

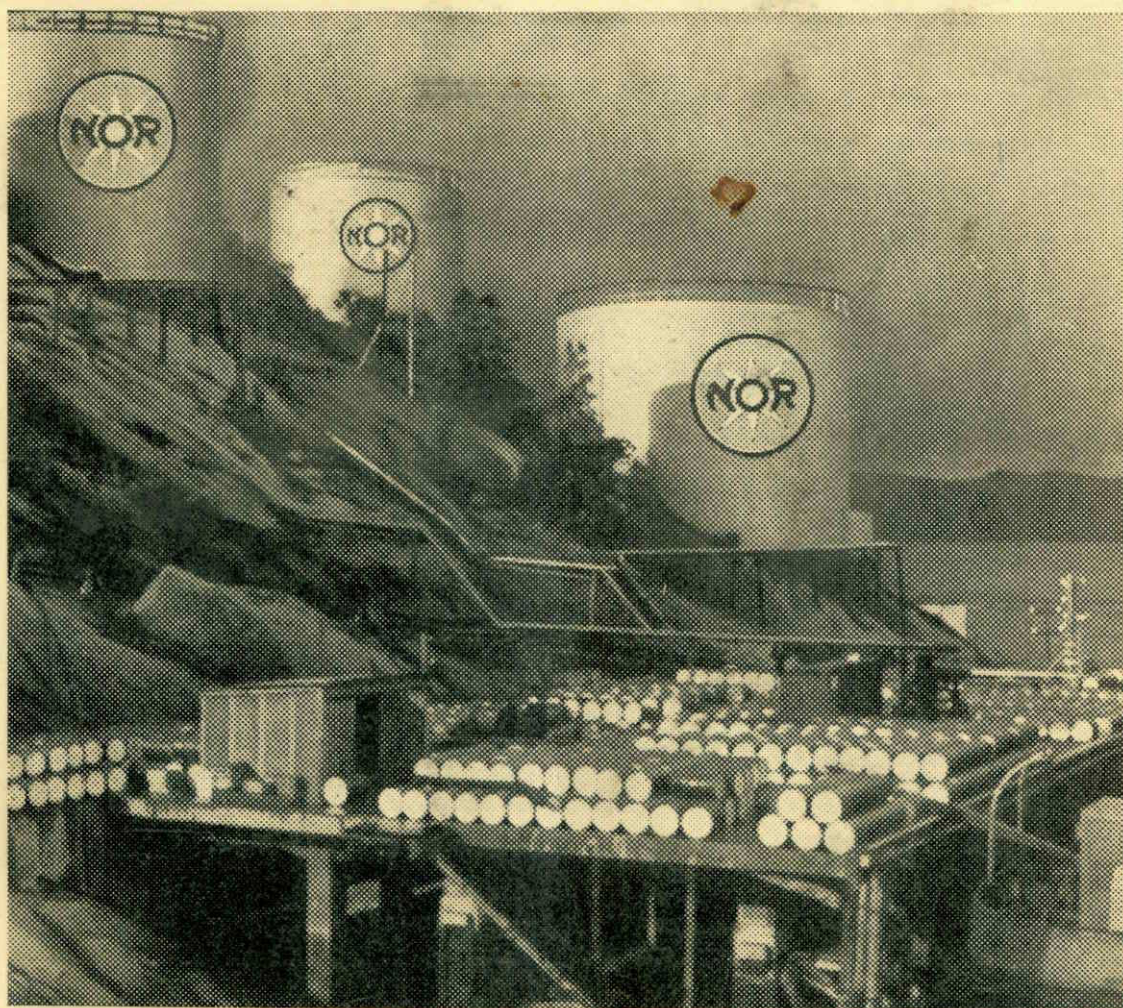
# Nordenfjeldske Oljeselskap NOR A/s

TRONDHEIM

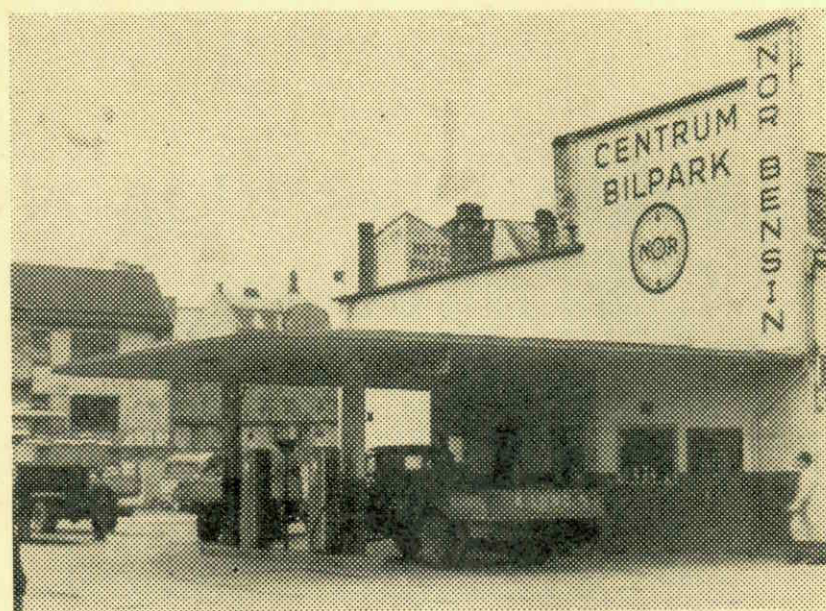
1935

*15 byggende år,  
med skiftende kår.*

1950







CENTRUM BILPARK, Prinsens gt. 43, Trondheim.



NOR SERVISESTASJON, Turistgarasjen - Elgeseter gt. 57, Trondheim.

1950 er et merkeår for Nordenfjeldske Oljeselskap, NOR.A/S. Og det i dobbelt forstann. Ser en tilbake så er det 15 år siden NOR fikk sin første utbygning og begynte sin omsetning nordenfor Dovre. Ser en fram over så begynner 1951 med den nyordning som sammenslutningen "NOR & Vacuum A/S" foranlediger i import og omsetning av oljeprodukter også for vårt selskap. Derfor en liten oversikt over de grunnleggende år av NORs nybrotts tid nordafjells, og den utvikling selskapet har hatt i det tidsrum, som ikke bare avmerkes med et halvt sekel, men som også inneholder store, omskiftende begivenheter i vårt lands historie.

