåtene «Boa Sleipner» og «Boa Mjølner». Her er de under arbeid i tørrdokken.

Foto: Knut Vaagland

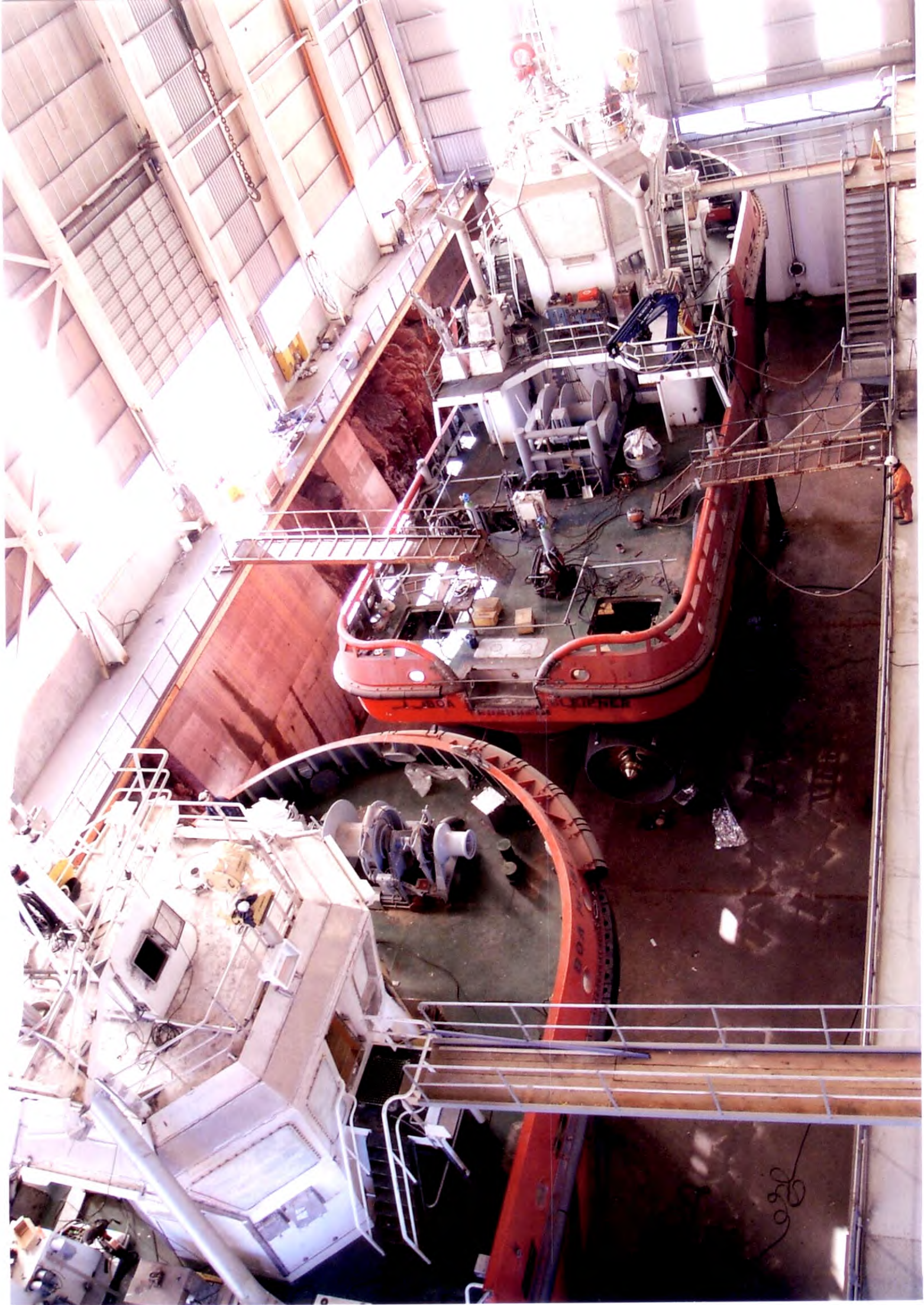
Nr.	Byggeår	Navn	Rederi	Lengde(m)	Type
86	1974	Gøtunes	P/R Ennid, Gøta, Færøyene	39,62	Snurper
87	1974	Gunnar Langva	Bjarne G. Longva, Ålesund	48,50	Snurper
88	1975	Sjongtrål	L. A. Sjong & Co, Måløy	36,62	Tråler
89	1976	Valanes	Øyvind Valanes, Tromsdalen	36,00	Linebåt/tråler
90	1977	Fame*	Langsten Slip og Båtbyggeri AS, Tomrefjord	49,00	Tråler
91	1978	Smaragd	Per og Reidar Smådal, Fosnavåg	43,50	Snurper
92	1977	Coaster Florry*	Maritime Sveiseindustri AS, Gurskebotn	45,50	Lastebåt
93	1980	Halsa Edelfisk	Halsa Edelfisk AS, Vågland	18,00	Oppdrettsanlegg
94	1978	Bugøyfisk*	AS Storvik Mek. Verksted, Kristiansund	46,45	Tråler
95	1979	Quo Vadis	Frank and Donal McAlinden, Nord-Ireland	27,35	Snurper/tråler
96	1979	Remifisk	Jacob Solstad og Per Lorentzen, Kårvikhamn	32,80	Linebåt/tråler
97	1979	Madalia*	Aas Mek. Verksted AS, Vestnes	23,80	Tråler
98	1979	Maveric*	Aas Mek. Verksted AS, Vestnes	23,80	Tråler
99	1980	Tortugas	Pesquera Zapata, Mexico	32,92	Snurper
100	1980	Holmeset jr.*	Solstrand Slip og Båtbyggeri AS, Tomrefjord	31,20	Linebåt
101	1981	Broa	Brødr. Opstad, Midsund	42,70	Lastebåt
102	1982	Austborg	Petter Borgen, Haram	56,00	Lastebåt
