



Båtbruk og båtbygging i
Sunnhordland gjennom 200 år

Sunnhordland Årbok 2014

Alfred Eidsvik, «Om mi læretid og korleis eg vart skipsbyggjar»

Sjur Tjelmeland

Alfred Eidsvik er grunnleggaren av Eidsvik Skipsbyggeri i Uskedalen. Her fortel han om skipsbygging tidleg på 1900-talet og om opplæring og etablering av eige verft.

Gjert og Jon Eidsvik byrja i ung alder i skipsbyggjarlære hos Knut Skaaluren i Rosendal. Det var helst store fartøy dei bygde den gongen. I 1907 budde Gjert på Nes på Snilstveitøy og tok til med fartøybygging i Klypestø. Fartøyet, ein kutter, var 30 fot langt. Det vart selt til Johannes Kaldestad på Husnes. Han var handelsreisande. I denne veglause tida var det vanleg at omreisande agentar hadde med seg varer og reiste med eigen båt. Vegar var det smått med og dampskipsrutene passa dårleg for dei som skulle kryssa alle fjordar.

Seinare bygde Gjert og Jon for Hans Svindland på Varaldsøy. Materialen hadde dei hogge i eigen skog og skulle byggja to kutterar på om lag 70 fot. Fartøya var rigga med segl og hadde ikkje motor. Desse fartøya bygde dei ved Svindlands-nausta på Varaldsøy. Eg var ofte i Neset i denne tida og tykte det var moro å sjå korleis det skapte seg til ein båt. Det var ein stor dag då fartøyet skulle på sjø. Lærar Omvik tok fri frå skulen og var der saman med alle skuleborna. Alle som kunne koma heimanfrå drog av garde for å sjå. Det var stor stas denne dagen.

Fram til 1915 bygde dei m.a. ein 60 fots kutter til Andreas Bringedal i Herøysundet. Eit anna oppdrag var å leggja ishud på fire fartøy frå Bømlo og Espevær. Dei la på ishuda medan båtane flaut på sjøen. To båtar låg sidevis og vart kjølhalte ein etter hin. Ishuda gjekk ikkje ned til kjølen, men eit godt stykke under vasslina. For å få dette til, måtte dei byggja ein stor pram som dei stod på.

Læregut og arbeid på gamlemåten

Våren 1915 var eg ferdig på skulen og tok til som læregut i Neset. Eg måtte be meg fri dei dagane eg skulle gå for presten. Eg fekk éi krone dagen for ti timars arbeidsdag. Fullbefarne tømmermenn hadde tre kroner dagen. Arbeidsdagen tok til kl 6.30 og var slutt klokka 18.30. Laurdagane slutta vi kl. 15.30.

Det var tungt arbeid på vervane i dei dagar. Alt vart gjort med handemakt. Ein stor notabåt vart nytta til å føra heim tømmer. Båten hadde ikkje motor, så vi måtte ro. Tømmeret henta vi på andre sida av fjorden.

Når det var målt opp, velta vi det på sjøen, la det i flåte og rodde slepet. Lagleg vind og segl hjalp stundom. Det vart ofte seine kvelden før vi var heime. Noko ekstra for overtid fekk vi ikkje.