De forløpne 15 år siden NOR fikk sin inngang i Trøndelag kan deles i tre klart adskilte 5-års-bolker med 5 år før, 5 år under og 5 år etter 2. verdenskrig, som selvsagt brakte store forstyrrelser i oljebransjen.

Centrum Bilpark A/S, Trondheim ble grunnstammen i Nordenfjeldske Oljeselskap, NOR, A/S, slik det ble beskrevet i en 10-års rapport i 1945 under mottoet: "NOR I NORGE": Fra forhistorien til vårt selskap tar vi med noen trekk som viser litt av kampen og erobringen av NORs oljemarked i vår landsdel. Da Trøndelag Indremisjonskrets i 1934, det dypeste depresjonsår etter forrige verdenskrig, kjøpte Grand Hotell med tilliggende eiendommer fant man å ville utnytte "Bringtmannhagen" inne i kvartalet til parkeringsplass for hotellet som skulle gjøres til et "bilhotell". Disponent Sæter innledet på hotellets vegne forhandlinger med de i Trondheim eksisterende oljeselskaper, og fikk et likelydende tilbud fra alle tre. Det gikk ut på at hotellet skulle få tank og pumpe uten stasjonsbygg hvis hotellet for egen regning rev gårdene Prinsens gate 43 og Ravaelsveiten 1 som hadde en eiendomstakst på kr. 40,000,00.

#### Sporveienes Bensindepot, NOR, A/S.

Under en reise til Oslo oppdaget Sæter NOR i en Hamaravis, og den tanke slo ned i ham: Er dette selskap villig til å realisere rutebilstasjonsplaner i Hamar, kan det vel også gå inn for våre planer i Norges 3. største by. Han oppsøkte selskapets kontor i Sjøfartsbygningen og fikk konferanse med direktør Winther, som til å begynne med var noe reservert, men fortalte at de fra annet hold i Trondheim hadde fått seg forelagt flere forslag på bensinstasjoner, også Bringtmannhagen. Til det siste sa Sæter: at det kan være bra å få planer som regner med annenmanns eiendom, men det måtte være



bedre å få disse planer fra den som har eiendoms grunn. Resultatet av konferansen ble at direktørene Eckbo og Winther skulle komme til Trondheim for å ta stilling til tilbudet. Ved et tilfeldig treff ble det sagt til representanten for det selskap det hadde vært forhandlet mest med i Trondheim: "Det kan hende våre planer blir inngangsporten til et nytt oljeselskap i Trøndelag. Vi venter NORs direktører hit." Dagen for direktørenes ankomst ble også oppgitt.

Og som et lite bevis på konkurrenters våkenhet kan nevnes at da NORs direktører nevnte dag hadde fått håndgivelsen i mappen, møtte representanter for det andre oljeselskap opp med spørsmålet: "Hva er det De forlanger?" Men da var det forsent. Sp. Bd. aksepterte og NOR hadde plassert seg så strategisk riktig som vel mulig i Trondheim.

Stasjonsanlegget på Centrum Bilpark ble bygget ferdig til åpning 6. juli 1935. Den første kunde var Surnadal Billags buss i Mörelinjen som ble åpnet 1. juni samme år, og siden har dette rutebilselskaps busser hatt sin fylling og sin service på C.B. Etter hvert som nye kunder ble knyttet til stasjonen meldte kravet seg om utvidelse av anlegget.

At stasjonen bar sitt navn med rette i et av byens mest sentrale kvartaler var innlysende. Det gjaldt derfor å skape et anlegg som var stedet verdig, og derfor tok det lille oljeselskap Centrum Bilpark A/S, initiativet og kjøpte ca. 600 m<sup>2</sup> av Kongens gate 22 etter vellykkede forhandlinger med Trondhjems Sparebank. Til fordel for begge parter ble det foretatt makeskifte mellom Centrum Bilpark og Trøndelag Indremisjonskrets som også solgte en parsell til C.B.

I samarbeid med Sp. Bd., men for C.B.'s regning ble garasjeanlegget på "Parkeringsplassen" oppført.

Bygget som ble på 300 m<sup>2</sup> hadde i 1. etasje servicehall og garasjer og i et oppbygg mot Ravelsveiten ble innredet kontorer hvor overrettssakfører Håvard Farstad fikk kontorer og ble C.B.'s første forretningsfører.

Da det viste seg vanskelig for de store busser å kjøre inn i garasjen, meldte det seg spørsmålet om kjøp av



Ravelsveiten 3 og Bersvendveiten 10.

Sporveienes Bensindepot A/S kjøpte nr. 3 da den hørte naturlig med til stasjonstomten, og Centrum Bilpark A/S kjøpte nr. 10 for å rive bakgården og få større svingplass for innkjørsel til smøre- og vaskehall. En medvirkende årsak til kjøpet var å sikre seg mot at hjørnetomten kom på andre hender og hindret anleggets utvikling mot de nyregulerte gater.

Centrum Bilpark A/S hadde nå engasjert seg i NOR-interesserne ikke bare som vanlig stasjonsholder, men også som distriktsrepresentant for NOR.

Foruten driftskapital krevet eiendomskjøp og nybygg ca. kr. 100,000, hvorav Sporveiens Bensindepot A/S, ydet et avbetalingslån på Kr. 16,000.

NOR-stasjonen i sentrum av Trondheim ble en god startreklame for det nye oljemerke. Det meldte seg mange sjangser og tilbud for hurtig utbygning. Og da Sp. Bd. hadde hendene fulle sønnenfjells, gikk C.B. inn for oppgave å bygge bensinstasjoner også ute i distriktet i intimt samarbeid med Sp. Bd.

Norpark, Hell i Lånke

ble kjøpt av C,B, da Sp. Bd. i slutten av 1936 hadde fått leveransen til Norges Statsbaner, og kravet om å tilfredsstille Selburuten meldte seg.

