

Til venstre: Ved skrivebordet i Roald Amundsen's hjem på Svartskog ble de fleste av hans bøker til. Over bordet henger bildene av hans foreldre, skipsfører, senere skipsreder Jens Ingebrigtsen Amundsen (1820-86) og hans hustru Hanna Henrike Gustava, f. Sahlgren (1837-1903). På veggen til høyre: Flagget som fulgte Amundsen på alle hans færder. Den utstoppede pingvinen stammer fra Belgica-ferden (1898) da Amundsen var styrmann om bord. (Foto: Selve Harm).



Over: På veggen i arbeidsværelset henger dette verdenskartet, og på bordet foran ligger scrap-bøker med hundrevis av utklipp om Amundsons færder fra norske og utenlandske aviser. (Foto: Selve Harm).

Til venstre: I monter i kabinettet finner vi disse utstoppede rosenmåkkene, som bare lever i artiske strok. På veggen over henger bilder av kongefamilien. Bildene fulgte med Amundsen på alle hans færder, også om bord i luftskipet «Norge». (Foto: Selve Harm)

Vinterveien mot vest

Nordvestpassasjen – en eldgammel drøm hos store sjøfarere å kunne beseire den. Men alle hadde tapt. Alle – inntil vesle «Gjøa» med den 33-årige kaptein Roald Amundsen og seks andre nordmenn om bord kan heise hjemlandets seiersfane i mastetoppen. Det ble vår store polarforskars første triumf. Senere skulle hans brennende dådstrang føre ham til nye seire over elementene – lengst i sør og lengst i nord.

Av Idar Kristiansen

«En seller! En seller!»

Mannen i mastetoppen boyer seg over kanten av tømmer og hauker ned mot dekket, mens han fekter med armene og peker vestover.

En seller!

Ordene slår inn i mennene lik prosjektiler. Et øyeblikk stivner de til overfor dette nesten ufattelige, omrent som duellanten i dødens øyeblikk. Kan det være mulig? Kan det virkelig være mulig at de gjennom to lange år har duellert med døden – og seiret?

Den 33 år gamle kaptein, født samme år som hans jakt ble bygd, i 1872, synes plutselig å gå fullstendig amok. Med en sver kniv hogger han los på noen halvfrosne reindyrskrotter som henger i riggen, hogger los store stykker rødt, rått kjøtt, stapper stykkene i munnen og hogger videre. Lik en beruset kannibali hogger han videre – mer, mer! Kameratene har aldri sett ham slik, så ubalanseert. Hans hjerne er kjent for å eit polartrakkenes kjølige ro og klarhet. Og nå dette delirium i rått kjøtt, oppkast – og mer kjøtt, mer! Er Roald Amundsen blitt fullstendig gal?

Nei, han er ikke det. Skjont stundom er andre menn blitt gale under liknende forhold som dem han og hans kamerater har gjennomlevd siden de en fjern juninatt snek seg ut Kristianiafjorden lik tyver, på flukt for truende kreditorer, vekk – mot dåd eller arktisk død.

Døden i Nordvestpassasjen. Den som beseiret de portugisiske brodrene Gaspar og Michael Coote-Real, engelskmannen John Rut, og en lang rekke andre i de fire seklene som fulgte. Døden i Nordvestpassasjen, den som skrekinnlagende grundig beseiret Sir John Franklin og hans 130 menn, for deretter å slenge deres visne legemer fra seg på en snødekket, øde øy, til mat for rev og ravn. Helt siden 1490-årene, Columbus og Vasco da Gamas store decennium, helt siden John Cabot i 1497 måtte gjøre vendereis på 56 grader nord, har hundrevis av ekspedisjoner prøvd seg i duell med sin fryktelige motstander nord i isødet.

Alle har tapt. Alle – inntil velse «Gjøa» med de

sju mennene Roald Amundsen, Godfred Hansen, Anton Lund, Helmer Hansen, Peder Ristvedt, Gustav Viiik og Adolf Lundstrøm om bord finner sin motstanders svake punkt, og etterpå kan heise hjemlandets seiersfane i mastetoppen.

