

HILDEGUN REITAN

Februar 1978

HISTORISK SÆROPPGAVE

VAAGEN VERFT

i går, i dag, i morgen.



Innholdsfortegnelse:

side:

Forord

Innledning

Kap. I (historie om verftet fram til 1929)

Kap. II (verftets nye, unge eier (1929 – 1939))

Kap. III (2. verdenskrig og fram til i 1956)

Kap. IV (over til stålskip ved Vaagen Verft)

Kap. V (overgang til aksjeselskap)

Kap. VI (1977, administrasjonen)

Kap. VII (overblikk over kontrakter og diverse)

Kap. VIII(framtidsutsikter)

Kap. IX (verftets betydning for bygda og utdanning av folk)

Kap. X (forandringer ved verftet)

Kap. XI (Jern- og Metallarbeidernes forening, avd. 97 Kr. Øra)

Bildestoff

Kilder

(Vedlagte dokumenter: Kopi av skipskontrakt, årsberetning og regnskap for 1976 og – 77.) (Mangler)



FORORD:

Jeg valgte dette emnet fordi det er et prosjekt i bygda vår i dag med stor betydning, og fordi den personligheten som står bak bedriften, Anders Kjønsvik, har skapt beundring ikke bare hos meg, men også hos flere som kjenner hans ”verk”.

Han er en omgjengelig person, og det har ikke vært noen vanskeligheter med å skaffe det stoffet jeg måtte trenge. Vanskelighetene dreide seg heller om hvilke sider ved bedriften jeg skulle skrive om og hva som eventuelt ville være av betydning å nevne.

Arbeidet med dette har gjort at jeg selvfølgelig har fått innblikk i selve bedriften og hva den står for. Dernest har jeg fått et lite inntrykk av hva skipsfart og selve byggingen av skip er.

Ved å studere Kjønsvik 's arbeid opp gjennom tidene, har jeg også lært hva det vil si å arbeide seg opp til et bra nivå i dagens samfunn med hard konkurranse alle steder fra.

INNLEDNING:

Denne avhandlingen er et forsøk på å gi et innblikk i Vaagen Verft, en bedrift som ligger på Kyrksæterøra, nærmere bestemt Grøtvågen, innerst i Hemnefjorden.

Jeg vil fortelle om starten på det som i dag er en av bygdas største og viktigste arbeidsplasser. Videre vil jeg fortelle om utviklingen opp gjennom årene, med vanskelige tider og fremgang, helt opp til i dag. Verftet har nemlig gjennomgått en fantastisk forandring fra omkring 1917 til i dag, - 1978. (se bildene s.)

Anders Kjønsvik, mannen bak det hele, må en kunne si er hovedpersonen i stykket og også en kjent mann i bygda.

Det er også tatt med framtidsutsiktene for verftet og litt om generell skipsfart og verkstedindustri.

Jeg har også nevnt en del om arbeidernes forening: Jern- og Metallarbeidernes forening, og hva de driver med. Jeg har i forbindelse med den lagt ved regnskap og årsberetning for 1977 og 1976.

Noen bilder, hovedsakelig av skip er også tatt med, pluss kopi av en skipskontrakt.(mangler)



*AndersKjønsvik
skriver kontrakt.*

For å begynne med begynnelsen var det i 1917 sju småbrukere som slo seg sammen og ville begynne med båtrepasjon: Johannes, Per og Jøstein Alstad, Martin Berg, Iver og Ola Bjørkli, samt Anders Kjønsvik's far. Disse sju tok over utstyret etter en Bolsenes som tidligere hadde bygd to ishavsskuter der. De begynte som rimelig var, i det små, nemlig med å reparere småbåter på 40 – 50 fot. Utstyret var ikke særlig storslagent, men de hadde en slipp hvor de trakk opp båtene. Det ble gjort ved hjelp av hestevandring og det sa seg kanskje selv

at de ikke kunne ha så svært store båter. Utstyret ellers var ei sag. Drevet av en bensinmotor, hvor de kunne sage det tømmeret de hadde bruk for.