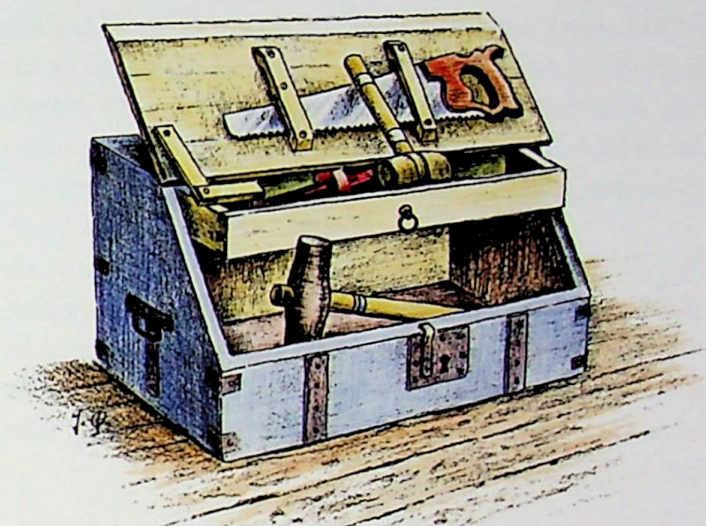
Seinare vart det kjøpt ein motorbåt med seks hk motor til øya. Den vart leigd til tømmerseping. Denne farkosten var ikkje rare greiene, men det var likevel betre enn å ro.

Alt tømmer til spant og bjelkar vart drege på land med handemakt. Det var eit tungt arbeid. Material til hud og garnering slepte vi til Rosendal, til Baroniet si oppgangssag i botnen av Åsahavet, ei grunn bukt som tok til der utrustningskaia til Skaaluren er. Berre på flo sjø kom vi inn til saga med flåten.

Når plankane var skrone, fløytt vi dei så langt ut at det var råd å leggje dei i flåte. Bord og hud kørde vi på ei langvogn. Det var tungt slit.

Seinare sette Skaaluren opp ei ny og moderne oppgangssag. Då gjekk arbeidet raskare og lettare.

Om lag 1930 sett Gjert opp ei brukt oppgangssag i Kalvsund. Det var ein stor føremon å ha eiga sag på arbeidsplassen. Då kunne vi skjera etter kvart som vi hadde bruk for material. Då kunne vi sideskjera spant-tømmeret. Tidlegare måtte vi øksa spanta med ei stor øks, ei bile på 3,5 kilo. Vi øksa tømmeret i fasong på to sider og til slutt vart det øksa firkantleg. Stamn, stilk og kjøl og kjølsvin vart og øksa slik. Lukekarmar øksa vi firkanta og kløyvde med handsag. Dekksbjelkar vart



Skipsbyggjarane hadde eige verkøy. Det var uheyrte å røra annan manns verktøykiste. Somme stader fekk dei ta med seg spon som verktøyleige. Teikning: Jon Øyro, Sunnhordland Museum

og øksa og høvla med handhøvel. Hud og garnering like eins. Dei første 10-15 åra mine på vervane gjorde vi mykje arbeid med øks og høvel, eit tungt arbeid. Men med god trening gjekk det fint.

Til Uskedalen

I året 1929 byrja Alfred Eidsvik for seg sjølv. Tidlegare hadde han bygt tre 22 fots sjekter i fritida. Dei var bygde i lerketre. I den nye verkstaden sin bygde Alfred Eidsvik færingar, heksbåtar og motorsjekter. Tingingane strøymde på, og det gjekk godt nokre år. Prisane var låge, men han sette pris på å få vera heime.

I 1933 flytte han verkstaden til Lindestølen. Han tok til med ein båt som ikkje var tinga. Hausten 1939 var den store verdskrigen byrja. Krigen kom til Norge. Bankane betalte ikkje ut pengar og arbeidslivet vart i første omgang lamma.

Hugo Arnesen hadde vore på land med skøyta si og skadd kjølen. Alfred vart spurt om å ta reparasjonen. Han var glad til og fekk Vika-Jensen med seg. Dei skifta ut kjølstykke, bytte plankar i botnen og dreiv dekket. For den jobben fekk dei ei krone timen. Det var uhøyrte høg betaling.

Til Eikelandet

- Ein søndag eg låg og kvilde, kom det uventa besøk. Edvard Myklebust kom til Lindestølen og spurde om eg kunne ta på og byggja ein båt til Tøres Myklebust i Uskedalen, fortel Alfred Eidsvik i eit skriv om livet sitt.