– Omseilingen av Nord-Amerikas fastland har vært den oppgave i polarforskningen som uten sammenlikning har beskjæftiget menneskeheden sterkest. Og på dens løsning har det vært ofret flere liv og større verdier enn på noen annen, skriver Amundsen etter endt tokt. Han har utvilsomt rett. Også hans egen ekspedisjon må legge sitt offer på det hvite alteret. 28-åringen Gustav Juel Viiik fra Horten, ekspedisjonens yngste deltaker, blir narret inn til den evige frost 1. april 1906. Fem måneder før hurraropene bruser mot kameratene i Nome, Alaska, og tvinger tårene fram i øynene deres, blir han lagt i sin sorte kiste, tungstindig snekret sammen av vennen, tromsøværingen Anton Lund.

Den samme drøm som fylte seilene på Columbus' skip «Santa Maria» i 1492 og første Vasco da Gama rundt Afrikas sørspiss få år senere – drømmen om sjøveien til India, til det krydderriket Østen – ligger bak de første ekspedisjonenes desperete forsök på å forsere ismassene nord for det amerikanske kontinent. Etter Vasco da Gama heter det imidlertid ikke «Sjøveien til India». Det heter «den korteste sjøveien til Indias». Profitbegjæret, gulltursten har hastverk.

I 1576 ser det ut til at Martin Frobisher skal få slukket sin gulltur. Ikke i Østen, men i en bukt på Baffin Island, mellom Grønland og Labradors nordvest-kyst. Han finner en mengde blinkende steiner, og mister brått interessen for India. Hjemme i England får han vite at steinene inneholder det han har håpet på – gull. Frobisher sender 15 lasteskip nordover. Med umenneskelig slit får han fylt dem med stein til ripa, stein som han seiler hjem til London i triumf. Det viser seg at steinene knapt er anvendelig til annet enn veibygging. «Gullet» i hans dyrebare steinlast er simpel kis.

Historien om Nordvestpassasjen er en historie om mot og dåd, om skuffelser og død. Det er historien om John *Knight*, som ble slått i hjel av innføde på kysten av Labrador. Det er historien om kaptein Henry *Hudson*, som mytterister satte om bord i skipets redningsbåt sammen med ni andre og overlot til en kold tilintetgjorelse hinsides alle håp. Det er historien om *Collison*, *MacClure* og *MacClintock*, om *Parry* og *Ross* og *Rae* – menn som alle utvidet verdens viden og føyde nye, avgjørende brikker til det mysteriøse puslespill som het Nordvestpassasjen. Det er historien om Sir John *Franklins* tragedie i 1845–46, og det er historien om et snes skip som i årene etter seilte nordover med samme ordre: Finn *Franklin!* Men det er også historien om hvordan en håndfull nordmenn fant lei og led der en hærskare andre seilte vill – historien om hvordan David seiret der Goliat måtte gi tap.

Femten år gammel leste Roald Amundsen Franklins bøker om hans tidligste forsøk på å erober passasjen, leste om håp og skuffelser og ukuelig vilje, leste om kamp mot storm og is og frost og en sult så intens at Franklin og hans menn måtte spise sine egne stevler for å overleve. «En merkelig trang fikk meg til å ønske at også jeg engang måtte få gjennomgå det samme», skrev Amundsen senere. «Kanskje var det ungdommens idealisme, som jo ofte tar veien mot martyriet, som fikk meg til å se meg selv som en slags korsfarer i arktisk forskning.» I alle fall – en stråle av nordlyset hadde gjennomboret hans sinn. Drømmen om Nordvestpassasjen hadde slått rot i ham – også i ham.

Den 30. mai 1889 kom Fridtjof Nansen til Kristiania etter sin berømmede Grønlands-ferd «med glans om sin ranke skikkelse». Han hadde fullført



Dette portrettet av Roald Amundsen henger i Framhuset på Bygdøy og er malt av Arthur Fuller. (Foto: Burny Iversen).