103	1981	Gunn Jon*	Solstrand Slip og Båtbyggeri AS, Tomrefjord	34,20	Linebåt
104	1983	Leif Roald*	Aas Mek. Verksted AS, Vestnes	22,00	Linebåt/tråler
105	1982	*	Solstrand Slip og Båtbyggeri AS, Tomrefjord	26,00	Linebåt
106	1985	Ragnvald Senior*	Sletta Båtbyggeri AS, Mjosundet	24,45	Snurper
107	1983	Gunnar Junior	KS Levendefisktransport A/S, Kristiansund	32,00	Brønnbåt
108	1984	Vestfjord	Kystverket, Oslo	31,00	Servicefartøy
109	1985	Ona	Kystverket, Oslo	31,00	Servicefartøy
110	1986	Kamsvåg	Jan Kamsvåg, Vågland	14,95	Kystfiskefartøy
111	1986	Øragutt	Per Hallvard Hansen, Lenangsøra	19,30	Kystfiskefartøy
112	1987	Rav	Peter Hepsø Rederi AS, Sandviksberget	53,00	Snurper/tråler
113	1988	Snæfell*	Sigbjørn Iversen Mek. Verksted, Flekkefjord	47,60	Tråler
114	1989	Måøybuen	Harald Berge, Mausundvær	14,99	Kystfiskefartøy
115	1988	Stålis	Harald Lilleberg, Kåfjord i Troms	14,95	Kystfiskefartøy
116	1989	Broegg	Gudmund og Sivert Fjørtoft, Fjørtoft	29,90	Tråler
117	1990	Tony Andre	Tor M. Karlsen, Vadsø	14,99	Kystfiskefartøy
118	1991	Solrand	Bjørnar Leinan og Alf Hansen, Mehavn	15,01	Kystfiskefartøy
119	1995	Caroline*	Sletta Båtbyggeri AS, Mjosundet	36,20	Brønnbåt
120	1991	Tommy Junior	Jostein Sørgård, Mausundvær	14,99	Kystfiskefartøy
121	1996	Ny Oddegutt*	Sletta Båtbyggeri AS, Mjosundet	23,95	Brønnbåt