Like etter kom også Anders Kjønsvik inn. Han begynte nemlig sammen med de sju andre da han var nykonfirmert. Hans interesse var nemlig båter og han skulle lære seg tømmermannsarbeidet. En må kunne si at han fikk et godt innblikk i verftets situasjon helt fra starten av med både fremgang og motgang. De sju som begynte tenkte vel heller ikke på å starte skipsverft i vanlig forstand og det ble det vel heller ikke så tidlig.

II

Men motgangen meldte seg snart da verftet gikk konkurs i 1929. Det var jo i mellomkrigstiden og kom vel ikke så uventet, da det alle steder var vanskelige tider etter 1. verdenskrig. Vi kan vel med dette se en forbindelse mellom konkursen og deflasjonsperioden landet var inne i på denne tiden.

Interessen for båter var stor i Kjønsvik-familien, særlig da hos Anders. Han ville ikke gi slipp på det, men kjøpte konkursboet for 450 kr,- , som nok måtte være masse penger for en ungdom på den tiden. Vi vil vel synes det var lite å betale for et verft. Anders ble da, i en alder av 19 år, sjef for en stab på 12 – 15 ansatte. Det måtte vel være litt av en oppgave å ha ansvar for noe slikt, kan jeg tenke meg.

Arbeidet fortsatte i det gamle, med reparering av små båter. Ettersom Anders var interessert i båter, kom også tankene inn på båtbygging, og han begynte så smått å studere for seg selv. Han tegnet på planker og alt han kom over og prøvde deretter å få delene til å passe sammen.

Han ville også finne fram til bedre måter å gjøre det tekniske arbeidet ved verftet på. Dermed kom interessen for båtbygging sterkere fram i lyset. Siden ingen hadde eller kunne lært ham den kunsten, måtte han være sin egen læremester og tegnet skisser på papir. Dette gikk da på et vis og plankene så ut til å passe fint.

I 1934 bygde de den første båten. Det var en dykkerbåt som de leverte til Trondheim havnevesen (39 fot). Deretter fulgte båt nr. 2, en 50 – fots fiskerbåt til Tromsø. Anders var selv med som maskinist og kjørte den til Tromsø. Den båten kom på 4800 kroner. Før krigen kom, leverte de båter på opptil 80 fot.



Dette er den 2. båten som ble bygd, en fiskebåt

Den siste, som kom i 1939, var et fraktesfartøy.

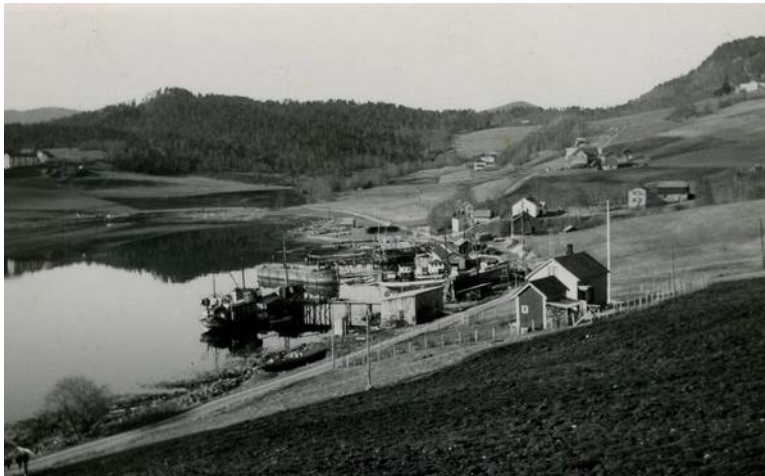
III

Halt fram til 1939 var det Anders og de sju andre som hadde stått i spissen og holdt verftet i gang. Anders sier selv at 30-årene gikk ganske bra. De arbeidet seint og tidlig, men krigen, og et tap på 1800 kr. På et nybygg, gjorde sitt til at verftet nok en gang gikk konkurs. Når verftet hadde vært i familien så lenge, ville heller ikke Anders gi slipp på det denne gangen. Han kjøpte det tilbake, men denne gangen sammen med svogeren Torgeir Alstad. Denne handelen gikk i orden 5. april 1940. (???)