Myklebust skulle kjøpa inn material sjølv. Eidsvik skulle gjera arbeidet. Alt på måndagen reiste han til Uskedalen og vart samd med Myklebust om å byggja ein 95 fots båt for han. Teikningar og spanttabell hadde han fått hos Skaaluren. Meir av teikningar hadde dei ikkje å hjelpa seg med. Arbeidet tok til straks. Tømmeret henta dei på Djonno i Hardanger.

Denne våren var sonen Torgeir på 14 år og ferdig på skulen. Han vart sett på spanteplanen. Dei dagane han gjekk for presten, måtte han skofta arbeidet. Alfred og den unge Torgeir bygde båten.

Det var ein stor jobb. Arbeidet med det som skulle bli «Solfjell» tok fire år. Stor var dagen då kutteren skulle sjøsetjast. Det var nytt i bygda og mykje folk møtte fram – også frå grannebygdene. Skulen tok fri og om lag 300 var møtt fram. Sjøsetninga gjekk fint.

Etter at «Solfjell» var ferdig, tinga Johan Kallakot frå Ryfylke ein 72 fots båt. Dei leigde plass på Eikelandet og bygde «Kallakot», ein 36 fots open båt. Nokre reparasjonar vart og utførde på denne vervaplassen.

Til Goakaste på Børnes

Alfred Eidsvik hadde bygd for seg sjølv sidan 1929. I 1946 fekk han leiga Goakastet for 30 år. Det vart oppstarten for Eidsvik Skipsbyggeri. Der har verftet halde til seinare.

I starten var det lite å hjelpa seg med. Dei rydja veg til plassen og fekk skote bort så mykje stein at dei fekk laga til ein bedding. Startkapitalen var 5000 kroner.

Første oppdraget var reparasjon og forlenging av «Norholm» til Hjønnvåg i Uskedalen. Tyskarane hadde rekvirert båten, og han var ille medfaren. «Norholm» var den første båten som vart landsett på verven i Uskedalen.

Rett etter krigen var det godt med arbeid. Under okkupasjonen hadde det vore gjort lite vedlikehald. Fleire reparasjonsoppdrag kom til; «Mannsfjell», «Borgøyfjord», «Skiforjord», «Vinger» og «Skarnes».

I 1956 fekk han lån og la ut ein patentslipp. Den var det stor bruk for, og mange fartøy vart tekne på land for reingjering og smurning. Oftast var det òg mykje anna som skulle gjerast når fartøyet først var teke på land.