Alt under kontroll

Når en båt nærmer seg ferdiggjøring, blir det alltid gjort ulike kontroller. Verftet utfører blant annet trykkprøver for å se om de ulike skottene (skilleveggene) er helt tette. I dag blir dette gjort ved hjelp av trykkluft, men tidligere fylte man opp rommene med vann. Da måtte man ha lufting, slik at vannet kunne renne over.

I 1963 ble det gjort trykkprøver på denne måten på snurperen «Framnes», men lufterørene var tette. Dermed bygde det seg opp et voldsomt trykk, slik at det ble en kraftig bul i et skott. På andre sida av skottet holdt Peder Sæter på med noe arbeid. Da han fikk se stålbulen vokse mot seg, sa han rolig:

– Nei, no te e og går opp.



★ Vaagland Båtbyggeri og Skälvikfjorden fikk stjernebesøk fra Hollywood i jubileumsåret. Spekkhoggeren «Keiko» fra «Free Willy»-filmene trakk skuelystne fra halve landet og mediafolk fra hele verden.

Foto: Lars Olav Lillebo



Nr.	Byggeår	Navn	Rederi	Lengde(m)	Type
122	1993	Vågaværing	Einar Johansen, Hasvik	14,99	Kystfiskefartøy
124	1995	Camilla Christine*	Sletta Båtbyggeri AS, Mjosundet	36,20	Brønnbåt
125	1996	Leinefisk*	Solstrand Slip og Båtbyggeri AS, Tomrefjord	43,20	Linebåt
126	1997	Roaldnes	AS Roaldnes, 6050 Valderøy	34,00	Tråler
127	1998	With Junior	Egil Ulvan Rederi AS, 7010 Trondheim	59,60	Lastebåt
128	1999	Arvid Nergård	AS Nordfangst, 9372 Gibostad	33,85	Tråler
129	2000	Ole-Kristian Nergård	Senja Fiskeriselskap AS, 9386 Senjahopen	37,00	Tråler
130	2002	Mikal With	Egil Ulvan Rederi AS, 7010 Trondheim	56,00	Lastebåt
131	2002	Boa Sleipner	Taubåtkompaniet AS, 7010 Trondheim	23,99	Slepebåt
132	2002	Boa Mjølner	Taubåtkompaniet AS, 7010 Trondheim	23,99	Slepebåt
133	2001	Lifisk	PR Thore Ingolf DA, 5353 Straume	21,30	Surper

Førpensjonering

Før arbeiderne kom under tak, ble det mang en hustrig arbeidsdag utendørs. En iskald vinterdag kom bussen fra Valsøyfjord med flere arbeidere ombord. Veteranen blant dem skulle snart pensjoneres. Han gikk av bussen, snuste på den bitende kulda – og gikk på bussen igjen!



Høsten 2002 fyller Vaagland Båtbyggeri 75 år. Det begynte med et naust i fjæra, og ble til et moderne skipsverft. I 1927 kjøpte grunnleggeren Einar Vaagland alle materialer til båtene av lokale skogeiere og handelsmenn. I 2002 er skipsbygging blitt internasjonalt entreprenørskap, der deler og skrog hentes fra hele verden. Til en av de siste båtene fra Vaagland ble det brukt 40 000 ulike elementer.

Spranget fra nauset i fjæra til høyteknologisk industri er stort. Det er spranget fra Vågland til verden. Likevel handler det i bunn og grunn om det samme. Om kvalitet, håndverk og yrkesstolthet. Om fornyelse, og om tradisjon. Det er ikke tilfeldig at verftet ved Skålvikfjorden ligger i et område med en rik og gammel båtbyggerkultur.

«På rett kjøp» er historia om Vaaglands 75 år og menneskene som gjorde det mulig.

Om forfatterne

Einar Sæter (f. 1936) vokste opp i «Brunsvika» på Vågland, og er bosatt i Kristiansund. Han er søskenbarn av dagens eiere av «vervet», og eldstemann i den generasjonen. Einar ble sjøl båtbygger. Han tok skips-teknisk utdanning, og arbeidet i 35 år i skipsindustrien og maritim virksomhet flere steder i landet, som konstruktør og i ledende stillinger.

Svein Sæter (f. 1960) er forfatter og frilans-journalist, bosatt i Stangvika i Surnadal kommune. Dette er hans tiende bok. De fleste bøkene har hatt tema fra historie eller friluftsliv, sist «Seterliv» (Det Norske Samlaget 2001). Han har skrevet bøker om så ulike karer som Hans Hyldbakk (Samlaget 1998) og polfareren Rune Gjeldnes (Gyldendal 2000).