Sammen startet disse to på nytt igjen. Det måtte ha vært en del optimisme til stede, da de ville starte opp igjen på et slikt tidspunkt. Men de måtte også tenke på folket som ellers ville blitt arbeidsløse.

Krigen var kommet og de fikk også merke den. Det var selvfølgelig tyskere overalt, men de var som regel vennlige å ha med å gjøre. Verftet kom i tyskernes hender, og de som ville fikk også arbeide for dem. Det hendte også atskillige ganger at de prøvde å sabotere for tyskerne.

Ellers hadde de ingen bestillinger. Noen dro også til Trondheim for å arbeide under andre verftseiere. Vaagen Verft hadde imidlertid ingen ting å gjøre før i april etter krigen, i alle fall ingen ting av stor betydning. Likevel kan en si det ble litt bedre tider sommeren 1941. De fikk da arbeide med reparasjoner for andre bedrifter.



*Verftet i 1948, små
endringer*



Verftet omkring 1965-67



*Slik ser verftet ut i dag
1978, med M/S Bravado i
forgrunnen*

For selve verftet var årene etter krigen som ventet ikke av de beste. Men det gikk da den rette veien. Først fikk de bygging av ei ishavsskute. Samtidig gikk det på reparasjoner av liknende båttyper. De fikk etter hvert mange bestillinger og måtte sannelig få stor trening i dette arbeidet, i alle fall ble de nesten regnet som eksperter.

Det hele fortsatte bra fram til 1955. Da bygde de en fiskebåt: "landets fineste", sier Kjønsvik. Men de kom dessverre i store økonomiske vansker, for det var vanskelig å få betaling for den.

IV

Hele tiden var det benyttet samme metoden ved tegning av båter og Anders hadde selv tegnet dem helt til de begynte med stål. Det var i 1956. Tidligere, samme året hadde han også skilt

lag med svogeren og hadde fortsatt for seg selv. Til nå var det blitt bygd ca. 13 – 14 båter, alle i tre. Nå fikk han derimot bygging av to fraktesfartøyer i stål, begge var på 299 brottotonn. (se bilde nr. 7)

Så ble det opphold i kontraktene igjen. I årene 1959 – 60 var det dårlige markedsforhold. For å få arbeid til folket begynte de i 1960 på tankbåter (se bilde nr. ?)

Ved verftet var det nå kommet opp i 60 – 70 ansatte. Mens Anders stod for administrasjonen av verftet, måtte han også selv foreta lønnsutbetalingene, men med god hjelp av sin kone, Astri, som førte timesedlene.

Av tankbåtene laget de 4 eksemplarer, og 2 vin tankere som hver tok 11 millioner liter. Men disse ga heller dårlige resultater, og de gikk over til bygging av kjemikalietankere.



Ei ishavsskute 1952 - 53



*Verftet rundt 1953,
administrasjonsbygget er
kommet opp*



Dette er verftets første stålbat ca 1957



Ved dåpsseremonien på den 1. stålbaten

V

Vi er nå kommet fram til 1963, og helt til nå har verftet holdt det gående alene. Nå ble det imidlertid overgang til aksjeselskap. De fikk økonomisk støtte av kommunen, Forretningsbanken og av selskapet Backe & Co. I Trondheim.

I 1968 satt Vaagen Verft igjen med 2/3 i aksjeselskapet og løste seg da fra kommunen og Forretningsbanken. Fra da av ble det Vaagen Verft A/S og det er slik det også er i dag.

Verftets faste megler er Backe & Co. En viss forbindelse har de også med Vestlandske Fartybyggjarlag. Videre har de vært med på å tilby bygging gjennom Norges eksportsråds Kampanje, og har gitt tilbud til Egypt, Nigeria og Syd-Amerika uten betydningsfulle resultater.

VI

I 1977 fikk verftet inn ordrer på til sammen 160 mill. kroner, og måtte ut med ca. 7 mill. kr. I lønninger og 1,5 mill. kr. I arbeidsgiveravgift.

Grunnen til at verftet ligger så godt an i forhold til andre bedrifter, kommer av at administrasjonen er ganske liten og at de har lite gjeld. Men lønnsnivået er det samme som for landet for øvrig, i dag på ca. 31 kr. I gjennomsnitt.