Første stålbåten

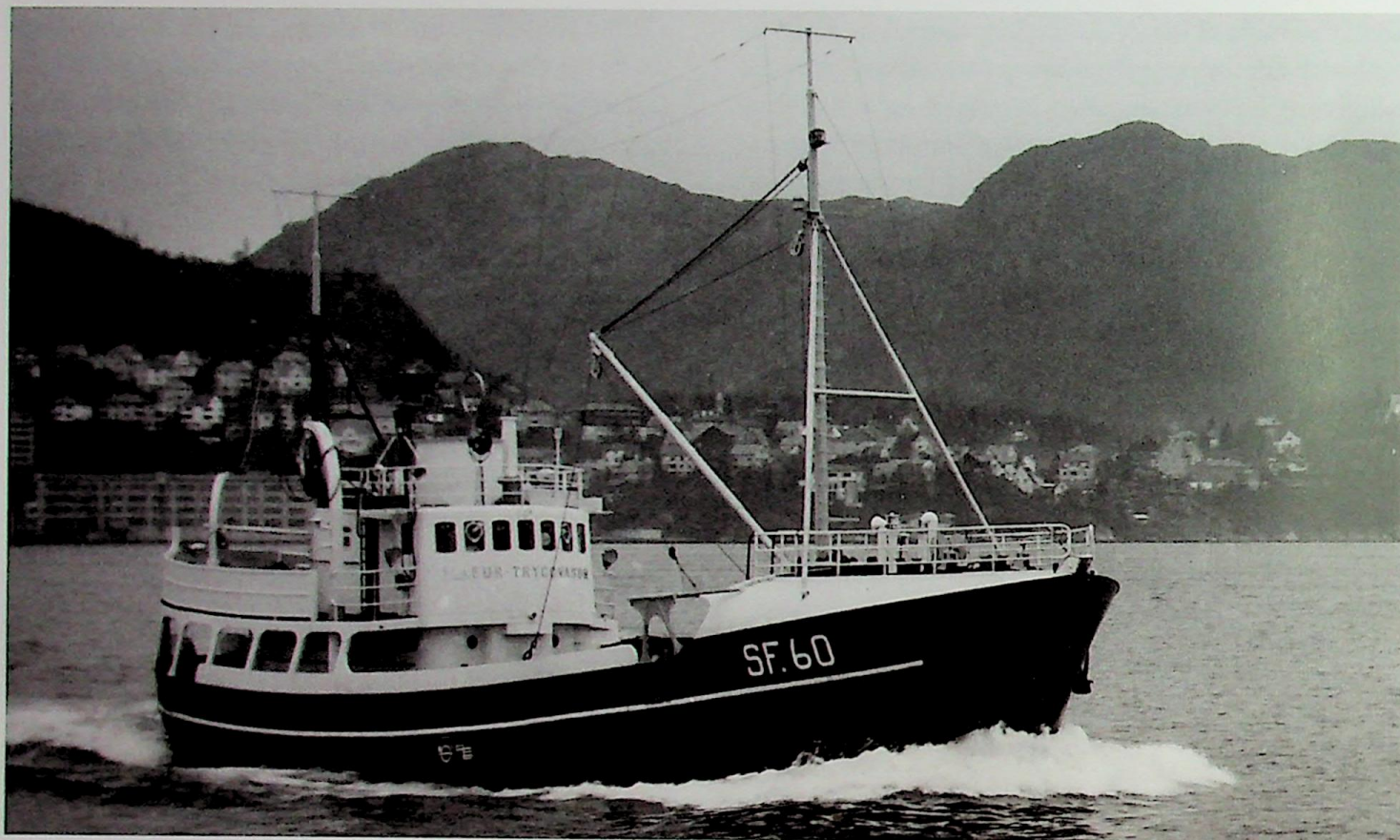
I 1957 skulle Solfjells rederi ha bygt ein 92 fots stålbåt. Tøres Myklebust ville gjerne at Alfred Eidsvik skulle byggja båten. Men han hadde korkje fagkunnskap eller utstyr til slikt arbeid. Men Myklebust gav seg ikkje, og det var freistande å prøva.

Alfred Eidsvik reiste til Bergen og møtte partshavarane; fiskebas Dyrøy, handelsmann Sekkingstad og ein Salbu. Den siste var direktør for hotell Terminus. Eidsvik kjende dei frå tida med «Solfjell». Dei drøfta heile opplegget og vart samde om prisen. Dei var godt nøgde med arbeidet med «Solfjell».

– Det vart til at eg skreiv under kontrakten, fortel Alfred Eidsvik. Etter møtet var eg svært tvilrådig. Var dette klokt? Vel heime sette vi i gang med gode folk. Trass i lite utstyr, gjekk det fint.

«Stefan Ben» skulle til Nordfjord på Island 1960.





«Olav Tryggvason», fiskebåt som òg skulle til Island.

Verftet hadde ikkje støypt bedding. Kjølén la dei på trekar, det vil seia store tverrlagde stokkar, slik dei før gjorde det når dei bygde i tre. Fagfolk var det dårleg med, men dei fekk leiga nokre faglærde sveisarar til dess dei fekk lært opp sine egne. Bukkemaskin hadde dei ikkje. Eidsvik kjøpte ei stor skrue, sette på ratt av røyr. Skrua festa dei til eit arbeidsbord som var påsveisa to motstandarar. Drivkrafta var handemakt. Det gjekk utruleg snart å bukka spanta, og fine vart dei.

