

Den som skriver disse linjer kom inn i oljebransjen 1. februar 1924. Det var hos agent Kristian Øie som representerte Aksjeselskapet Vestlandske Petroleumscompagni. Min oppgave var å ta hånd om kontorarbeidet vedr. V.P.C. , etterhvert også salgsarbeidet samt administrasjon av lagret. Fra 1. januar 1930 var jeg opptatt som kompanion i Øies agenturforretning som da fikk navnet Kr. Øie & Co. Den 1. januar 1946 opprettet V.P.C. egen avdeling i Kristiansund med underskriveren som disponent til 31.12. 1966 da jeg gikk av med pensjon.-

Starten.

Aktieselskapet Vestlandske Petroleumscompagni, Bergen, startet sin virksomhet i Kristiansund i året 1911. Det som vel da først ble gjort var å skaffe plass til lager, og dette ble lokalisert til stedet "Flathylla" på Dahle, eier gårdbruker P. N. Løkke. Leiekontrakt ble inngått for ett tidsrom av 50 år med en årlig leie av 500 kroner. Noen inndeksbestemmelse var ikke inntatt i kontrakten! Denne ble, på V.P.C.s vegne undertegnet av den danske direktør Aåf Philipsen. - Som selskapets representant i Kristiansund og på Nordmøre ble ansatt agent Kristian Øie, husmannsgutten fra Surnadal, som kom til byen og etter endel år i annen virksomhet, ved århundreskiftet, grunnla en agenturforretning som han opparbeidet til å bli den største i byen, og som representerte en rekke store innenlandske og utenlandske fabrikker og firmaer. Så ble der ansatt lagerformann, motormann og lagerarbeidere. -

Til å begynne med ble der bare levert petroleum på fat, tilogmed også på træfat. Såvidt erindres nevnte lagerformann Gaupseth som var med fra starten at disse fat var påstemplet: Brutto, Tara og Netto. Dertil kom at fatene ikke hadde samme nettovekt og dette måtte jo ha betydd adskillig bryderi for den som måtte skrive fakturaene. Etterhvert ble der levert tre grader av petroleum nemlig: 120 test, 135 test og 150 test. Fellesnavn var Parafin. Den fineste ble også kaldt Astral. Som en digresjon kan nevnes at underskriveren, som den eldste gutt i familien, hadde som jobb hjemme å passe veker pusse lampeglass - såkalte 14 og 16 lindere, kort sagt være lysmester! Dessuten var det populært å få være hjelpegutt til den mann som gikk rundt og var "lyktetenner". Alle brukte da V.P.C.s petroleum; noen annen var ikke å få før mange år etterpå. - Det kan tilføyes at kvalitetene 120 test og 150 test også hadde navnene Standard White og Water White!

Tilførselen til lagret skjedde i førstningen på fat men så, i 1912, ble der bygget en klinket tank på 600 m³ for petroleum og montert tilhørende tappeapparat osv. Sa begynte leveringen med tankbåt, og det var det stolte skip "Petroleum" som ble ført av den senere skipsinspektør Ellertsen, som "intet var kunne stoppe"! "Petroleum" var en baklader med en usedvanlig høy skorsten, sandsynligvis av hensyn til ildsfaren. Det var dampmaskin i skipet, men om den ble fyrte med olje eller kull vites ikke.-

Etterhvert som glødehodemotorene begynte å komme leverte vi også en kvalitet som het Gefion - vel en raffineringsgrad mellom petroleum og solarolje, den senere gasolje. Så gikk tiden og i 1924 ble der bygget en klinket tank på 400 m³ for solarolje. Fra denne leverte vi så i bulk og på fat. Fatlagre ble opprettet ute i sjødistriktene og delvis inne i Nordmørsfjordene. - Her må jeg få lov å putte inn to digresjoner. Den ene om byggingen av 400 m³ tanken og den andre om trøkeien ved lagret.

