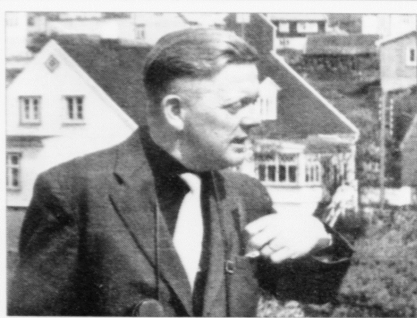


Skrívað og lagt til réttis: Magnus Gunnarsson



Petur William Háberg (1914-1984)

Petur W. Háberg

Petur William Háberg varð fæddur í Havn tann 31. august í 1914. Hann vaks upp í Havn, gekk í barnaskúla og realskúla, har hann tók avgjörða og varandi stöðu til réttinn hjá móðurmáli okkara í samfelagnum.

Liðugur við skúlan kom hann at arbeiða hjá Tórstein Petersen sakfara, og í hesum arbeiði hevði hann gott høvi at fylgja við í føroyska samfelagslívnum. Seinni fór hann at arbeiða hjá Jens av Reyni í P/F Tór.

Petur Háberg var skrivandi maður og skald. Við sínum holla kunnleika í føroyskum máli, saman við einum leikandi lottum penni, var hann ein dyggur stuðul í bróðrasamkomuni. Fleiri av teimum sálum og sangum hann hevur yrkt, eru sannir dyrgripir, og saman við tyðingum hansara úr øðrum málum av varandi virði.

Tað er ikki lítið av skrivilugum tilfari, ið liggur eftir hann. Umframt tað, ið Norrona Forlagið stóð fyri, er eitt nú "Jól-stjórnarn", "Lív og læra", "Bíblían í hovuðs-

heitum". "Sögur um sangir", onnur útgáva. P/F Dagblaðið gav í 1981 út bókina "Hugbirtingar", ið var ein greinaróð hjá Peturi Háberg í Dagblaðnum árinum 1976-77, bók av stórum síðsøguligum virði, sum honum var veitt M. A. Jacobsens virðislon fyri. Hann var eisini við í útgávu av føroysku Bíblíuni í 1949. Nú um dagarnar komu bókurnar "Israel. Land lyftisins og vit", ið eru fyrrilestrar hann helt í 1968, og "Hugsu um framtíð tina", ið hann fyrr hevði umsett og nú bleiv endurprentað.

Undir krígnum fekk hann hugskotið til barnahjálpargrunnin og stovnaði hann saman við Kissa, Ludvík Breckmann og øðrum. Hetta var eitt av hansara hjartamálum. Hann var í fleiri nevndum í Havn, so sum líkingarnevndini, gotunavnnevndini. Seinnu árin arbeiðdi hann sum reiðari á fiskivinnufyrirtøkuni Hvalnes. Petur Háberg andaðist 25 oktober 1984, 70 ára gamal.

Standard Vanguard

Eftir seinna heimsbardaga var stórus eftirspurningur eftir bilum í Bretlandi, tá verksmiðjurnar vendu aftur til bílaframleiðslu eftir at hava framleitt hernaðarkfór og flogfór undir krígnum.

Bretska arbeiðarastjórnin hevði áhuga í bílaframleiðslu til útflutnings. Bretar høvdu tørv á útendskum gjaldoyra at afturgjalda tá stóru uttanlandsskuldina. Politikkurin hjá stjórnini var at egga øllum bilverksmiðjum í Bretlandi til at gera í minsta lagi eitt bilmodell, sum var vælegnað til útflutnings.

Svarið hjá Standard verksmiðjunum í Coventry var Standard Vanguard, uppkallaður eftir einum bretskum slagskipi. Á tíðindafundi í juli 1947, árið fyri at bilurin kom á marknaðin, segði John Black, stjóri í fyrirtøkuni, at Vanguard verður framleiddur í Bretlandi - men teknaður til allan heimin.

