

Esmar Fuglø -

Tann einasti í danska kongaríkinum, sum stovnaði oljufelag við bert einum eigara

- Stovnaði í 1946 »Føroyska Oljusølu«, sum virkaði í trý ár. Í 1949 varð hon seld Esso.

Esmar Fuglø var ikki ókendur við oljuvinnuna tá hann tók við sum Esso-stjóri í 1949. Sum einasti einstaklingur í danska kongaríkinum stovnaði hann sitt egnu oljufelag, »Føroyska Oljusøla«, í 1946.

Henda søla virkaði í trý ár. Esmar var til sjós alla tíðina, so tað nógva arbeiðið kom at hvíla á Sigurði Berghamar, sum var bókhaldari og einsamallur atók sær alt söluarbeiði.

»Føroyska Oljusøla« varð seld Esso fyri 510.000 kr. Hetta vóru 10% fleiri enn hon hevði staðið Esmari í.

Meðan eg fór trolara krigsárin, so eg avgjørt eina framtíð í at selja olju, tí tok eg avgerð um at stovna mína egnu oljusølu. Hóast eg sigldi, so hevði eg ikki góða sjónáttur, so eg hugsaði eitt sindur longur fram í tíðina enn bara tá nýggi skip komu til landið, kendi eg tað sum eitt kall at fylgja við menningini, sigur Esmar.



Esmar Fuglø sigldi øll krigsárin. Tað var hesa tíðina, hann sá tørvin á eini føroyskari oljusølu til tess at fylgja við menningini, nú alt fleiri skip brendu olju.

russiska olju í Onglandi. Samtalur við henda mann høvdu við sær, at Esmar fekk áhuga at royna seg við oljusølu í Føroyum og fór beinanvegin í holt við at byggja nakrar av teimum tangunum, sum enn standa uppi.

Føroysk Oljusøla flutti oljuna inn frá Russian Oil Products. Og tangarnar setti sama felag upp, sum gjørdi tangarnar til bretska hervaldið í Føroyum. Hetta var

eitt felag, sum Shell átti flestu partabrevini í. Hesir tangar voru settir upp í 1946.

Eftir kriggið vildi Esso hava eina broyting í Føroyum. Felagið hevði havt umboð í Føroyum, Valdemar Lützen, Tórshavn, men vildi nú hava eitt felag her. Um hetta mundið er tað, at Esmar er í Keymannahavn í oljuvinnu. Og oljuumboðsmenninir har munnu hava fingið gott eyga á honum sum solumanni, tí ikki langt eftir fær hann fjarri á Suðurlandið, har hann fiskaði, við boðum um at koma á fund við umboð fyri Esso í Havn 2. mei 1949.

Tað lá ógvuliga væl fyrri, tí hetta var tveir dagar áðrenn vit skuldu sigla heim - við fullari last. Tveir stjórar frá Esso komu til Føroya at leita sær eftir einum manni at umleggja sølu teirra her. Og Valdemar Lützen, ið hevði verið umboð teirra í Føroyum, vildi ikki goðtaka tær treytir, sum Esso setti, og sostatt varð eg biðin um at vera stjóri. Men áðrenn fór eg at hitta Valdemar Lützen at

vissa meg um, at ongar mis-skiljingar skuldu vera okkara millum. Men hann sigur: »Atekur tú tær ikki hasa uppgávu, gera aðrir tað.« So tað var í bestu semju okkara millum, at eg gjørdist Esso-stjóri í Føroyum, og hann handlaði við okkum alla tíðina, sigur Esmar.

1. juli 1949 skuldi Esmar taka við sum stjóri, og til tess at hann skuldi vera betur skikkaður til hesa uppgávu, varð hann sendur til Skagan at kunna seg um söluarbeiði o. t. l., sum kravdist innan oljuvinnuna. Sigurd Berghamar, ið áður hevði starvast sum bókhaldari hjá Føroyskari Oljusølu, helt fram við somu uppgávum hjá Esso.

Stjóri hjá Esso í Føroyum var Esmar Fuglø til 1972. Eftir hann tók Jákup Kass av Strøndum við sum stjóri, og var tað til 1980, tá hann gjørdist sóknarprestur á Nest.



Stathav fekk navn eftir norskum flóttafólkabáti, ið kom higar undir krignum. Navnið ber væl saman við navni oljufelagsins, Statoil.