Krane hadde dei heller ikkje. Dei kjøpte ein kranbil som var til god nytte. Elles brukte dei patenttaljer når større løft skulle utførast. Hudplater som måtte valsast tok dei på lastebilen og køyrde til Gravdal Skipsbyggeri på Sunde. Der fekk dei låna ei platevalse. Seinare fekk skipsbyggeriet i Uskedalen ein automatisk skjerebrennar som dei skar platene med.

Denne stål båten skulle vera ferdig til vinterfisket. Det såg skralt ut, men dei greidde det. Eidsvik Skipsbyggeri hadde dermed makta å byggja den første stål båten. Resultatet vart svært godt, trass i lite og primitivt utstyr.

- Utruleg nok var denne båten den eg har hatt mest forteneeste på, fortel Alfred Eidsvik.

Dei tykte dei var over verste kneiken. Verftet kjøpte nytt og betre utstyr ettersom økonomien tillet.

Båt nr. to var ein 80 fots fiskebåt til Ålesund-kanten, han fekk namnet «Relin». Deretter bygde dei to båtar til Island, «Stefan Ben» og «Olav Tryggvason». Deretter kom ein til Frøya, «Frøyvarden», og «Stormy» til Remøy.

Lystbåt skaper vansker

Det kom ein hr. Scott og ville ha ein lystbåt på 80 fot til ein meksikanar. Det såg ut til å bli eit interessant oppdrag og vi sette i gang. Då båten skulle overleverast vart det ugreie mellom hr. Scott og eigaren. Det vart rettsak og båten vart lagt opp. Scott hadde tinga ny båt lik den første og den var alt spanta opp. Scott kom i pengevanskar og gjekk frå avtalen vi hadde med han om båt nr. to. Eg fekk dermed problem og måtte søkja akkord. Arbeidsfolka måtte seiast opp og det vart slutt på verven. Det vart eit dårleg år. Sjølv vart eg sjuk og måtte på sjukehus.

I 1965 overdrog Alfred byggeriet til sønene Torgeir, Per og Alf. Før det fekk han gjort opp akkorden og

selt det påbyrja skroget, som vart levert som fiskebåten «Strømmen».

Her sluttar Alfred Eidsvik si forteljing.

