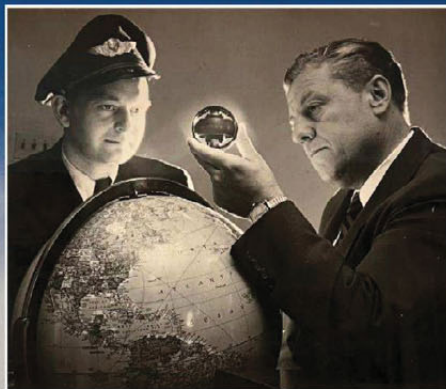


I DENNE NORSKE BYEN KOSTER ÉN CENTIMETER JERNBANE 27 600 KRONER

V menn

UKE 18 2. MAI 2025 kr 99



**Einars idé
endret
flyhistorien**



ISKALD GENISTREK

**Gjorde SAS
til gigant**

+ REISE-EKSTRA: Nordens beste perler

Avslørt av
norske arkeologer
**Ferieøyas mørke
hemmelighet**

George konspirerte
mot kongen
BLE DRUKNET I VIN

**KAN TRUMP
FÅ EN EKSTRA
PERIODE?**

bc	005	021
----	-----	-----

7 023067 500057

nr. 21 2025 www.vimenn.no

INNHold

REPORTASJER

6 Bor i jumbojet

I California har flykroppen til en gammel Boeing 747 blitt til en luksurvilla.

12 SAS først over Nordpolen

Den unge navigatøren Einar Sverre Pedersen foreslo å legge sivile flyruter over Arktis. Men starten hadde et preg av eventyr – og risiko: Gjemt i passasjerflyet lå en utstyrs pakke ingen snakket høyt om, med jaktgevær, isøkser, spader og soveposer.

24 Den norske imperialisten

Quislings «utenriksminister», Finn Støren, drømte om å okkupere det vestlige Sovjetunionen og gjøre Norge 3,5 ganger større.

32 Lang landsby

Suloszowa i Polen har bare 3500 innbyggere – men alle bor langs den ni kilometer lange og eneste gaten i landsbyen.

38 Bilrevolusjonen

Ingen kunne lage biler som Henry Ford. V8-kjerra til gangsterparet Bonnie og Clyde ble pepret med 107 kuler, men startet på første forsøk.

48 True Crime: Jernbanemorderen

Overfallene, voldtektene og drapene hadde én ting til felles: Ofrene ble funnet langs jernbanelinjene i London-området.

58 Hemmelig skattejakt

Vi hadde ingen tillatelser, men det er jo ikke forbudt å snørkle i Middelhavet, sa de norske arkeologene som i skjul undersøkte havbunnen utenfor de kritthvite strendene på ferieparadisene Naxos – for å avsløre øyas dystre fortid.

66 Bil: Jaguar Type OO

Første møte med den glamorøse nykommeren.

74 Reise-ekstra: Oppdag Norden

Vakre Vestlandet, bilfritt på Koster og dansk idyll.

I DENNE UKENS VI MENN ...

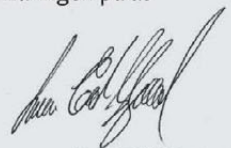
...kan du lese om en den dristige satsingen som gjorde det lille, unge flyselskapet SAS til ett av de ledende i verden, ved å ta den banebrytende snarveien over Arktis til fjerne kontinenter.

At de gjorde forberedelser i skjul på at ting kunne gå veldig galt, deriblant fly med forfalskede navn og nummer, gjør ikke historien mindre spennende.