Tanken ble bygget av A/S Mjølner, Bergen, og verkstedets italienske overmontør ledet arbeidet. Natten før taket skulle legges på kom det en storm fra nord-vest som flyttet tanken flere tommer på fundamentet. Dette fikk følger da man den neste dag skulle foreta tetthetsprøve. Byens sjøbrannsprøyte pumpet opp 400 m³ sjø, og mens veskehøyden steg begynte det å piple sjø ut rundt en rekke av naglehodene. Overingeniør Ove Kjøgx fra V.P.C. - en røslig og kraftig og respektinngydende mann med flott skjegg - var kommet opp for inspeksjon. Han ble sterkt irritert over lek-kasjene og det utspant seg en diskusjon mellom ham og overmontør Benedetto. Det er synd det ikke finnes noe båndopptak av denne diskusjonen som foregikk på dansk og norsk/italiensk!

Det ble meg fortalt at det var bare såvidt det ikke kom til håndgemeng - Benedetto var også en kraftig og hissig kar!

Underskriveren var ikke tilstede under denne episoden, men satt i konferanse på kontoret. Med et ble der banket på døren og inn kommer Kjøgx temmelig opphisset ~~inn~~ og det første han sier er: "Den fordømte Benedetto er lie så full av løgn som en gammel ko av møkk"!

Så var det kaien. Den var bygget på ett svaberg nærmest, og så uheldig konstruert at den alltid svaiet faretruende når større båter satte fast springet. En natt, Kjøgx kom oftest om natten med hurtigruten nordfra som anløp her klk. 3 og gikk igjen klk. 4. Underskriveren måtte da stille med motorbåt for å kjøre til Dahle, hvor så lagerformann Gaupseth var tørtet ut. Gaupseth var en dyktig og interessert mann, og dette med kaiens tilstand lå ham sterkt på hjertet - kanskje også fordi ham måtte være "Prügelknabe", hver gang større båter anløp lageret. Under inspeksjonen krøp vi alle tre på det sleipe berget under kaien, først Kjøgx, så Gaupseth, og tilsist skårungen i bildet. Gaupseth snakket ivei for å oppnå et resultat for utbedring av kaien, Kjøgx melte ikke ett ord. Så kom vi opp på kaien i samme orden og Kjøgx, som ikke var i noe perlehumør - tørtet ut så å si midt i hundevakten som han var, snurrer rundt på helen, ser kvasst på Gaupseth som fremdeles argumenterer ivrig, og sier kort og fyndig: Hold kæft Gaupseth. Ja, det var altså i de gode gamle dage.

Lagerkapasiteten.

Ettersom årene gikk ble lageret bygget videre ut. Utenom de før nevnte tankene på 600 og 400 m³, ble der i 1932 satt op en tank på 225 m³ for bensin slik at vi kunne levere på kanner og fat i byen og utover distriktet. Så i 1950 ble der satt opp en tank på 125 m³ og i 1960 en på 300 m³ og en på 225 m³. - Disse tankene ble ~~ikke~~ benyttet for bensin, petroleum, gasoil og light fuel. Og i tillegg til dette hadde vi avtale med B. Heide's sildoljefabrikk om uttak av heavy fuel fra en 800 m³ tank som vi hadde besørget oppført for denne kunden. Ingen av våre konkurrenter kunne levere heavy fuel. - Noe av en utvikling må man vel kunne si.

Transport.

I 1936 ble Nordsund bru åpnet og dette betød en radikal forandring i transporten og vareleveringen. Fra 1911 og til 1936 gikk transporten sjøvårts. Dett var motorbåten med det stolte navn "Meteor", som senere fikk det noe mindre pretensiøse navn V.P.C.5" som stod for denne støyten. Den var bygget i Stavanger av furuplanker på ekespant og lastet ca. 50 fat. I forpiggen hadde den en 2000 liters tank for petroleum. Fra denne ble så levert petroleum inne i byen opp i en 2000 liters tankvogn som ble trukket av to store hester som så levte til byens kjøpmenn i tanker disse hadde fått lagt inn i kjelerne med ledning op til butikk eller lageret. - Disse to hestene med sin "ekvipage" måtte vel være den første tankvognkjøring i fylket, for ikke å tale om i landet? - Disse to hestene med sin tankvogn og sin kusk, senere slaktehusbestyrer Nils Husby, får være påskudd til ytterligere en digresjon.