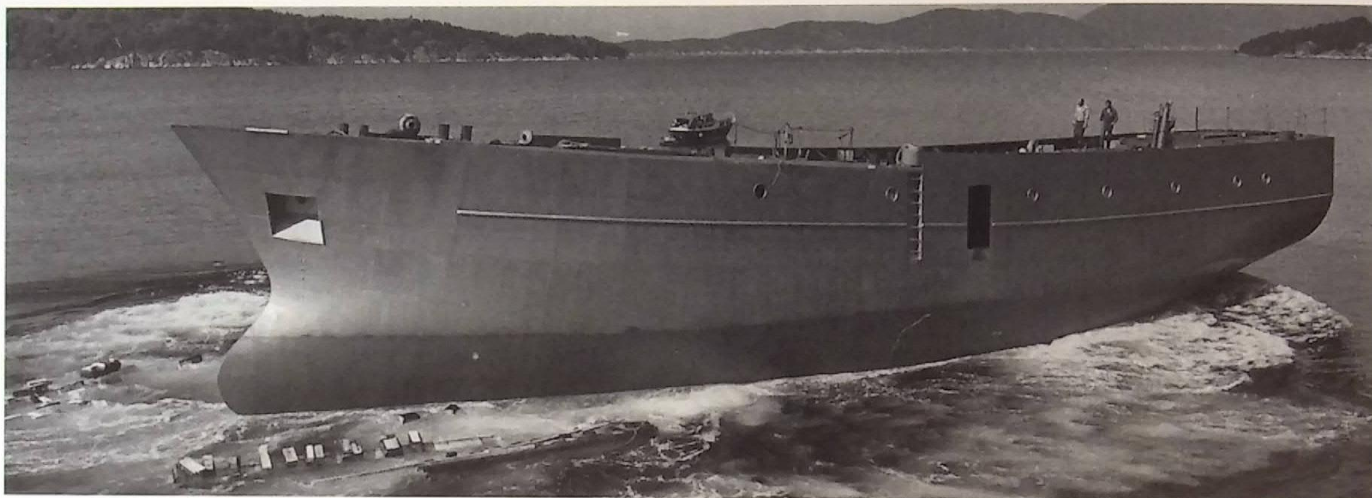
Beddinghall

Eidsvik investerte i beddinghall midt på 1960-talet slik at bygginga av skrog og overbygg kunne foregå innandørs. På slutten av 1980-åra etterspurde fiskarane større båtar, slik at beddinghallen vart for liten. Siste skroget vart bygt i hallen i 1989.

Å byggja skrog er tidkrevjande, og Eidsvik hadde ikkje gode nok hallfasilitetar til å byggja skrog på ein rasjonell nok måte. Kostnadsnivået i Noreg var ein annan viktig grunn til at verftet måtte sjå seg om etter alternativ for å vera i marknaden for bygging av fiskebåtar. Eidsvik gjekk då over til å tinga skrog frå utanlandske verft og tok hand om utrustning ved eige anlegg. Verftet har bygt skrog i Frankrike, Polen, Romania, Tyrkia og Litauen.

Med bygging av skrog ved utanlandske verft kunne ein ta på seg levering av større fiskebåtar. I 1991 fekk Eidsvik kontrakt med Lie-rederiet på Sotra på bygging av to 49,7 m snurparar. Dette vart starten på ein god periode med levering av kombinerte snurparar/trålarar til norske og utanlandske rederi.

Denne perioden varde fram til 2003. Då vart etterspurnaden i marknaden mindre.



Sjøsetting 1987. Foto: Geir Hus

I perioden 2004 – 2013 vart det levert fire nybygg. Det var ein kombinert snurpar til norsk rederi i 2007, ein trålar til skotsk rederi i 2008, ein supplybåt til norsk rederi i 2010 og ein snurpar/trålar til norsk rederi i 2012. Denne perioden vart tung og vanskeleg då ein fekk lange periodar mellom nybygga og påfølgjande permitteringar i arbeidsstokken. Dei tre siste nybygga vart ramma av store forseinkingar frå skrogverfta og mykje uferdig arbeid på skroga. Suppyskroget var sju månader forseinka og kom ut i storm og havarerte ved Bosporusstredet, noko som forårsaka ytterlegare ti månaders forseinking.

Dette var forhold som verftet i liten grad kunne gjera noko med, samstundes som verftet hadde ansvar for skrog og leveringstider. Problema tappa verftet for eigenkapital og vanskane førde til at verftet gjekk konkurs i august 2013.

Eidsvik Skipsbyggeri har hatt mykje å seia for arbeidslivet i Uskedalen og bygdene omkring. Verftet hadde 50 – 60 fast tilsette, frå Utåker til Løfallstrand. Medrekna underleverandørar var om lag 100 personar i arbeid der.

Eidsvik Skipsbyggeri, Skaalurens Skipsbyggeri, Th Hellesøy Skipsbyggeri, Georg Eides & Sønner og Nordtveit Skipsbyggeri, saman med skipskonsulentfirmaet Vik & Sandvik har skapt ei klynge av bedrifter som har vore til stor nytte for kvarandre.

Kjelder:

Intervju med Svein Arne Eidsvik
 Alfred Eidsvik: *Om skipsbygging før.*
Kvinnheradsoga 1