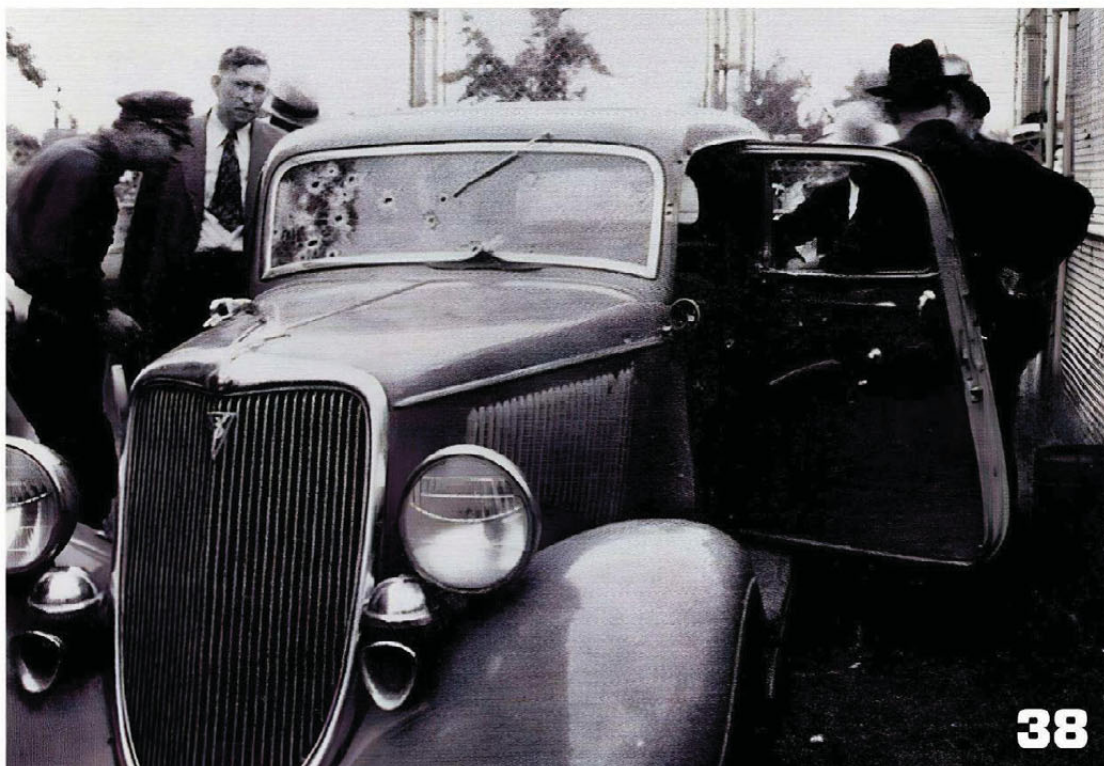
Idag sliter SAS etter å ha vært på konkursens

rand. Diplomer og hvite duker høyt over polpunktet er ikke lenger noe salgsargument. Men når man leter etter forklaringen på at mange unge fortsatt vil bli piloter, ligger den kanskje her.

Takk for at du leser Vi Menn!



Lars-Erik Nygaard



38

«Kjære Mr. Ford, skrev bankraneren John Dillinger. – Takk for at du laget Ford V8 så rask og robust. Ellers hadde jeg ikke klart å kjøre fra purken.



32



58



66



74

EVENTYRLIG SUKSESS I NORGE

SEALION 7 4X4

BYD

byd.no

Den perfekte norske familiebil fra verdens største elbilprodusent

502km WLTP rekkevidde • 1500kg hengervekt

75kg takvekt • Høyt utstyrsnivå

578 l bagasjerom

MÅ SES OG
PRØVES!

Lanseringskampanje kun

469.900,-

Begrenset antall

Excellence-utstyrspakke inkludert – spar 129.000,-

91,3 kWh Blade batteri • Firehjulstrekk • Panoramatak med elektrisk solskjerm • 20 tommer Michelin Pilot Sport • Fjernlysassistent
Apple Carplay og Android Auto • Dynaudio lydsystem med 12 høyttalere • 360 panorama kamera • Flerfarget atmosfærellys
Vehicle-to-Load (V2L) funksjon + V2L kabel • Stemmestyring • 15,6 tommer roterbar skjerm • Cloud Service BYD App
Trådløs mobillading med kjøling • Sportsseter med oppvarming og ventilering • Head-Up Display med navi. Les mer på byd.no



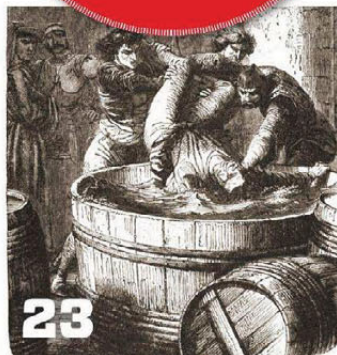
INNHold

FASTE SIDER

- 10 Sløseribudsmannen**
Jernbaneprosjekt går ikke på skinner.
- 20 Blinkskudd**
Kongen av Falklandsøyene.
- 22 Yans 10 på topp**
Dyster krigsliste.
- 23 Skjenkens historie**
Konspirator druknet i vin.
- 30 Grafikk**
Trump antyder en tredje periode.
- 36 Ny viten**
Tornadoer dukker opp der ingen forventer det.
- 44 Quiz**
Vi Menns spesialquiz med tolv nye spørsmål og svar.
- 45 Kryssord**
Vinn én million med flax.
- 46 Sudoku**
Ukens hjernetrim
- 54 Kule sider**
Lunch, Pondus, Radio Gaga, Rutetid, Absurdgalleriet m.fl.
- 64 TimeOut**
Skråblikk på verden.
- 72 Reisemix**
Tour de ferie i Frankrike, Jylland stadig i vinden og bortglemte øyer i nord.
- 82 Neste uke**