«Gjøa» utstyres med ny rigg og blir malt opp i anledning hjemsendelsen til Norge fra San Franciscos Golden Gate Park. Parkforstander Jack Spring tar avskjed med den historiske skuten, som nå får sin plass ved Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy.

«galmannsverket», det u gjørlige. Beruset av stundens storhet tenkte Roald Amundsen, syttenåringen: Om du kunne klare Nordvestpassasjen!

Han studerte medisin, han mønstret på som jungmann på selfangst i 1894, drog til sjøs med andre skip, tok styrmannsksamen og fulgte med beligeren Gerlachs antarktiske ekspedisjon som styrmann i 1897–99. Mens Gerlachs ekspedisjon i 13 måneder lå innefrosset under Sydkorset, modnet en plan i Amundsen: Han ville forbinde sin barndoms drøm om Nordvestpassasjen med det «i og for seg vitskapelig langt viktigere mål: Å fastslå den magnetiske nordpolens næværende beliggenhet». – Følgelig drog han til Tyskland for å studere jordmagnetisme.

Efter grundige forberedelser, mye motgang og hånd, men også oppmuntring – satte han seil for sitt livs første store mål en juninatt i 1903. Om bord i «republikken Gjøa» var alt lutter smil. Endelig underveis! «For fulle seil og en frisk bris av sørøst bar det vestover i rykende fart. Hun danset på bolgettoppene, «Gjøa» – hun konkurrerte med mäken! De skulle bli en annen dans siden.

I Peilstredet rente de opp på undervannsskjær, og stormen var nær ved å smadre skuta. En brann i maskinrommet – der oljetanken befant seg – var

nær ved å blåse «Gjøa» til værs. En storm fra vest gjorde sitt ytterste for å slenge netteskallet på land. Men tross alle farer, tross storm og is og kulde og undervannsskjær og branntillop famlet ekspedisjonen seg fram til sørkysten av Kong William Land, hvor de fant en lun liten bukt som egnet seg fortrolig til vinterhavn. Her gikk de straks i gang med forberedelser til overvintringen.

Ved ankomsten til Gjøahavn lå Simpson-stredet fullstendig isfritt. Nordvestpassasjen lå altså åpen videre vestover – det måtte ha vært svært fristende å seile videre mens anledningen var der – mot Beiringstredet, mot verdensberømmelse. «Men vi hadde først og fremst til mål for oss å skaffe beskjed om den magnetiske nordpol – og så fikk passasjen stå hen som det mindre viktige.»

Det mindre viktige! Nordvestpassasjen – skip og sjømenns skjebne, mange generasjons uoppfylte drøm!

Alt mulig, den minste detalj er grundig gjennomtenkt. Proviantkassene er lagd etter mål og er like store, fylt med sand eigner de seg ypperlig som «murstein» i såvel bolig- som observatoriebygg. På grunn av de magnetiske målingene har man vært forutseende nok til bare å anvende kobberspik i kassene.

To år blir de liggende i Gjøahavn. Ute kan temperaturen gå ned i minus 62 grader Celsius, inne er den i ti av årets måneder sjeldent over 0 grader. Men karene har for vært ute en vinterdag, i Arktis, i Antarktis. De er kledd etter klimaet, slik eskimoene er det. Og ikke minst: De er mentalt rustet for å tåle såvel frost som mørketid, såvel øyeblikkets farer som ispedts stillhet og ventetidens uvisse, ensomme døgn.