Stathav kallaður upp eftir flóttafólkabáti

Tá Statoil yvirtók Esso, skifti alt bæði litir og navn - Esso til Statoil. Serliga mundi henda broyting kennast, tá tann so eyðkendi oljutangabáturin, Esso Føroyar, skifti navn; hann, sum fólk vóru von at siggja fyrri sund og nes, svartur, hvitur og gulur. Men tá hann kom av sleipstøð seint á sumri 1987 hevði hann bæði skift navn og lit.

Skrokkinur var ikki longur svartur, men dimmbláur. Skorsteinurin var ikki longur gulur, men bláur - við eyðkenni Statoils, oljudropnum á, istaðin fyrri gamla Esso-merkið. Men brúgvín og húsíð vóru framvegis hvít. Hetta var tað einasta eftir av gamla skipinum - og so sjálvandi manningin, hon var tann sama.

Ein hin størsta broytingin

mundi vera nýggja navnið, sum fólk helst ikki mundu fara at venja seg við beinanvegin. Um upprunan til navnið greiðir Otto Petersen, skipari, soleiðis frá: - Ja, hvat navn skuldi skipið hava, nú alt, ið bar á brá við Esso skuldi ruddast út. Nógvar vóru tósáð aftur og fram um hetta; uppskot sum t. d. »Statoil Føroyar« (smb. Esso Føroyar) vóru frammi, men einki var serliga nøktandi; men so kom tað hugskot: Til Føroya kom ein norskur bátur við flóttafólka-

um, sum nevndist »Stathav«, og hann varð settur í sigling millum oyggjarnar. Hann sigldi ið hvussu er millum Havnina og Skálafjørðin. Vit hildu »Stathav« vera eitt stutt og snøgt navn, sum kundi fella væl saman við navninum, ið oljufelagið bar, sigur Otto Petersen.

Undir krignum komu fleiri norskir bátar higar, og vóru teir brúktir at flyta bretska hermenn oyggjanna millum. Umframt Stathav vóru sliktir sum Jewel, Poppy og Silva.

Stathav/Esso Føroyar er 72,44 fótur langur, 19,72 breiður og 8,50 djúpur, er merktur 91,78 brutto tons og 35,25 netto tons, hevur ein 330 hk. B&W Alpha motor. Hann lastar 125.000 litrar av olju.

»Viðanes« - fyrsti olju-tangabátur í Føroyum

Hóast tað eru liðin 40 ár síðan Esso Söldarfjörð kom til Føroya og sum tann fyrsti oljutangabáturin við heimstaði í Føroyum fór undir regluligan oljuflutning innanoyggja, so er hetta kortini ikki fyrsta far av sínum slag í Føroyum. Longu í triatiárunum var oljubátur í Føroyum, sum ið hvussu var ætlaður til oljuflutning, um hann ikki júst koma at flyta olju - og hann var enn tá bygdur í Føroyum.

Hesin bátur var »Viðanes«, sum Christian Holm Jacobsen í Havn læt byggja í Klaksvík í 1934. Hann var 49 fótur langur, 14,6 fótur breiður og 7,7 djúpur, var merktur 32,74 br tons og 19,75 netto tons. Var bygdur sum kombineraður farma- og ferðafólkabátur (tí eini 30 ferðandi), og so hevði hann oljutangar í botninum til oljuflutnings.

Í fyrstuni hevði Viðanes

ein 70 hk. Avansa motor, men tá Gunnar Holm Jacobsen fór at handla við Vølund motorum, fekk Viðanes ein tilíkan, 90 hk. Í 1941 keyptu Højgaardsmenn í Rituvík Viðanes, teir tóku motorin úr honum og settu hann í »William Martin«. Tann, sum staðið hevði í »William Martin«, ein 40 hk. Vølund, varð settur í Viðanes istaðin. Viðanes varð bygdur um at sigla til

Bretlands við ísfiski. Eftir kriggið varð Viðanes seldur til Leirvíkar, har hann varð brúktur til útróður.