Jeg vil nå komme litt nærmere inn på administrasjonen, som slett ikke er overbefolket.
Anders Kjønsvik



Slik var arbeidsstokken i 1957, stolte menn foran sin 1. stålbåt.



Dette er verftets første (og selvkomponerte) kran. Selve krana er fortsatt i bruk.

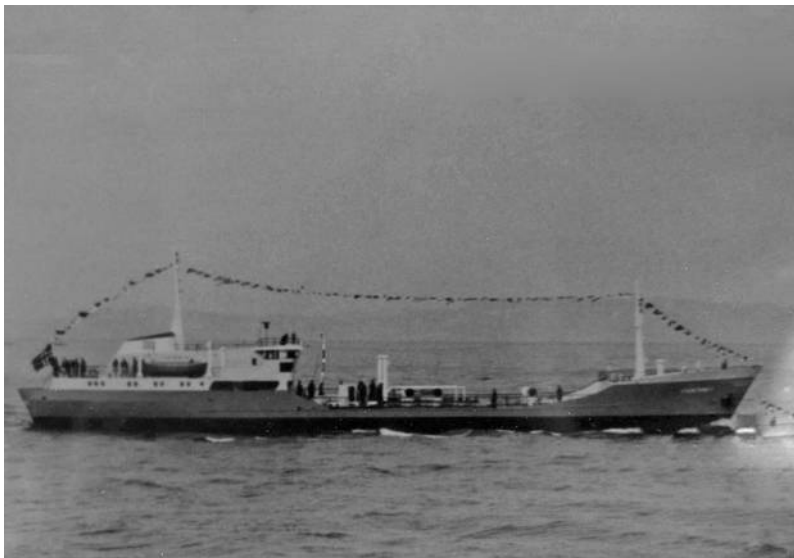
har i dag god hjelp, først og fremst da av sin sønn direktør John Kjønsvik, deretter driftsingeniør Ingvar Stølan, kontorsjef Einar Jøssund og kontordame Torill Mjåland. Som vi ser er det ingen stor administrasjonsstab de har, men de gjør sitt arbeid og driver intet latmannsliv. Man kan si at staben er blitt mangedoblet siden 1960.

Ingeniørene har i 1977 hatt en slitsom jobb. De steller jo med alle kontraktene og må ustanselig reise. Resultatet ble da også bra som vi før har hørt, da de i løpet av 1977 halte inn kontrakter på til sammen 160 mill. kroner.

VII

Jeg kan jo også ta med et overblikk på de kontraktene de har. For tiden har de bare norske kontrakter. Det er en med rederiet Nils Hugo Sand, som da skal bygges først. Deretter en med Stewi I, som har byggenummer 43 og Stevi II som har byggenummer 44.

På høstparten 1977 ble det også inngått kontrakt med K/S Stewi III A/S. Da var det spørsmål om et Ro/Ro-skip på ca. 5000 dwt. (Litt informering: Ro/Ro-skip eller Roll on – Roll off-skip. En mellomting mellom en storferje og et containerskip. Det har da store luker med ”celler” som styrer containerne, beholdere for transport av flytende eller fast gods, ned i rommet hvor de stables i høyden. Dette skipet har ingen eller få passasjerbequemmeligheter.)



På 1960-tallet, den første tankbåten med fullt utstyr
Thuntank 10



Thuntank 12, også
en av tankbåtene

Skipet som nå er under utrustning er også et Ro/Ro-skip (på ca. 5400 dwt.), dette for rederiet Nils Hugo Sand i Oslo. Det er Vaagen Verft som står for hele utrustningen, og skipet ventes å bli ferdig i februar i år.

Neste skip som verftet har kontrakt på er et Ro/Ro-skip på 5000 dwt. For K/S Stewi A/S i Oslo. Det er Vaagen Verft som skal stå for både skrog og utrustning, som da skal påbegynnes først i 1978 og være ferdig sommeren 1979. Dette har som sagt bygge-nr. 43 og det er slett ikke noe småskip: lengde 133 m., bredde 21 m., dybde til øverste dekk 12,2 m. Det kan ta 108 trailere eller 442 containere. Skipets motorer er på til sammen 9000 hk, som vil gi en fart på ca. 17-18 knop.