Hestene bar navnene Max og Bruno, hvilket kanskje kan tyde på at de var av tysk avstamning. Dette vites ikke sikkert. Nedskriveren av dette opus var fascinert av disse flotte dyrene, og spurte engang Husby om han hadde noe fotografi av hele ekvipasjen. Det var lenge etter at hestene var kommet til de avige jaktmarker. Jo, Husby mente at han hadde ett foto på sin hytte inne i Todalen og en tid etter kom han opp på kontoret med en pakke under armen. Det viste seg å være en ganske stor forstørrelse av fotoet, som han hadde besørget innrammet også, og på baksiden hadde han skrevet en liten historikk, og med dedikasjon til undertegnede. Såvidt erindres stod der noe slikt som at "disse to snilde men av og til træske dyr ble døpt av fru Sara Øie fra trappen foran Kr. Øie's kontor, og fikk navnene Max og Bruno. Så ytterligere noe detaljer og tilslutt at - dette bildet overleveres til Kr. Øie's etterfølger.- Da sonekontoret ble flyttet over til Dahle fulgte bildet med og ble opphengt på sonesjefens kontor. Der har undertegnede set det mange ganger, og det har også de som idag arbeider derborte, men nå kan det ikke finnes. Når det er forsvunnet og hvem det er som har bemektiget seg det ingen som vet. Der er synd for, før det første var det godt foto og for det annet ett ypperlig minne om en svunnen tid. - Det er mulig at Husby's sønn som er lektor ved gymnaset her i byen, og er sterkt lokalhistorisk interessert, kan finne negativet blant sin fars etterladenskaper. Han har lovet å så nærmere etter og så får vi da se.-

I 1967 startet vi med tankbilkjøring fra Lager Dahle med en 3000 liters vogn, etter en kort tid å ha delt en slik vogn med Molde. Men kapasiteten økte raskt og da den var på sit høyeste fra Lager Dahle var den på ca. 35000 liter. I tillegg til dette kom så en mindre vogn som kjørte fra Lager Meisingset til indre Nordmøre. Forklaringen på denne voldsomme økningen var at vi var tidlig ute med bensinpumper overalt og så kalte bensinanlegg, og dels den enorme økningen av forbruket av fyringsolje. Det brente ca. 800 bygninger i byen under bombingene, hvorav større bygninger som skoler, sykehuset, hoteller, fabrikker osv. Etterhvert som gjenoppbyggingen begynte for alvor ble der installert en mengde oljefyringsanlegg som gikk på fyringsolje nr. 1. 2 og 3., hvorav Esso fikk en helt dominerende andel.

Kontoret.


Da undertegnede begynte i 1924 ble alle fakturaer skrevet for hånd. Dette foregikk i en "innretning" hvor fakturaformularene ble satt inn i ruller. For hver faktura måtte så formularet - såvidt erindres i 3 eksp. med blåpapir imellem - trekkes ut over en plate og så kunne det skrives. Skulle kopiene bli tydelige måtte det en fast hånd til. Det ble mange fakturaer pr. dag, enkelte på bare 1 fat, og da kunne man bli temmelig sliten i hånden. Yrkesnevrose heter vel idag, men dette begrepet var ikke oppfunnet så tidlig. En kopi ble sendt til V.P.C. Bergen, hvor man så skrev ut anvisninger for hver enkelt faktura, disse bae så ført opp i en lang liste og det hele sendt oss. Derpå måtte vi skrive varselsedler til kundene som skulle betale pr. 30 dager, men det gjorde de slett ikke. Stadige purringer måtte til både 1 og 2 og ofte 3 ganger. Purreformularene hadde forskjellig farve. 1 hvit, 2 rød og 3 blå, og da brant det ett blått lys fot vedkommende synder. På toppen kom så incassovarslet. Idag må mann gni seg i øynene for å tro at dette er sant. Noen ganger betalte kunder med vekslers. En som skyldte kr. 1000.-, f.eks. med 5 vekslers på kr. 200.-, med forskjellig forfald, og det forekom sogar at noen av disse ble fornyet! Men så var det altså i "de harde trettiåra" da f.eks. fiskerfamiliene på Smøla ikke hadde råd til å bruke maragarin på brødet, men bare mørk sirup! Det å ha hele incassoen dengang var ett slit uten like, og det ble ikke lettere av den grunn at enkelte av våre konkurrenter benyttet kreditt-tiden til å kapre kunder med. Min gamle sjef grep av og til i de mest hardkokte tilfeller. Da tok han telefon til vedkommende kunde og sa: "Du lyt betale ta no gut, de e spikkje ta"! på sin uforfalskede Surnadals dialekt som han svært ofte falt inn i når han ble ivrig.