Kyrksætervold, i Hemne

kjøpte C.B. for at NOR kunne stå sterkt i konkurransen om det ny-startede rutebilselskap Hemne og Vinje Billag som fikk sin rutebil-stasjon på C.B. i Trondheim.

Turistgarasjen i Trondheim

som disponent Eidem bygget særlig for sitt rutebilselskap Autobuss A/S ble knyttet til NOR med C.B. som mellemlidd idet C.B. forpliktet seg til den primære garanti, mens Sp.Bd. hadde den sekundære i de lån som knyttet dette flotte anlegg til NOR.

Som avdelingskontor for Sp.Bd. fikk C.B. stadig flere oppgaver å arbeide med. Arkivet fra årene 1935 til 1937 vitner om det. En rekke tilbud på tomter ble formidlet til Oslo, ikke bare fra Trøndelagsfylkene, men også en rekke forespørsler og planer fra Møre og Romsdal og Nordland. Disse ble etter hvert oversendt hovedselskapet som først og fremst måtte ha sin "oppmerksomhet henvent på tomt for tankdepot".



Importanlegget.

Da Centrum Bilpark og andre bensinstasjoner etterhvert kom i drift ble det mer og mer presserende å få tankanlegg.

Strandlinjen fra Malvik til Bynes ble undersøkt og der ble forhandlet om tomter for importanlegget på Storsand, Munkaunet og Bynes.

På førstnevnte sted ble det gitt håndgivelse som selgeren fikk hevet ved prosess, og istedet solgte tomt til en funksjonær i et annet oljeselskap. Dette viste seg å være til beste for NOR.

En tidligere salgsmann i No-Ro-Ko som søkte arbeid i NOR ga det tips at den beste plass for importanlegg nær Trondheim var den del av Hövringen som tilhørte militære. Dette ble straks rapportert til hovedselskapet og direktørene Eckbo og Winther beså stedet, og satte rittmester Trapp-Jensen til å forhandle med Forsvarsdepartementet med det resultat at NOR fikk 25 mål på Hövringen og dispensasjon til å oppføre importanlegg så nær skipsleden til og fra Trondheim som vel mulig.

Det ble bygget vei, kai og lagerhus ved sjøen, 1500 m<sup>2</sup> tank, tappe-ri og vaktmannsbolig før krigen. Det ble også projektert betongkai og vei ned til sjøen, etter at det var bestemt at tankkapasiteten skulde økes med 2 st. 2000 m<sup>2</sup> tanker. Sprengningsarbeidene for tankfundamentene var igang ved et arbeidslag fra Surnadal da krigen kom hit 9. april, da tyskerne ved 6-tiden gjorde landgang på Hövringen. Kai og vei ble fullført etter programmet ved Trondhjems Cementstøperi, og NOR fikk en av de beste og solideste kaier i Trondheimsfjorden.

I okupasjonstiden ble to mindre tanker ved den gamle kai rekvirert av Flyvåpnet og flyttet til Ilsvika, mens 1500 m<sup>2</sup> tank ble demontert og påbegynt oppført i fjellet ved B.P's anlegg. Ved kapitulasjonen ble det innledet forhandlinger med de allierte myndigheter om å føre tanken tilbake, og det ble tyskernes jobb å frakte jernet tilbake den vei de benyttet norske fanger.

For å oppnå større dybderorhold for tankskipene er det foretatt sprengning i sjøbunnen langs kaien. Under krigen ble det minnert to tunneler i fjellet som kan være begynnelsen til bombesikre tanktomter.



Nordenfjeldske Oljeselskap, NOR.A/S,

ble startet i september 1937. Derved fikk NOR nye muligheter norda-fjells. Ikke bare på grunn av den nye kapital som ble stillet til rådighet, men med en mer målbevisst ledelse i styre, arbeidsutvalg og fastlønnede funksjonærer. Ifølge selskapets statutter skulle A-aksjonærene, ha 3 medlemmer i styret, mens B-aksjonærene, Sp.Bs. B-aksjonærene, Sp.Bs., skulle ha 2. Det første styre besto av direktør Olaf Eckbo, direktør Joh. Winther, brukseier John Grimsmo, disponent O. Eidem og disponent Lars Sæter.

Overrettssakfører Håvard Farstad ble ansatt som forretningsfører, Byrge Karlgård som bokholder og Johan Sæter som teknisk leder og disponent. Han tok fatt på de bygningsmessige oppgaver, scm han tildels selv ledet og fikk utført med meget rimelige omkostninger.

Utbygningen.

De eldre oljeselskapers praksis besto lenge i å montere puper ved handelssteder som betjente anleggene i forretningstiden, men ellers ble dårlig betjent uten noen servise.

I det nye NOR ble andre retningslinjer fulgt. Heller ferre og bedre utstyrte stasjoner, som får folk til å vie seg helt for oppgaven, og derved skape interesse for en god betjening av stasjonene.

For å skaffe seg eksistensgrunnlag må mange stasjonsholdere også drive ikke bare stasjonsservise, men bilverksted. Dette krevet større bygg, og forholdene i Norge kan ikke sidestilles med bilistenes hjemland Amerika hvor en kan leve bare av oljesalget. Dertil kommer at det kalde klima i Norge krever mer av stasjonsbygg, som ofte også må inneholde garasjer, særlig for rutebilselskaper.

Bensinstasjoner.

Etter ovennevnte retningslinjer gjaldt det å skaffe seg sentralt beliggende tomter og kvalifiserte stasjonsholdere, en kombinasjon som ikke alltid er så lett å finne.

Norpark, Levanger

var den første bygningsmessige oppgave det nystartede selskap tok fatt på. Saken var modnet i den tid Johan Sæter drev forretning



på Levanger. Etter tegninger av Axel Guldahl ble anlegget oppført av byggmester Johnsen-Årvik og det kom til å presentere seg pent og praktisk, og ble NORs reklamestasjon i Nord-Trøndelag.