Deretter har de en kontrakt på et søsterskip til det sistnevnte, som skal påbegynnes ved A/S Bergens Mek. Verksted, for deretter å bli fraktet til A/S Vaagen Verft i mai for utrustning.

De har også inngått en avtale om et søsterskip til de to sistnevnte ved Nylands Verksted.

Disse Ro/Ro-skipene er ingen fryd for øyet slik som bl.a. vintankerne heller kunne sies å være, men det legges selvfølgelig mest vekt på det praktiske ved slike skip da de heller ikke er beregnet på passasjerfrakt.

Men det er mye som skal gjøres på et skip i alle tilfelle før det ligger klart for seiling. På M/S Bravado (se bilde-nr. 4) som også er et av de moderne Ro/Ro-skipene er det enda en del igjen som skal gjøres, både innvendig og utvendig. Skipet ligger nå ved utrustningskaaien og ruver godt i landskapet i Grøtvågen.

Bilde nr. 13 Dette er en av vintankerne, Vindemia



På en omvisningsrunde om bord ble jeg forbauset over mange ting, ikke minst over hvor stort det var. Lengden er som før nevnt 133 m og bredde 21 m. En opplevelse ville det være å seile med et slikt skip.

Skipet har det mest moderne utstyret, ikke minst innvendig. Det nyeste som nå er på markedet, er det brannsikre panelet som blir brukt overalt i rom, dører og slikt. Panelet består av to jernplater med sammen presset stennull mellom. Dette skulle kunne gi brannsikkerhet, samtidig som det er god isolasjon. Dette vidunderpanelet, som en godt kan kalle det, kommer fra Aker-panel.

I tilfeller hvor verftet gjør skipet helt ferdig, sørger de selv også for innredningen. Elektriske varer kommer fra Kristiansund. Møbler og slikt får de fra bygdas egen trevarefabrikk. Resten, som puter og lignende tar de seg selv av. Lugarene blir pent utstyrt med det som hører til.

Lugarene på M/S Bravado skulle det i hvert fall ikke være noen grunn til å klage på. Jeg så i alle fall ingen grunn til det.

Videre er skipet utstyrt med to moderne overbygde redningsbåter.

VII

Nå har Anders Kjønsvik vært sjefen for verftet i 49 år. Han begynner selv å komme opp i årene og sjefsstillingen går mer og mer over på hans sønn John, som står klar for å føre tradisjonen videre, når Kjønsvik selv kommer på å vil "legge årene inn".

Jeg må si at dette må bli en stor oppgave. For det er jo vanskelig å holde en så stor bedrift oppe i dagens konkurransesituasjon.

Som ellers i verden er jo skipbyggerindustrien her i landet truet. Mange steder foregår det nedtrapping og nedlegging, men ved Vaagen Verft har de ikke tenkt på noe nedlegging.

Jeg vil likevel komme litt inn på skipsbyggerindustriens framtidsutsikter for øvrig før jeg går over til å se på verftets håp for framtida.

Som vi hører og leser i alle massemedia, er vi inne i en krise når det gjelder skipsfarten. Mange rederier må nok dessverre vente å bli redusert innen den krisen er over, når nå det skulle bli.

Skipsfarten er en betydelig, ja en av de viktigste næringer vi har, og ønsket om å opprettholde den i tidene som kommer er stort. For at det skal kunne gjøres må den opprettholdes i rimelig omfang også i dårlige perioder. Derfor må en del rederier "dø", for å si det på en dramatisk måte.

Vanskelighetene ventes å komme i 1980-årene, da Garantiinstituttet for skip og borefartøy skal reforhandle engasjementene, og rederiene vil da ha tømt sine reserver. Her vi da spørsmålet komme, om Norge skal fortsette i internasjonal skipsfart.

Det er i dag omtrent 265 rederienheter her i landet, og i løpet av de 5 eller 10 kommende år må de rederiene som ennå virker bra kanskje bli halvert i forhold til de rederiantall vi har i dag.