Det forekommer at ordet kreditt kan være forbundet med ett annet nemlig tap som jo forekom av og til, også i tidligere tider. En liten episode i denne forbindelse kan nevnes. En større kjøpmenn inne i en av Nordmørs-fjordene hadde fatlager hvorfra han leverte til mindre forhandlere eller småkjøpmenn. Disse leveringene ble rapportert til agenturet i byen som så fakturerte. Så en dag stod det å lese i en av dagsavisene at en slik mindre kjøpmann hadde innstillet sine betalinger. Min sjef ringte så til fatlagerholderen og spurte om når han sist leverte olje til vedkommende delikvent. Ett par dager etter kom det et brevkort med følgende lakoniske takst: N.N. fikk den siste olje onsdag i forrige uke. Ærbødigst N.N.

I det foranstående har det vært gitt en oversikt over utviklingen når det gjelder produktene fra bensin til heavy fuel. Det vil neppe være riktig om ikke da også smøreoljen blir nevnt. Nå er forholdet det at før 1/1-1930., var det en annen agent som representerte Vallø = Karle Schroeder. Han er forlengst gått bort så det finnes ingen notater fra tidsrommet 1911 til 1930. - Når sant skal sies var det litt av en jobb å gå inn i denne materien. Saken var at Norsk Vacuum var så godt innarbeidet at det var omtrent som å stange hodet i veggen å få noen sving på salget av de oljene vi da førte. Men litt etter litt kom våre oljer inn, slik at vi tilslutt hadde en desidert lederplass. Tidligere var faktisk slik at både fiskere og andre forbrukere samt forhandlere ikke trodde de "ble salige" hvis de ikke holdt seg til Vacuum-oljene! Det vil føre for langt her å nevne noen av de andre smøreoljene, men de som stod for "gjennembruddet" var Motorlub, Motorlub HD, Essolube og Essolube HD., og så senere Esso Extra Motoroil. Motorlub fikk godt innfor fiskeflåten og frakteståtene og Essolube hos rurebilselskapene. - Etterhvert som tiden gikk kom så dieselmotoren inn i bildet, både på sjø og land, og det betød en voldsom utvikling i smøreoljesektoren, men det tilhører en nyere tid. - Det er spesielt ett ord i det brev jeg mottok angående Esso Museum nemlig: "Utvikling", som satte meg på tanken å skrive denne lille historikk og jeg håper det er noe av dette De kan bruke. Jeg tenker da på opplysningene om tidligere tider i Kristiansund for V.P.C. og Esso. - Jeg ønsker Dem lykke til i Deres videre arbeid med Esso Museum.-

Kristiansund N. 14. januar 1981.

Med hilsen


Petter Aass

P.S. Det er med vilje ikke brukt mange tall i det som er skrevet her. Men jeg kan for eksempel nevne at der i hele 1930 ble levert fra Kristiansund 267.325 kg bensin. Og i 1936 3503 fat petroleum, 4149 fat solarolje og 377.406 kg. solarolje i bulk. - Den 6. mars 1959 hadde underskriveren en presentasjon av Kristiansund sone på ett møte i Trondheim, og de tallene som forekommer der viser hvilken enorm utvikling som har funnet sted. D.S.