#### • Steinkjer Bilpark

ble bygget etter at to sentrale byeieendommer var innkjøpt og delvis revet for å gi plass for stasjonsanlegget. Selskapet ble eier for hele 5 gårdsnr. i dette kvartal, hvorav to var innkjøpt for å sikre seg den verkstedrett som var knyttet til eiendommen. Det ble før krigen arbeidet med utvidelse av stasjonen med en servicehall, men før det ble realisert kom krigen og alle hus gikk med i bombebrannen. Et tilbud til Steinkjer kommune i 1940 om oppførelse av et nybygg ble avslått av hensyn til reguleringen. Nybygg er planlagt oppført.

#### Norpark, Orkanger.

Etter at NORs modne planer i et bensin- og verkstedsanlegg på stedet under oppførelse ble overtatt av et annet oljeselskap, ble en kostbar tomt innkjøpt og et eget aksjeselskap dannet for oppførelse av et forretningsbygg med bensin- og serviceanlegg som kom på ca. kr. 100,000,00. Etter ønske fikk Nf. overta aksjemajoriteten i dette selskap.

#### NOR i Oppdal.

Da et oljeselskap ved tomtkjøp til overpris hadde båndlagt alle ledige tomter i Oppdal sentrum, førte dette til at Nf. i 1940 kjøpte Bjerklund Hotell for kr. 50,000,00. Her ble bygget bensinstasjon og stedet bortleiet til A/S Bjerklund hotell for en årlig leie av kr. 6,000,00.

Etter at stedet ble sterkt nedslitt i okkupasjonstiden krevet hotellets direktør fornyelse, og etter utarbeidede planer av arkitekt Advocat ble hotellet lagt i turistklassen og A/S Bjerklund hotell ble oppløst. Da hotellplanene sprengte formålet for Nf. ble stedet solgt til NOR Hotelkompani for innkjøpspris.

#### NOR i Sundal.

Også i Sundal satte man håp til NOR i løsningen av stedets hotellplaner. Dette førte til samarbeid med overingeniør Svanøe i Aura Kraftanlegg og ledelsen for Kristiansund-Oppdal Auto. Med rutebil-



selskapet ble gjort avtale om oljeleveranser på NORs stasjoner i Oppdal og Tingvoll, og Aura Kraftanlegg ble NORs største kunde.

Okkupasjonstiden førte til at 4 bensinstasjoner ble nedlagt delvis på grunn av stasjonsholderens forhold. Ved utgangen av 1950 var følgende bensinstasjoner i drift:

1. Arnstad, Brødrene, Skogn.
2. Aura Kraftanlegg, Sunndal.
3. Bilcervice, Lökken.
4. Bynesruten, Spongdal.
5. Centrum Bilpark, Trondheim.
6. Drøpping, O. Tingvoll.
7. Dörum, Otto, Sunndalsöra.
8. Fordal, Gunnar, Flornes.
9. Gaustad, Leif, Eidsvågen.
10. Halsen, Odd, Heimdal.
11. Hemne og Vinje Billag, Kyrksæteröra.
12. Kjelstad, Inge, Selbu.
13. Kvål, And., Kvål.
14. Langeng, I.P., Lökken.
15. Mathisen, Harald, Hamarvik.
16. Midjo, Norvald, Sparbu.
17. Norpark, Hell.
18. Norpark, Orkanger.
19. Norheim, Petter, Levanger.
20. Reitan, Sigurd, Kvalvåg.
21. Sannan Bilservice, Steinkjer.
22. Schei, John B., Surnadal.
23. Skjelstad, Gunnar, Hegra.
24. Stenhaug Auto, Mosjøen.
25. Stav, Johan, Skogn.
26. Turistgarasjen, Trondheim.
27. Verdalen, Nor, Verdalen.
28. Wilmannsöyen, Th. Singsås.
29. Aa, Jo, Meldal.
30. Aarhaug, Olav, Soknedal.
31. Aasbø, I. & A.M., Surna.
32. Rygh, K., Fannrem.



Bunkringsstasjoner.

I NORs starttid ble det bensinkrig i Norge ved at bensinen ble slått ned til en urimelig lav pris, mens solaroljeomsetningen skulle bære krigsomkostningene med en tilsvarende prisøkning som kom de andre oljeselskaper tilgode, mens solaromsetningen for NOR var minimal fordi selskapet ikke hadde bygget bunkringsstasjoner. Det gjaldt derfor å arbeide seg inn også på dette felt.

Tankanlegg på Siholmen, Frøya,

ble bygget ikke bare som en vanlig bunkringsstasjon. Det skulle også tjene som et underdepot med fatforsendelser til fiskeværene på kysten. Med reisendebåt besøkte P.A. Furberg og disponenten de mest sentrale steder på Trøndelagskysten og opprettet fatlagerkontrakter. Og derved ble oljene prøvet og kjent i større omkrets.

Tankanlegg i Rörvik,

tjente også som distribusjonssentrum for fat i de omliggende distrikter. Dette anlegg fikk også en særdeles god plassering i skipsleden like ved hurtigrutekaien. Rörvik fikk som Siholmen petroleumstank.

Tankanlegget i Selva til Nekolai Dahl,

som Nekolai Dahl bygget for egen regning like ved sitt store isanlegg, tjente også som et depot for fatforsendelser til hans fiskevær i Lofoten og andre oppkjøpssteder. Da anlegget som NOR bygget på Nyhavna i Trondheim for Hermetikfabrikkenes Fellesinnkjøp måtte rives på grunn av tysk rekvisisjon, overtok Dahl utstyret og monterte det i Mausund.

Tankanlegget i Börsa.

Som aksjonær i "Fisklim og Forstoff, A/S", fikk Nf. leveransen til sildoljefabrikken i Börsa. V.P.C. som hadde tank på stedet overdro denne til NOR som kompensasjon for den bensinstasjon V.P.C. fikk overta på Leinstrand i nybygget stand.

Anlegget for Frøya Fryseri

ved Statens millionanlegg på Nesset, ble ved forhandlinger ved vår salgssjef brakt til NOR etter krigen og tegner til å bli den av NORs bunkringsstasjoner som får en større omsetning.



Bunkringsstasjoner i 1950.