I en artikkel i Handel og Sjøfart, mente statssekretær Per Martin Ølberg at Norge er på vikende front i kampen mot proteksjonismen. Han sa også at tendensene i tiden peker mot et

mer omfattende engasjement fra myndighetene, med sikte på å utforme rammer som morgendagens skipsfart skal konkurrere innenfor.

Statssekretæren mente at vi med aktiv deltakelse og oppbyggende forslag i de aktuelle organisasjoner, trolig hadde muligheter til å sørge for at viktige norske skipsfartinteresser blir ivarettatt.

På grunnlag av disse framtidsutsiktene for norsk skipsfart, tror Kjønsvik at Vaagen Verft ikke vil bli særlig rammet av dette, i og med at de har fått så viktige kontrakter som vil beskjeftige verftet fram til 1980. Han ser derfor ingen grunn til at verftet blir nedlagt.

En nedlegging vil i så fall ikke få dem ut av vanskelighetene som eventuelt vil komme.

Verftet mangler, som sagt ikke kontrakter, og siden det har fulgt bare gode erfaringer med arbeidet ved verftet, mener de også at de kan se lyst på fremtiden, i alle fall fram til 1980-årene. De vil dessuten stadig motta nye oppdrag.

IX

Verftet beskjeftiger i dag rundt 100 mann og det ville derfor bli et stort tap for bygda om verftet må nedlegges. Det har imidlertid konkurranse fra smelteverket og krefteverket i samme bygda, men regnes for den nest største bedriften.

Verftet er en god arbeidsplass for bygdas folk, men det skaffer også arbeid til folk utenfor bygda og strømmingen til bygda har økt de siste åra. Vi ser resultater av det i nybyggerfeltet Haugen/Skograndsbukt og flere boliger kommer stadig til.

Bedriften har ikke gjennomført bygging av boliger til arbeidsfolk som eventuelt kommer langveis fra, men det bygges som sagt en god del på bakgrunn av beskjeftigelsen ved bedriften.

Ved verftet er de selvfølgelig glade for denne tendensen, for mangelen på faglært arbeidskraft bekymrer dem. Særlig er det mangel på sveisere nesten ustanselig, for sveising må man kunne for å bli tatt inn ved verftet.

Likevel synes Kjønsvik at de har en fordel når det gjelder de ansatte. Fordi ingen er faglærte, altså opplært til å gjøre en ting, kan alle gjøre alt. Dvs. at ingen sveiser behøver å sitte og vente på at en annen ska komme å slå i en spiker eller lignende. Arbeidet går jo på denne måten raskere og Kjønsvik sier selv at de har meget dyktige folk: ”De er fleksible og dyktige i manuelle så vel som i maskinelle arbeidsoppgaver.”

I forbindelse med utdanning av folk savner de flere initiativ fra det offentlige.

En tid hadde de imidlertid en viss sjømannsopplæring, videre fikk de en skole for voksenopplæring i forskjellige retninger. Grunnskolen fikk de da også.

Det de savner i dag er yrkesskole. Men man må kunne påstå at de tross alt har utført særs godt arbeid, da på grunnlag av erfaringer gjennom årene.

X

For å følge med i tidens utvikling og jag har de måttet utvide en del ganger, både beddingen og selve området verftet har til disposisjon. Nå sist ble beddingen utvidet til 25 m i bredden med hensyn til de store skip som skal bygges.

Den som ikke har vært her de siste 10 årene, vil i dag knapt kunne kjenne seg igjen. Bl.a. veien har måttet forandres mange ganger. Nå sist, for fjerde gang, har man gått et langt stykke opp i gardbrukernes områder. Vefkets område er i dag på rundt 50 mål.

Andre forandringer har også skjedd. Da det for noen år siden begynte å brenne i verkstedbygningen (bygget rundt 1950), ble det til at de bygde en helt ny verkstedhall. Administrasjonsbygget har vært og er også under oppussing.

På grunn av at de i dag tar på seg bygging av skip på 5500 dwt må de også ha større kran. Den nye krana er til 1,3 mill. kroner og verftets egne menn har bygd foten til den nye løftekrana på 5?? tonn. Med den tar de sikte på å håndtere stadig større deler til beddingen og andre arbeidsplasser på området. Selgeren av denne krana er Stålprodukter A/S i Molde.