Chr. Holm Jacobsen var ein av okkara fremstu vinnulívsmönnum. Hann hevði oljusøluna hjá Shell, og til tess at sleppa frá nógva baksinum við tunnum, var ætlanin at brúka Viðanes at bunkra skipini við. Men henda ætlan kom ongantíð reiði-



Viðanes

liga í lag, bæði tí, at tangarnir vóru ov smár og at pumpurnar ikki virkaðu

nóg væl. Tí varð Viðanes mest nýttur at loysa mjólkarbátin

»Trónd« og aðrar av, tá ólag var ella teir vóru á sleipstøð.



Stathav við olju á Kirkju.

26.000 litrar av petroleum. Somuleiðis á Tvøroyri, í Vági, á Sandi, Oyri, Havn (eitt sindur størri enn hinir), Söldarfjörð, Klaksvík og í Fuglafirði. So tað vóru hendir tangar, ið grivnir vóru upp.

So hvørt vegasambandið varð úthygt - við tunnum, vegum og brum - varð oljan flutt við bili frá goymslunum á størri plássunum til tey smærri plássini.

Men oljubátinum Esso Söldarfjörð var kortini brúk fyrri. Esmar Fuglø varð onkuntíð spurður, um Esso Söldarfjörð var neyðugur, og tá svaraði hann: »Hann er lívæðinn hjá Esso í Føroyum.«

Sigldi 21 ár

Esso Söldarfjörð var í sigling fram til 1972, 21 ár. Hann var tá nóg slitin og eingin framleiddi longur, tann motorin, sum í honum var, so mangan var trupult og leingi at faa eykalutur.

Tósáð varð tí um at byggja ein nýggjari og stórra bát.

Mangar ymsar ætlanir vóru, hvussu hesin báturin skuldi verða bygdur; á bordinum vóru mangar tekningar, men úrslitið varð so tann báturin, sum enn siglir, »Esso Føroyar«, sum varð bygdur á Tórshavnar Skipasmiðju og sjósettur í 1972. Og hann hevur roynst ógvuliga væl. Er góður sjóbátur og er tann rætti at leggja á á smáplássum við, har at lögviðurskiptini annars ikki eru so góð, sigur Otto Petersen, skipari.

Esso Føroyar, sum altsó nú eitur Stathav, hevur virkað stak væl. Lítið og einki tíðarspill hevur verið vegna brek. Men sjálvandi skal skipið á sleipstøð eina viku um árið, og tá verður siglt niðurfyrri.

Sigldar verða einar 400-500 lastir um árið, og tá so mangir túrar verða gjørdir, man veirið ikki altíð hava verið so gott. Men tórvir einum plássi olju, verður farið avstað.

Vit hava onkuntíð havt

rættliga ringar túrar við hvørt, men hava verið noyddir at loysa frá landi, sjálv um onnur skip, sum sigla rutu, hava avlýst, sigur Otto Petersen og leggur aftrat, at eingi óráð kortini verða tikin, sum stríða ímóti røttum, sømiligum sjómanskapi.

Skálafjørðurin hin nátturliga havnin

Tá ið Esso Söldarfjörð fór í sigling hevði Esmar Fuglø annað at gera enn at vera skipari. Hann var stjóri og skuldi reka söluarbeiði á landi. Tí tók Hans Poulsen, vanliga nevndur Hans í Kovanum (hevði handil, ið æt Kovin), Tórshavn, rættliga skjótt við sum skipari, og førði bátin fram til 1958, tá hann gavst og fór at handla. Eftir hann tók John Poulsen í Runavík við og í 1960 gjørdist Otto Petersen úr Saltneis skipari. Vóru langir og strævnir túrar, var Esmar onkuntíð við at hjálpa fyrstu árin.

Otto Petersen greiðir frá, at fyrsta árið hann var við Esso Söldarfjörð, gjørdur teir 120 túrar. Og hesir túrar vóru óðrvisi tá; tað sigldi báturin við upp til trimum sløgum av olju í senn, og goymslurnar vóru nógvar smærri, so skipið hevði mong pláss at fara til við hesi einu lastini. Men oljusølan vant nógva uppa seg. Í 1963 varð neyðugt at seta ein mann aftrat, Jóhan Kass - vanliga nevndur Hanni í Kass - av Strøndum, ið bæði kundi loysa Otto av sum skipari og Berint av sum motorpassari, tí hann var bái. Í 1965 varð ein motorpassari settur aftrat, Hans Karl Saltá úr Saltneis.



Esso Føroyar, bygdur á Tórshavnar Skipasmiðju í 1972.