Dessuten: Alltid er der noe som skal gjøres, noe som kan gjøres for den som vil. Uvirksomhet har drept mange. Karene i Gjøahavn vil nødig dø. De arbeider – tar sine observasjoner, driver jakt, handler med eskimoene, foretar lange og stundom farefulle ekspedisjoner i jomfruelig land. For en tom hermetikkboks kjøper Amundsen to praktfulle kvindadrakter, for en grov synål fire av de vakreste hvitrevskinn han noen gang har sett. De legger ut depoter med tanke på fremtiden, depoter som ikke sjeldent blir plyndret til siste pemmikanplate, av eskimoer, av bjørner. Sammen med Peder Ristvedt føretar løytnant Godfred Hansen, dansken som er ekspedisjonens nestkommanderende, en sledereise for å kartlegge østkysten av Victoria Land. Reisen kommer til å vare i 84 døgn. Til sammenlikning: Amundsens sledetur varer Framheim-Sydpolen seks år senere varer i 99 døgn. Alltid er det noe som skal gjøres, alltid nye matforsyninger som ønskes, alltid nye områder som bør undersøkes. Ingen behøver å kjede seg. Ingen skal få anledning til å kjede seg!

De skaffer seg venner blant eskimoene, stundom litt «bedre» venner enn de selv ønsker. De er tvunget til også å skaffe seg respekt. Å demonstrere sin makt ved å sprengne en iglo i luften kan nok hjelpe mot tyver. Men selv om dødbringende våpen, rikholdig, for naturmennesket eventyrlig utstyr, evne til øyeblåsning til fremkalte lys og varme, medisiner, proviant – selv om alt dette plasserer Den Hvide Mann i en gud-lignende posisjon overfor de innfødte, lurer det farer likevel, mener Amundsen. Ikke minst lurerfarene i karene selv:

«Men i samme øyeblikk som den hvite mann gir etter for sine lavere instinkter og tar seg friheter overfor de innfødtes kvinner, synker han ned på det ordinære menneskets nivå og utleverer seg til deres (de innfødtes) barmhjertighet.»

Da omgangen med de innfødte begynner å bli vel intim i Gjøahavn, finner Amundsen det riktig å advare sine medarbeidere mot å gi etter for den slags fristelser. Ingen slår til i valsen! Ganske ironisk er det på denne bakgrunnen at da Amundsen i 1922 bringer hjem til Norge to barn, på henholdsvis fem og ni år, barn som han har løvt fedrene deres å ta seg av, blir han beskyldt for å være deres far!

Misunnelse, sladder, bakkaskelsel! Han faktisk ofte nok lære småkrypene å kjenne, Amundsen – småkrypene som gnager los nede ved kjempetrernes røtter. Stundom makter de å felle treet. Andre ganger nøyer de seg med å drepe livskraften.

Den 13. august 1905 forlater «Gjøa» sitt vinterkvarter – setter av sted for spente seil og 13 hestekrefters motor vestover gjennom Simpson-stredet, gjennom farvann hvor ingen har seilt før, farvann som aldri før er loddet opp. Gang på gang synes det som om «Gjøa» skal bli tvunget til å snu. Hvor de enn famler seg fram i de krokete sundene, støter de på lumske grunner og farlige undervannsskjær.

– Dag ut og dag inn, i tre uker – de lengste uker i mitt liv – snek vi oss av sted mens vi loddet oss fram og forsøkte smart her, smart der, ja overalt å lure oss inn i et sund, som kunne føre oss uskadd til de kjente farvann i vest, forteller Amundsen. – En gang hadde vi i Simpson-stredet én tomme vann under kjolen!

Under disse – som han tror – siste anstrengsene for å nå sitt mål – «vårt mål» – kan Amundsen hverken sove eller spise. «Maten satte seg simpelthen fast i halsen. Hver nerve stod spent til det ytterste. Jeg måtte jo i tide være oppmerksom på enhver fare og enhver felles som vi kunne komme til å gå i. Det skulle lykkes oss.»

Det er ikke vanskelig å forestille seg Amundsens

Forts. side 40

Roger tar opp en viktig detalj

I dag hadde Jan en sjans til å utmerke seg, men dessverre overså han den. Og det hadde sikkert også mange andre gjort.

La oss se på det som skjedde.