Fra før har de to Liebherr-kraner, den ene for 7,5 tonns løft og den andre for 4,5 tonns løft. Mobilkrana tar nemlig 25 tonn og er meget viktig og nyttig sammen med en rekke mindre løfteenheter (smlg. Bilde nr.).

Verftet betaler selv utgiftene til alle forbedringer og i alt må man utvide for 4,5 mill. kroner.

Når det gjelder de forskjellige verkstedene er det ingen spesiell oppdeling. Av disse kan jeg nevne plateverksted, maskinverksted og rørleggerverksted.

I plateverkstedet har de en optisk skjæremaskin. Bra utstyr er det også i maskinverkstedet, rørleggerverkstedet og snekkerverkstedet. I stålavdelingene befinner sveisemaskinene seg.

Som vi kanskje forstår vil ikke verftet påta seg oppgaver som det erfaringsmessig og fagmessig ikke kan greie, men skipet som nå ligger ved utrustningskaia, m/s Bravado, kunne de tatt på sen en ferdiggjøring av. De har også kapasitet til å bygge skip på bedding for skrog til skip opptil 10000 dwt.

Men de har enda bare kontrakter på skip på opptil 5500 dwt, og vi har sett at de har klart å holde tritt med utviklingen på skipsindustrifronten.

Både Andres Kjønsvik og hans sønn John har den samme fortrøstning at også 1980-årene vil gi grunnlag for sunn drift ved Vaagen Verft.

Så får vi da se hva senere tider vil bringe med seg.

XI

Til slutt vil jeg nevne en del om arbeidernes forening: Jern-og Metallarbeidernes forening avdeling 97.

Foreningen ble stiftet i august 1939 og det ble holdt møte på Vitsø Hotell, som det hette den gangen. Den 2/9 1939 ble foreningen tatt opp i norsk Jern og Metall og fikk avdelingsnummer 97.

Som formann ble valgt Daniel Rødsjø, nestformann Kristian Solem, kasserer John Alstad, sekretær Anders Stølan og styremedlem Olaf Sagnes.

Grunnen til at foreningen ble stiftet, var at timebetalingene var mindre enn på de steder hvor det var avdelinger.

Den 1. november samme år krevde arbeiderne lønnsforhøyelse, og på forhandlingsmøtet med bedriften den 5. desember 1939 ble partene enige om følgende lønn: Fagarbeidere kr. 0,85 pr. time og hjelpearbeidere kr. 0,75 pr. time. Feriepene var da 4,5%.

Foreningen fungerte veldig godt på den tiden, fordi da var folket samlet for å prøve å slå igjennom så de kunne få mest mulig i lønn.

Fordelene med en slik forening er jo at arbeiderne står samlet i tilfelle det blir konflikter som streik og lignende Dessuten får de også tilbud om kurs og opplæring gjennom Norsk Jern og Metall. Det blir da skolert tillitsmenn av forskjellige grupper, som klubbformenn, kasserere, sekretærer, verneombud og revisorer.

Deres oppgaver er mange og varierte. Nå er de imidlertid kollektivt tilsluttet Norsk Samband de Forente Nasjoner og Norsk Folkehjelp.

Der blir de orientert om hva de driver med og de får også være med på å bestemme hvordan de forskjellige oppgaver skal løses.

Medlemstallet for foreningen i dag er 130 stykker som er fordelt på Vaagen Verft og Kirksæterørens Skibsverft. Vaagen har da 88 stykker og Kirksæterørens har 37. Men de fikk nye medlemmer i 1977, da Sistranda Autoservice på Frøya gikk inn i deres avdeling som har ca. 5 medlemmer.

Her følger også en liten oversikt over antall møter som ble holdt i avdelingen i 1977:

7 styremøter hvor det ble forhandlet 47 saker, og 4 medlemsmøter hvor det ble behandlet 27 saker. (henviser også til vedlagte årsberetning og regnskap for 1977 og 1976 som viser at styret i 1977 hadde flere medlemmer og at det da ble holdt flere møter.

Gjennomsett 10/4-78
Roald Drabløs (sign.)