1. Einar Boneng, Leirvikhamn.
2. Nek. Dahl, Selva.
3. Fisklim & Forstoff, Börsa.
4. Th. Fjærli, Rörvik.
5. Odin Fredagsvik, Dyrvik.
6. Fröya Fryseri, Nettet.
7. P. A. Furberg, Sistranda.
8. Garten Fiskarlag, Garten.
9. Einar Grong, Heggåsen.
10. E. A. Hammervold, Hamarvik.
11. Fritz Knotten, Fjölsvika.
12. Krogshamna, Sunndalsöra.
13. Levanger Hamn, Levanger.
14. A. Lian, Kyrksäteröra.
15. Mausund Fiskersamvirkelag, Vadsöysund.
16. John Pettersen, Monsøy.

Fyringsanlegg.

NORs første fyringsanlegg ble montert i Trøndelag Misjonshotell. Siden fulgte anlegg i Centrum Bilpark, Turistgarasjen og Norpark, Orkanger.

Etter krigen fikk NOR større kunder som Dahlen Off. Blindeskole ved Trondheim, NOR Turisthotell og Innherreds sykehus.

På grunn av manglende tungoljer har flere større leveranser til industribedrifter gått fra NOR, også i tilfeller hvor vårt selskap hadde kontrakt eller hadde lagt ned tank.

Følgende fyringsanlegg var i 1950 i drift.

1. Bakketun Ungdomsskole, Verdal.
2. Bjarne Berg Karosserifabrikk, Byneset.
3. Bynesruten, Byneset.
4. Centrum Bilpark, Trondheim.
5. Dahlen Off. Skole for Blinde, Trondheim.
6. Tannlege Odd Eriksen, Surna.
7. Fröya Sykestue, Hamarvik.
8. Hemne komm. E.-verk, Kyrksäteröra.
9. Hemne Sparebank, Kyrksäteröra.



10. Innherred Sykehus, Levanger.
11. Odleiv Korsnes, Charlottenlund.
12. Larsen Gartneri, Trondheim.
13. Helge Lunde, Melhus.
14. Norpark, Orkanger.
15. Nor Turisthotell, Oppdal.
16. Rindal Meieri, Rindal.
17. Rödde Ungdomsskole, Rödde.
18. Røstad off. Skole, Levanger.
19. Sportsklubben Örn, Trondheim.
20. Solhaugen Pensjonat, Skatval.
21. doktor Skagseth, Melhus.
22. Smedforretning Nyenget, Levanger.
23. Teglverksdrift, Stadsbygd.
24. O. Tegnander, Trondheim.
25. Torshus Folkehøgskole, Fannrem.
26. Trøndelag Misjonshotell, Trondheim.
27. Søstrene Tulluan, Heimdal.
28. Turistgarasjen, Trondheim.

-----

#### skipsaksjeselskaper.

Da det var vanskelig å få byggematerialer og stasjonsutstyr etter krigen, ble det reflektert på leveransekontrakter med rederier og skipsselskaper mot aksjeinnskudd.

skips A/S Norfart delte Sp.Bd. og Nf. en aksjepost som ikke ble aktuell. I stedet ble det tegnet aksjer i to andre selskaper.

skips A/S Tempes skip havarerte etter et par års drift uten skadestatsning og måtte likvidere til tap for aksjonærene.

skips A/S Fjellheim er ved skipsmegler Per T. Lykke kunde hos NOR.

#### utebilselskaper.

urnadal Billag ble første NOR-kunde på C.B. og er det fremdeles.

emne og Vinje Billag er kunde på C.B. og har stasjon i Hemne.

ynesruten har vært kunde på C.B. og har bensinstasjon på Bynes.

indal kom. Auto og Skaunruten er kunder ved "Rutebilstasjonen Sentrum".

utobuss, Eidems rutebiler, egen stasjon i Turistgarasjen.

løburuten, delvis NOR-kunde og leieboer i Turistgarasjen.

Økken bilruiter har NOR-stasjon ved sitt verkstedsbygg.

athisens rutebiler, Frøya har NOR-stasjon i Hamarvik.

uten Stjørdal - Skjeldstadmark har egen bensinstasjon for NOR.

ristiansund - Oppdal Auto har tatt oljer i Tingvold og Oppdal.



Funksjonærer i selskapet.

I administrasjonen og kontorholdet for NOR-interessene, før og etter at Nordenfjeldske Oljeselskap, NOR, A/S ble dannet, har følgende funksjonærer tjenestegjort:

Disponent Lars Sæter førte i den første tid korrespondansen privat, samtidig som han var disponent for Trøndelag Misjonshotell.

Overrettsakf. Håvard Farstad overtok så kontorarbeidet for NOR som forretningsfører for "det lille oljeselskap" Centrum Bilpark A/S.

Tjöpmann Johan Sæter som selskapets første disponent og tekniske leder. Han sluttet 31/12 1938, men har fortsatt vært medlem av styret og arbeidsutvalg.

Disponent Lars Sæter som overtok disponentstillingen fra 1939 har siden vært selskapets leder, formann i arbeidsutvalg og nestformann i styret.

Byrge Karlgård ble ansatt som bokholder ved selskapets start. Han ble 1. oktober 1945 dagbladdisponent. For tiden er han selskapets revisor.

Tolf Dyrnes ble så ny bokholder og innehadde stillingen inntil han ble ansatt ved Meråker Smelteverk A/S i desember 1950.

Willy Johansen cand.jur. ble ansatt som salgssjef fra april 1946. Han har også fungert som kontorsjef for selskapet de siste år.

Artinus Sæter har vært ekspeditør og leder av transporten, bunkringen og verkstedsavdelingen med ansvar for selskapets rekvisita.

Ålfrid Hage selskapets første kontordame til august 1940.

Ålfrid Fossum var kontordame til mars 1946. Sluttet på grunn av iftermål.

Merit Stykket ble ansatt 1/3 1946 og har vært kasserer og stenograf. Har fungert som bokholder etter at Dyrnes sluttet.

Math Andersen ble ansatt som kontordame nr. 2. Sluttet i desember 1950.

John Goldsack ble ansatt som kontorist fra 1. desember 1950.

Josef Vigum er ansatt som midlertidig kontorhjelp i januar 1951.

Olav Otterlei ansatt som formann for Hövringen tankanlegg av Sp. Bd.

Olav Hove har vært selskapets mann på Hövringen.