Bias
▲ Ess 3
♥ 10 8 6 5
♦ Ess Ko
♣ Da Kn 10 9 7

| | | | | |
|-------|---|---|---|-------|
| Roger | N | V | Ø | Stein |
| | 5 | | | |

Jan
▲ Ko 7 4 2
♥ Ko 4
♦ Da 9 5
♣ Ess 8 5 3

Bias var giver, og Bias og Jan var i sonen. Meldingene gikk:

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| Bias | Stein | Jan | Roger |
| 1 kl. | 1 hj. | 1 sp. | pass |
| 2 kl. | pass | 2 gr. | pass |
| 3 gr. | pass | pass | pass |

Utspill fra Roger: hjerter Dame, og Stein oppmuntrer med sverven. Jan stikker naturligvis med Kongen, går inn på bordet på ruter og tar kloverfinessen. Men akk!, Roger har Kongen og gir hjerter tilbake. Derved får Stein hele fire hjerter-stikk. En bet.

Hele fordelingen: (over til h.)

Ville De ha spilt slik?

Vi har prøvd å ville Dem litt ved å si at «Jan naturligvis stikker med Kongen». Det var det han ikke skulle ha gjort!

Da spillet var over jamret Jan seg litt:

▲ Ess 3
♥ 10 8 6 5
♦ Ess Ko
♣ Da Kn 10 9 7

▲ 10 8 6 5
♥ Da 2
♦ 8 6 3 2
♣ Ko 6 2

| | | | |
|---|---|---|---|
| N | V | Ø | S |
| 5 | | | |

▲ Da Kn 9
♥ Ess Kn 9
♦ 7 3
♣ Kn 10 7 4

▲ Ko 7 4 2
♥ Ko 4
♦ Da 9 5
♣ Ess 8 5 3

— Uflaks, som vanlig, sa han.
Men da var det at Roger grep inn:

— Du har spillet i din hule hånd ved å fire på første hjerter. Neste hjerter tar Stein med Esset, men fremdeles har du hjerterhold på bordet. Og jeg er gjort kampudkig, for når jeg siden kommer inn på klyven Konge har jeg ikke flere hjerter igjen. Derved har du full kontroll, og vinner lett.

— Men du kunne jo ha enda en hjerter, og da går jeg bet, forsøkte Jan seg.

— Lite trolig, unge mann, repliserte Roger. — Det er rimelig å plassere Stein med 5 hjerter, etter innmeldingen. Dessuten ville jeg med Damen tredje ha spilt ut liten hjerter — ikke Damen.

— Du har nå svar på alt, sukket Jan. — Men du må jo være tilfreds når du får plass i regnskapet?

— For bridgens skyld hadde jeg heller sett at du hadde ført troppe dine til seier, sa Roger. — Sånt setter jeg pris på, selv om jeg da hadde kommet i minuskolonnen...

Chicago, New York, i San Francisco må Roalds bror Gustav assistere som stand in når programmet blir for anstrengende. Begeistringa er overveldende, i USA, i Norge, i store deler av verden.

I Kristiansand blir Amundsen møtt av et norsk panserskip, for å bli ført til Honnørbyggen i Kristiania, hvor han blir mottatt med alle æresbevisninger. Kongen, som lik sin forgjenger har bidratt til ferden med 10000 kroner, er til stede ved den etterfølgende fest i Logen, det samme er regjeringen og alle utenlandske diplomater. Alt er jubel — så lenge den varer. Glemt er all mistro og alle håndord som fulgte «Gjøea» på ferden mot vest for tre år siden. Amundsen har gjort sine kritikere til skamme.

Han har erobret Nordvestpassasjen og brakt hjem et materiale som vitenskapsmennene bruker tyve år på å arbeide. Men Nordpolen har han ikke erobret, heller ikke Sydpolen. Nye målvinkler, nye ferder skal finansieres, Amundsen må gå en ny tiggengang for å skaffe penger.

Jubelen stilner av. Man jubler ikke for en tigger. Selv ikke for en som har erobret Nordvestpassasjen, og med sin brennende dådstrang omfavner jordkloden.

(Forts. i neste nr.)

— Hva er det da som gjør at et så lite firma kan hevde seg så godt i konkurransen med de store gutta på verdsmarkedet?