Motorurin, ið hevði 4 cyl. og 2088 ccm, varð framleiddur av Standard og bleiv eisini brúktur til Ferguson traktorar eins og til fleiri Triumph modell.

At Vanguard líktist amerikanskum bilum var ikki so løgið, tí teknarnir hjá Standard verksmiðjunum í Coventry vóru sendir til London at sneyta og taka myndir av amerikanskum bilum uttan fyri amerikanskum sendistovnum, og har heryvirmennirnir hildu til.

Úrslitið varð ein rúmligur bilur, ið var góður at koyra langar túrar við á góðum vegi.

Seinni komu stationvognar, vörubilar og pick-up útgávur av Vanguard. Standard høvdu verksmiðjur í Belgia, Sveits, Australia og India, har teir framleiddu Vanguard bilarnar.

Seinasti Standard Vanguard var framleiddur í 1963.

út at koyra

Standard skuldi áseta standardin

Flestu bilar fáast í standard ella luksus útgávum. Frá síðst í 40-árunum og nakað inn í 60-árin var Standard eitt kent bilmerki her í landinum. Hesir bilar fingi heilt einfalt navnið Standard, tí teir skuldu áseta standardin fyri góðari bílaframleiðslu



Standard Vanguard hýrivognur hjá Poul Gaard Hansen í Havn. Bilurin varð keyptur frá Bilasøluni Norronu í 1953 fyri 13.000 krónur

Myndaiegari: Poul Gaard Hansen

Standard verksmiðjan varð stovnað í 1903 av Reginald Maudsley í Coventry í Onglandi. Endamálið hansara var at gera bilar, ið vóru settir saman av lutum, sum vóru royndir, kannaðir og góðkendir sum álitanði.

Bilarnir fingi heilt einfalt navnið Standard, tí teir skuldu áseta standardin fyri góðari bílaframleiðslu. Reginald Maudsley kom í figgarligar trupulleikar í 1907, og ein bilhandlari í London yvirtók fyrirtøkuna. Í 1912 kundi hann keypa fyrirtøkuna aftur við hjálp frá góðum vinum. Tey næstu 20 árin vaks fyrirtøkan stóðugt og flutti í stóri hól í einari verksmiðju í Canley í útkantinum av Coventry, sum hevði gjørt flogfór undir fyrra heimsbardaga.

Í 1928 varð Standard fyr-

tøkan yvirtikin av John P. Black, ið var versonur William Hillmann og arbeiðdi fyri bilverksmiðjuna Hillmann Motor Company.

Tá stovnarin av Standard fyrirtøkuni, Reginald Maudsley, doyri í 1934 bleiv John Black stjóri í Standard fyrirtøkuni. Undir hansara leiðslu vaks framleiðslan frá 5.000 til 50.000 bilar áðrenn seinni heimsbardagi brast á.

Hóast Standard ikki framleiddi sportvognar, høvdu teir samstarv við tveir stórar verksmiðjur, sum framleiddu sportvognar, SS Jaguar og Morgan.

Undir krígnum bleiv lagt um til framleiðslu av hernaðarakfór og øðrum hernaðarligum útbúnað. John Black fekk ein riddaraskross fyri sín lut undir krígnum.

Áðrenn krígið var av,

hevði Sir John P. Black, sum hann nú kundi kalla seg, gjørt atlanir fyri framtíðina. Hann vendi sær til William Lyon hjá SS Jaguar og skjeyt upp fyri honum, at teir gjördu eina samstarvsavtalu um framleiðslu av sportvognum.

John Black var góður handilsmaður, men var ringur at samstarva við.

William Lyon var nóg vitugur og realistiskur til at sigga, at teir høvdu lítla móguleikar at samarbeiða. John Black bar seg at á sín eyðkenda hátt og gjörði av, at hann vildi kappast beinleiðis við Jaguar bilarnar hjá William Lyon.