Marcus Marcusen var den første fører på NOR bunker. Døde under krigen.

John Wåge ble fører av den nye NOR bunker, senere skipper på M/S Bjellheim.

Alfon Hamner har vært salgsmann på "Norbunker 5" etter krigen.

Ronald Toftaker var selskapets første sjåfør til han overtok farsgården.

Gebrigt Garlimo ble deretter ansatt og er fremdeles i tjenesten.

Arvid Larsen sjåfør nr. 2, ansatt etter krigens slutt.

Alf Larsen sjåfør nr. 3, ansatt som tank og lastebilkjører.

Arvid Vårum er ansatt som montør og byggeleder med verksted i C.B. og revisebil til sin tjeneste.



Subtankanlegg.

Da det salgsdistrikt som ble tildelt Nordenfjeldske Oljeselskap, NOR, A/S, omfattet helt eller delvis tre fylker og adgang til å gjøre forretninger i Nordland inntil hovedselskapet anderledes bestemte, meldte spørsmålet seg om subtankanlegg.

Med det for øye ble foretatt befaringer i Nordmør, hvor en først ble stående ved tilbudt tomt ved brukseier Grimsmo i tilknytning til Tingvold Uldvarefabriks kai. Men da en senere ble kjent med at veien mellom Sunndalsøra og Molde skulle forseres fram under krigen, ble styret straks klar over at det var det rette sted for anlegget. Etter en befarung i november 1944 hvor direktør Winther, sprengstoffinspektør Traldsen, overingeniør Svanö, ingeniør fra Møre Fylkes Vegvesen deltok fant de det mest formålstjenlig å plassere anlegget på sydsiden av fjorden, da Krogshavna bød på de beste havneforhold.

Det ble tilrådet å oppføre anlegget så snart krigen var slutt. Med velvillig bistand fra vår representant på stedet, Otto Dörum, ble en langsiktig kontrakt opprettet på tomt i Krogshavna og 100 m<sup>3</sup> tank for bensin og 500 m<sup>3</sup> tank for solar oppført og utplanering mot sjöen og kai ble bygget.

Anlegget ble satt i drift i slutten av 1949. Dette anlegg ga NOR en god posisjon som leverandör til Aura Kraftanlegg som fikk disposisjonsrett over anleggets solartank for forsyning av et större dieselaggregat som får oljen direkte i 1,5 km lang rörledning.

Med sikte på subtanktomt for Nord-Tröndelag gjorde direktörene Eckbo og Winther en befarung på begge sider av fjorden ved Namsos allerede i selskapets starttid. Likeså ble Steinkjer, hvor de andre selskaper har sine subtankanlegg, undersøkt. Men isforholdene her skaper vanskeligheter, og en ble derfor stående ved Levanger. Det ville passe best for den utbygning vi har av bensinstasjoner og de store fyringsoljekunder vi der kunne få.

Levanger kommune tiltelte NOR tomt på den ytterste del av byens kai hvor 2 stk. 50 m<sup>2</sup> tanker ble oppført og tatt i bruk i slutten av 1950.

Det har også vært gjort forsök på å få tanktomt ved Molde, men Moldehalvöen kan nu forsynes fra Sunndal. Vårt selskap har også



arbeidet med tomtespørsmål i Mosjøen, men en fant senere at det ville være mer formålstjenlig ved jernverksbyen Mo i Rana. Derfor ble etter befaring sammen med sprengstoffinspektøren, tomt innkjøpt like ved bygrensen, hvor en finner et av de få steder med muligheter for dypvannskai i Ranafjorden, ved den strandlinje som NORs eiendom Hauknes har med 40 mål grunn.

#### Distribueringen.

Distribueringen av bensin foregikk i den første tid ved fatfor-sendelser fra Bergen og Oslo i partier på 25-50 fat. Da NOR fikk leveransen til Norges Statsbaner, ble jernbanetankvogner benyttet og samtidig ble den første tankbil satt inn i utkjøringen med en av NORs sølvblanke vogner. Med intens kjøring kunne den greie oppgaven til 1940, da fikk Nf. tankbil nr. 2.

Distribueringen til solaroljeanleggene ble besørget av hovedsel-skapets "NOR 10" som natten til 9. april kom til Trondheimsfjorden samtidig med tyskerne og måtte med sin petroleumslekter søke havn i Garten. Der ble lekteren liggende en tid, mens "Nor 10" "gjemte" seg i Karihavet på Nordmør. Den ble rekvirert av de norske mili-tære til tjeneste under krigshandlingene i Møre og Romsdal.

Bunkringsbåt for Trondheim havn ble satt i virksomhet i mai 1940 og fikk således bare en måneds prøvedrift før den ble rekvirert av tyskerne. Den ble skadet ved et flyangrep, men reparert og benyttet til forsyning av fly inntil den sank fullastet på Hommel-vik havn.

Etterhvert som bensin- og bunkringsstasjoner ble rekvirert, ble kravet til utkjøring og transport mindre og mindre etter hvert som en nærmet seg kapitulasjonen. Etter denne tok det tid for alle stasjoner og anlegg ble restaurert og tatt i bruk.

Det ble straks forsøkt å erstatte den tapte bunkringsbåt. Det skjedde ved kjøp og ombygging av en båt som ble satt inn i salgs-oppgaven i Trondheim havn, og forsyningene av tankanlegg i Trønde-lagsdistriktet under navnet "NORBUNKER 5". Den har gjort god tjeneste i etterkrigsårene, inntil den på grunn av maskinrepara-sjon fikk en midlertidig avløsning av "NORBUNKER 6", innkjøpt fra Bergen.

På grunn av utbygging av bensinstasjoner i 4 fylker, ble transport-en fra Trondheim så krevende at tankbilmateriellet er blitt øket



til 5 tankbiler, hvorav 2 med 5000 ltrs. kapasitet.

For å rasjonalisere transporten, som til flere stasjoner har hatt en kjøre lengde på over 20 mil fra Trondheim, ble i 1950 opprettet eget kjøredistrikt for Möre og Romsdal fra Sunndal, og for Nord-Trøndelag fra Levanger. En stor del av leveransen til Aura Kraft-anleggs dam- og tunnellarbeider på fjellet foregår til Lesja i Hedemark. Hvis det sterkt økende forbruk som antas å bli ved Aursjø ikke kan transporteres Lilledalsveien fra Sundal, kan det bli aktuelt med Winthers plan om tank ved Åndalsnes for transport opp Romsdalen.