— Jeg tror at det først og fremst skyldes vår lange erfaring. Vi har vært spesialister på dette området så lenge at vi kan angripe problemene mer effektivt enn andre. Dessuten er våre konstruksjoner usædvanlig robuste og har meget lang levetid. Altfor lang når vi tenker på at vi lever av å konstruere stadig nye! Hvis en av våre maskiner er ute av drift, så skyldes det som regel tekniske grunner. De er så sterke at det simpelthen ikke er mulig å ødelegge dem. Det eneste måtte være at en maskin ble tatt av et ras, — det er den ikke konstruert for!

— Dere er altså utelukkende konstruktører og har ikke noe med byggingen av maskineriet å gjøre?

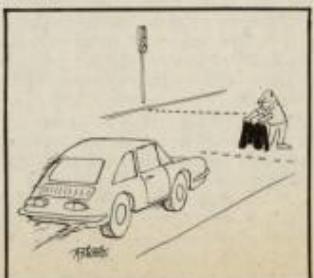
— I alminnelighet ikke. Tidligere konstruerte vi også jumbo-rigger uten hensyn til hvem som skulle leve remaskinene som skulle monteres på dem. Men nå er vi kommet inn i et annet spor, ved at vi for smart tre år siden innledet et samarbeid med konsernet Ingersoll-Rand. Nå foregår hoveddelen av vår virksomhet innenfor rammen av dette samarbeidet, og det innebærer store fordeler for oss. Vårt firma er for lite til å stå på egne fotter ute i verden, mens Ingersoll-Rand er representert over det hele. Derved slipper vi også å drive vår egen salgsvirksomhet og kan koncentrere oss mer om de rene konstruksjonsoppgaver...

Herbert Bronders legger ikke skjul på at han på grunn av sin nedsatte fôrlighet og hensyn til sin helbred forevig, har vært nødt til å sette ned tempoet. Men dette betyr ikke at firmaet sakker akterut i konkurransen på verdsmarkedet. Bronders stedfortreder, ingenør Kjell Karlsen, har deltatt i dette arbeidet så lenge at han ikke har noen problemer med å føre tradisjonene videre.

Karlson er utdannet maskiningeniør, og de to medarbeiderne utfyller hverandre derfor faglig sett på en utmerket måte. Begrepet Herbert Bronders omfatter således i dag ikke bare én, men to fremragende ingeniører. Kjell Karlsen var med allerede da Herbert Bronders grunnta sitt eget firma i 1956. Senere var han i noen år knyttet til gruveavdelingen ved Norges Tekniske Høyskole, før så igjen å vende tilbake til tegnebrettet hos Herbert Bronders.

Ingenør Bronders legger stor vekt på å fremstille sin suksess som et resultat av samarbeid, og han gjør det på en måte som et typisk for hele hans livsholdning, en holdning som kanskje best karakteriseres ved det enkle ordet beskjedenhet.

— Når vi har arbeidet oss fram til løsningen på et problem, så er det ingen av oss som spør om hvem som egentlig fant på det. Vi snakker i det hele tatt ikke om det, for det er ikke mulig å skille ut hva den ene og den andre har æren for. Det kaller jeg samarbeid!



Vinterveien...

Forts. fra side 16

tilstand, hverken den mentale eller den fysiske. Men de kommer igjennom, det lykkes. Og i samme øyeblikk som ropet «En seiler! En seiler!» lyder fra utvikken, er det som om en appetitformidlene bryter blir slått på. Amundsen kaster seg over reinsdyrkrittene og sluker rått kjøtt til han kaster opp — ja, helt til han ikke orker å kaste opp mer!

Seileren de har fått i sikte, er hvalfangeren «Charles Hansson» av San Francisco. Møtet mellom Amundsen og kaptein Mc Kenna kan minne om et annet møte — det mellom Livingstone og Stanley.

— Er De kaptein Amundsen? spør Mc Kenna.

Joda, han er da det.

— Er dette det første farter? De har møtt?

Jovisst!