Standard keypir Triumph

John Black sá, at hann kundi ikki brúka Standard bilarnar at kappast við, og

ásannaði, at hann mátti útvega eitt annað "fint" bilmerki til ein góðan pris. Hann keypir Triumph fyrirtøkuna, sum eisini var í Coventry.

Triumph hevði verið í figgarligum trupulleikum áðrenn krígið, og ein verkfrøðingafyrirtøka hevði keypt fyrirtøkuna í 1939, og í 1940 var hon næstan heilt oyðiløgd av týskarum.

Eigarnir høvdu ongan áhuga í at framleiða Triumph bilar, og 24. november í 1944 seldu teir fyrirtøkuna til Standard verksmiðjuna.

Sum úrslit av góðu handilsevnum hjá John Black, kundi Standard nú hava Triumph sum eitt meira fint og sportligt bilmerki til bílagan pris at kappast við Jaguar.

Søgan um Triumph

Fyrirtøkan gjørdist offur fyri figgarligum inntrivum frá bretska stjórnini í 1961, ið høvdu við sær ein nóg skerdan eftirspurning av nýggjum bilum

Triumph var ein gomul ensk fyrirtøka, ið var stovnað í 1890 av tveimum týskum tilflytarum, Siegfried Bettmann og Mauritz Schulte. Teir valdu navnið Triumph, ið merkir sigur ella at sigra, og tað var eitt navn, sum var lætt at skilja á øllum málum í Europa.

Triumph byrjaði við at framleiða súkkul, og seinni motorsúkkul. Tann fyrsta Triumph motorsúkkul var framleidd í 1902. Við endan á fyrra heimsbardaga yvirtók Triumph eina stóra verksmiðju í miðbynum í Coventry og bleiv ein av størstu bretska motorsúkkulframleiðarum.

Ein verksmiðja í Clay Lane varð keypt til bíla-

framleiðslu. Fyrsti Triumph bilurin var framleiddur í 1923, og fyrsti hópfamleiddi bilurin kom á marknaðin í 1927, tað var ein Triumph Super Seven, ið var ein bilugur og vælutstýrdur bilur til beinleiðis kapping við Austin Seven.

Í 1933 kom sportvognurin Triumph Dolomit Roadster.

Miðskeiðis í 30-árunum kemur Triumph í figgarligar trupulleikar, og í 1939 varð bilverksmiðjan seld til ta verkfrøðingafelagið, sum í 1944 seldi Triumph til Standard fyrirtøkuna.

Navnið Standard bleiv strikað í 1963

John Black hevði samar-

beiði við Harry Ferguson, traktor framleiðaran, og Standard fór undir framleiðslu av Ferguson traktorum í 1946.

Í fleiri ár var henda framleiðsla tann, ið gav mest av sær. Eftir krígið byrjaði framleiðslan av bilum aftur við somu modellum, sum áðrenn, Standard Flying Eight, Twelve og Fourteen, til Standard Vanguard kom á marknaðin í 1948.

John Black var sera ráðaríkur við máttinum, hann rak Standard-Triumph fyrirtøkuna, og á einum fundi í januar 1954 var hann tvungin til at taka seg aftur.

Almenna søgan var, at hann hevði heilsutrupulleikar eftir ein bilsamanstoyt.

Eftir hann tók Alick Dick leiðsluna í fyrirtøkuni tey næstu 7 árin til 1961, tá kenda buss og lastbílaverksmiðjan Leyland, yvirtók fyrirtøkuna.

Sjálvt um sølan av bilum var hampuliga góð, var figgarstøðan hjá Standard-Triumph minni góð.

Fyrirtøkan gjørdist offur fyri figgarligum inntrivum frá bretska stjórnini í 1961, ið høvdu við sær ein nóg skerdan eftirspurning av nýggjum bilum.

Navnið Standard varð strikað í 1963, og Triumph livdi víðari sum ein partur av British Leyland til 1984, tá teir framleiddu seinasta bilin við Triumph búmerkinum.