#### Takk og minneord.

Når selskapets disponent skriver dette 15-årsskrift, kan han ikke la være å takke de menn som har vært med å ført Nordenfjeldske Oljeselskap, NOR, A/S, fram til det det er i dag.

Hovedselskapets representanter i vårt selskap, direktørene Eckbo og Winther, har vist stor interesse for de oppgaver som etter hvert meldte seg og krevt sin løsning også her. Finansmannen og ingeniøren, har vært en god og verdifull kombinasjon ved planlegging og utarbeidelse av projekter, og når planene skulle settes ut i livet, kom direktør Winther inn i billedet med pågangsmot og handlekraft i amerikansk takt og tempo. Med sin åpne måte å møte og medarbeide på, vant han hurtig inngang og kontakt, som kom vel med i virkeliggjørelsen av hans egen idé: "NOR i NORGE".

Et oljeselskap som skal arbeide seg inn mellom store konkurrenter får også i norske forhold føling med "kampen om oljen". Derfor gjelder det å finne de rette innfallsporter. Og det fikk vi i Trøndelag - både tilsjøss og tillands.

I erobring av marked tilsjøss fikk vi forbindelse med Nekolai Dahl som i en menneskealder har vært det store navn i fiskeomsetningen nordenfjells. Som "Norges sildekonge" hadde han stor tillid blant folk som drev frakt og fiske, fordi hans valgspråk var: "Kvalitet". Som aksjonær i NOR innarbeidet han NOR-oljer ikke bare på sine egne båter, men også på leiede skip, ute i fiskeværene og ved bunkringsstasjoner langs kysten. Når det gjaldt de landvertse kommunikasjoner var disponent Eidem, som mangeårig og framreden medlem av Norges Rutebileierforbund, "nordenfjeldskes



Schöyen" som hadde god kontakt med rutebileierne i vårt distrikt. I det vakre og moderne anlegg som han fikk reist i Trondheim hadde NOR en reklamestasjon som kunne friste en og hver. Og de som kom til Eidem for å søke råd om konsesjoner og rutebildrift fikk samtidig föling med NOR.

I den sydlige del av vårt distrikt ble brukseier John Grimsmo en interessert og virksom "NOR-mann" som arbeidet med våre planer og sto til tjeneste når en eller annen sak skulle fremmes.

Vårt selskap led et stort tap ved brukseier Grimsmo og disponent Eidem's död.

-----

15 år under vekslende kår.

De forløpne år som NOR har hatt til sin utfoldelse i Nordenfjeldske Oljeselskap A/S, kan kort karakteriseres slik: Starttiden var en kamptid i konkurransens tegn med bensinkrig og tevling om tomter og forbindelser.

Men i denne kampen ga en av konkurrentenes representanter ledelsen i det nye "amatørselskap" den attest at den hadde "god teft". Dette var vel særlig sagt med tanke på den gode plasering og verdifulle forbindelse som NOR fikk i byer og på sentrale steder.

Med de gode konjunturer i slutten av 30 årene fikk det nye selskapet i forhold til sin organisasjon og sine resurser en betydelig ekspansjon. Hvis det kunne ha fortsatt i det tempo, så ville NOR i løpet av disse 15 år vært ganske godt utbygget i Trøndelag og Nordmøre, som var fastlagt som selskapets distrikt.

Verdenskrigens utbrudd stanset vår utbygning på et tidspunkt vi hadde modne planer i Trondheim, Steinkjer og på andre steder.

Import av oljer ble uviss, og tankbåt på vei til Trondheim fra U.S.A. ble kapret av engelske krigsskip, oppbragt til Cornwaal, og først frigitt etter regjeringens mellomkomst med erklæring om at oljen ikke skulle komme fiende tilgode. Da krigen forplantet seg til norsk jord ble utsiktene for drift ennå mørkere. Etterhvert ble stasjoner rekvirert og det ble et begrenset antall igjen til sivil forbruk. Man håpet på frigjøringen da en igjen kunne ta fatt med nytt mot i et fritt land under normale forhold.



Da kapitulasjonen kom begynte restaurering av stasjoner og anlegg. Tre faktorer førte til en betydelig økning av solaroljeomsetningen. Den tapte bunkringsbåt ble erstattet og satt i vellykket drift i Trondheims havn. En rekke mindre tanker som selskapet fikk til sin disposisjon ble oppført som bunkringsstasjoner eller benyttet ved industrielle anlegg. Ved kontrakter med skipsselskaper, skipsmeglere og utstedelse av kreditbrev fikk selskapet nye kunder både på diesel- og smøreoljer.

Om omsetningen øket, øket ikke fortjenesten tilsvarende da prisene til tider var så lav at det grenset til det ulønnsomme.

Smøreoljesalget var hemmet ved uregelmessig import, kvotefordeling, og uvissheten de siste år om hvilket merke NOR kom til å føre i fremtiden.

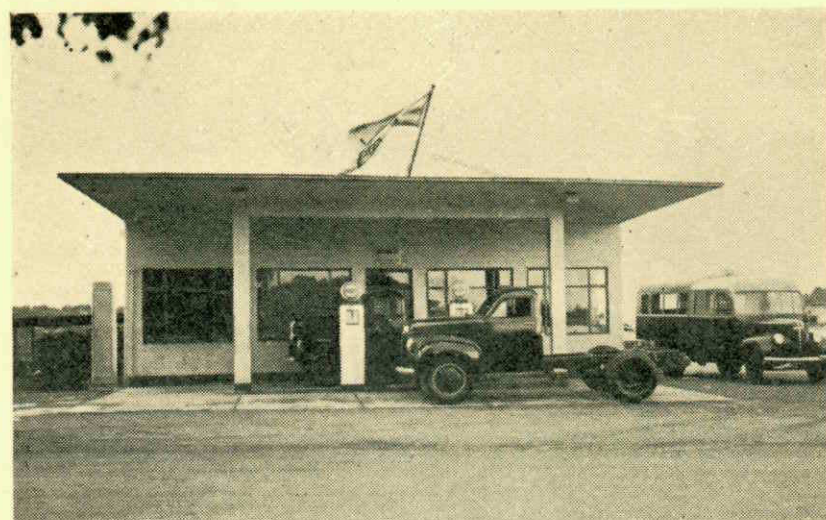
Dette har gjort at en ikke har gått så målbevisst inn i salgsoppgaven på dette felt, som uten tvil byr på muligheter for større salg innenfor selskapets virkeområde og salgsapparat.