Mc Kenna's ulike-ansikt lyser opp. Han trykker Amundsen's hender lenger og hjerterlig.

— Jeg er overmåte lykkelig over å være den første som ønsker Dem velkommen gjennom Nordvestpassasjen!

Lite aner Amundsen at han skal bli tvunget til enda en overvintring, ved King Point, før han kan føre «Gjøea» gjennom Beringstredet, til seierspalmer, frydfull berømmelse — og ubetalte regninger.

Oppholdet ved King Point varer elleve måneder. Amundsen er utålmodig. Det finnes en telegrafstasjon i Eagle City, hinsides 9000 fot høye fjell, hvorfor ikke dra dit og utveksle nyheter med den store verden?

Javel, Eagle City er 700 kilometer borte. Hva så? Amundsen frykter hverken ødemark eller avstand, tid han har nok av. Altså: Av sted til Eagle City!

Han kommer vel fram. Han kommer også velberget tilbake, måneder senere, tidsnok til å lukke Gustav Juel Wiiks øyne. Forst den 23. juli er forholdene slik at kurset igjen kan settes for Beringstredet. Den siste august bruser «Ja, vi elsker» de seks nordmennene i møte på Nomes red. Verket som John Cabot begynte 409 år tidligere er endelig fullført.

Et par uker senere blir Amundsen tiljublet på en bankett i Seattle. Da han skal forlate byen, blir han stoppet på gaten av en norsk gullgraver som gjerne vil spandere en avskjedssdrink. Amundsen kan ikke si nei. Mannen ber verten i nærmeste saloon sette fram så mange flasker som han klarer å trekke opp, styrter ut på gaten og roper at alle som vil må komme inn og drinke en avskjedsskjål med «han Roald». På ento-tre er saloenen full av folk som får utdelt en hel flaskje champagne hver. Gildet står på i ti minutter, det koster 1500 dollar.

Triumferden går videre — til San Francisco, Los Angeles, Minneapolis,

ved Franzfoss Bruk i Bærum. Men jeg hadde lenge hatt lust til å begynne for meg selv, og det gjorde jeg altså i 1956. Jeg hadde stor interesse for konstruksjon av rigger og bukker til bruk ved boring i fjell. Den aller første konstruerte jeg hos Hydro, og etter krigen tegnet jeg et stillas som ved hjelp av enkel hydraulikk kunne tilpasses en tunnel. Denne bukken, eller hva man vil kalle den, var den første av sitt slag i landet. Senere kom vi over i virkelig høytrykk i hydraulikken. De første jumbo-riggene hadde plattformer som kunne heves og senkes, og her stod arbeidere som dreiv borehull med håndbor. Deretter kom vi over i rigger med hydraulisk styrt sommer med fastmontert boreutstyrt.

— Dette er jo rent maskineri. De er jo utdannet som bergingeniør?

— Det er riktig, men slektskapet mellom de to områdene er nokså nært. En bergingeniør som har synene med seg, vil snart se hva som trenges av utstyr, og han står da overfor valget om han selv skal være med på utviklingen av dette utstyret, eller om han skal la andre gjøre det. Maskineriet er et hjelpemiddel for en ingenør som driver i fjellet; og han vet best hvordan det bør være. Vanligvis må han da oppsøke en fabrikant som ikke kjenner problemer like godt, hvis han ikke selv kan utvikle det rette utstyret. Personlig har jeg alltid følt stor tilfredsstillelse ved selv å kunne være med på å løse problemlene. Ja, jeg vil si at fornyelsen ved å konstruere en ting er viktigere enn betalingen, selv om det er et dårlig forretningmessig prinsipp!

Er dette et område hvor konkurransen på verdsmarkedet er stor?

— Jeg kan trygt si at den er meget stor, og derfor er det jo gledeleg at vi hevder oss såpass godt. F. eks. holder Sverige på å bli et av våre viktigste markeder, og det betyr at vi har beveget oss inn i løvens hule. For svenskene har en sterkt internasjonal posisjon når det gjelder bergboringsutstyr.