Omsetningen både av bensin og solar har i alle år etter krigen vist stigende kurve på tross av de høye priser med den store bensinavgift som skulle regulere salget etter at rasjoneringen ble opphevet.

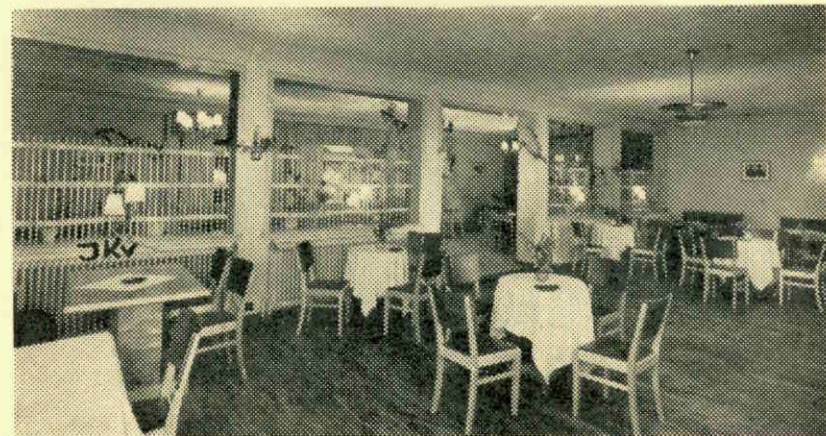
Hvad fremtiden angår så vet vi ikke hvad den bærer i sitt skjød. Det som er klart er at "kampen om oljen" vil fortsette både i store og små forhold, fordi den representerer en av de mest verdifulle og uunnværlige varer på sjø, land og i luften. Derfor kan de som arbeider i oljebransjen være seg bevisst at de utøver en viktig gjerning i det moderne samfunn.

Det vil sikkert også i fremtiden bli mange oppgaver og problemer å løse. Det som har skjedd ved at Sporveiens Bensindepot, NOR A/S og Norsk Vacuum Oil Company har sluttet seg sammen til NOR og Vacuum A/S, vil også få virkning for vårt selskap. Det vil bety representasjon for et anerkjent og verdensberømt oljemerke, som et av Amerikas største oljeselskaper, Secony Vacuum Oil Company for tiden innarbeider i Europa fra moderne raffinerier i nærliggende land, med produkter som selskapet får fra sine oljekilder i den nære Orient. Med vår nye allierte, som har lang erfaring med organisasjon- og salgsteknikk i oljebransjen, vil vi kunne spille bedre på det instrument NOR har bygget og fremdeles vil bygge i vårt distrikt. Det gjelder bare å finne hamonien og holde tonen i et godt samarbeid. Med det ønske hilser vi våre nye venner velkommen til felles innsats i det nye halvsekel.

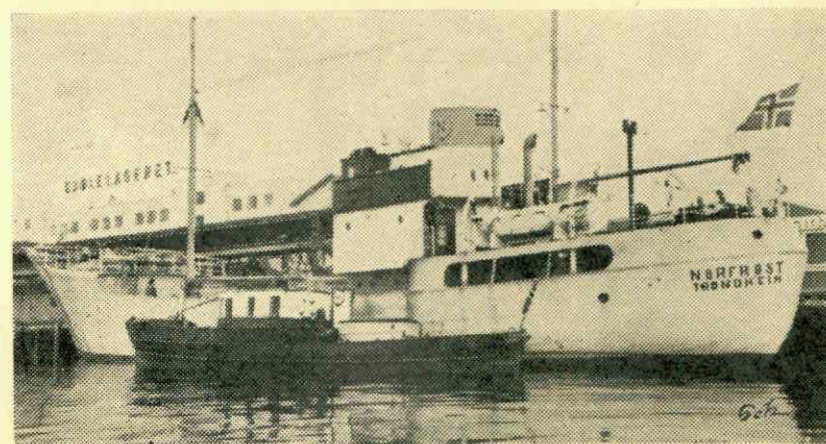




NORPARK, Levanger, med bilverksted.

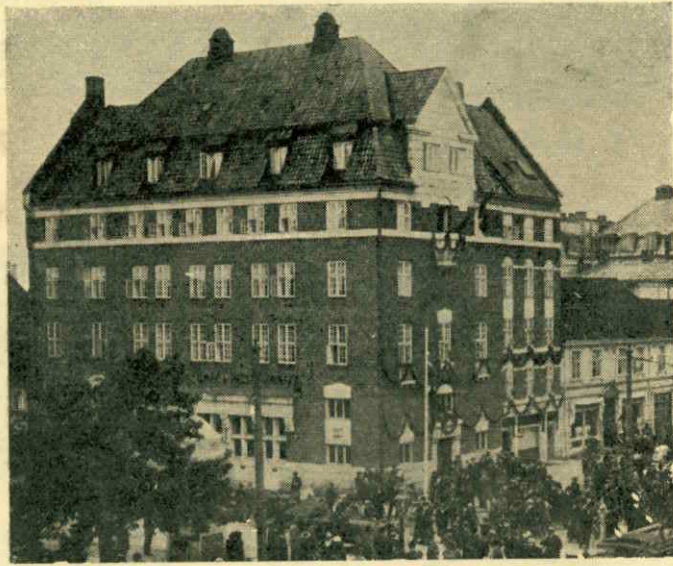


KAFE NORPARK, Crkanger - Rutebilstoppested.



«NORBUNKER 5» bunkrer i Trondheim havn.





NOR'S KONTORER. Kongens gt. 24, Trondheim.