10

...spennende å se den endelige prisen når prosjektet kanskje blir ferdig en gang. Det ligger an til å bli verdens dyreste jernbanestrekning.



LEDER

Nei, det er ikke nok

I flere tiår har våre politikere – av og til med noen hederlige unntak i FrP og Rødt – jobbet nærmest fulltid med å fjerne Forsvaret.

Etter invasjonen av Ukraina fikk pipen en annen lyd. Tvuget av vår aggressive nabo sin invasjon av Ukraina, forsto de at det å sørge for borgernes sikkerhet faktisk er myndighetenes viktigste oppgave.

Derfor er det nå tverrpolitisk enighet om massive investeringer i det neste tiåret – 1600 milliarder kroner skal pumpes inn.

Men dette er investeringer. Det virker som at de har glemt at dagens Forsvar også må ha kampekraft. En rekke nåværende og pensjonerte toppoffiserer advarer nå mot utviklingen: Våre avdelinger har ikke råd til å øve, og utstyr blir ikke vedlikeholdt godt nok.

Det er forstemmende at det skal være så vanskelig for politikerne, dette.

DAGENS Forsvar må ha nok ressurser til både å produsere nye mannskaper, men også til å kunne forsvare landet. La oss håpe at det neste statsbudsjettet viser at det er slutt på den tiden hvor politikerne kunne ignorere advarsler og rådene fra våre militære fagfolk.

Redaktør:
Alexander Øysta
alexander.oysta@egmont.com



Story House Egmont er en del av Egmont. Egmont er et av Nordens største mediekonserner med 6300 ansatte og aktivitet i 140 land. Vi er en stiftelse, og Egmont Fondet deler årlig ut over 90 millioner kroner til et bedre liv for barn og unge. Vårt motto «We bring stories to life» har sterke publisistiske verdier. Vi står bak mer enn 700 magasiner, tegneserier, Klubb.no, TV 2, Nordisk Film, kinodrift, samt flere delteide selskaper.

Vi Menn arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk. Den som mener seg rammet av urettmessig omtale i bladet oppfordres til å ta kontakt med redaksjonen. Pressens Faglige Utvalg er et klageorgan som behandler klager mot pressen i presse-etiske spørsmål.

Adresse: PFU, Postboks 46 Sentrum, 0101 Oslo. E post: pfu@presse.no



REDAKSJONEN



Mats Ulshagen
mats.ulshagen@egmont.com



Lars-Erik Nygaard
lars.erik.nygaard@egmont.com



Martin Jansen
martin.jansen@egmont.com



Jørgen Johannessen Kind
jorgen.kind@egmont.com



Tore Strøm
tore.strom@egmont.com

VIKTIG INFORMASJON OM ABONNEMENT!

Bli abonnent på [bladkiosken.no](#)
På [minside.egmont.no](#) kan du enkelt se på og administrere ditt abonnement.

KUNDESERVICE:

Tlf. hverdager 08-16: 22 58 52 30
E-postadresse: abo-vm@egmont.com
Fint om du har ditt kundennummer klart ved henvendelse til oss.
Abonnementet løper til du sier det opp.
Abonnementspriser: 1 år kr 2198,- (pristillegg utenfor Norden)

Produksjonsansvarlig:

Ingunn Elise Kristiansen,
ingunn.elise.kristiansen@egmont.com

Markedsansvarlig:

Maria Raza, maria.raza@egmont.com

Ansvarlig redaktør/direktør:

Axel Walø, axel.walo@egmont.com

ANNONSESALG:

Ad.venture AS
christian@ad-venture.no

UTGIVER:

Story House Egmont
ISSN 0042-4951

Besøksadresse redaksjon, markedsavdeling,
annonseavdeling: Nydalsveien 12, Oslo

Postadresse: Vi Menn,
Postboks 4980 Nydalen, 0441 Oslo
Tlf: 22 77 20 00

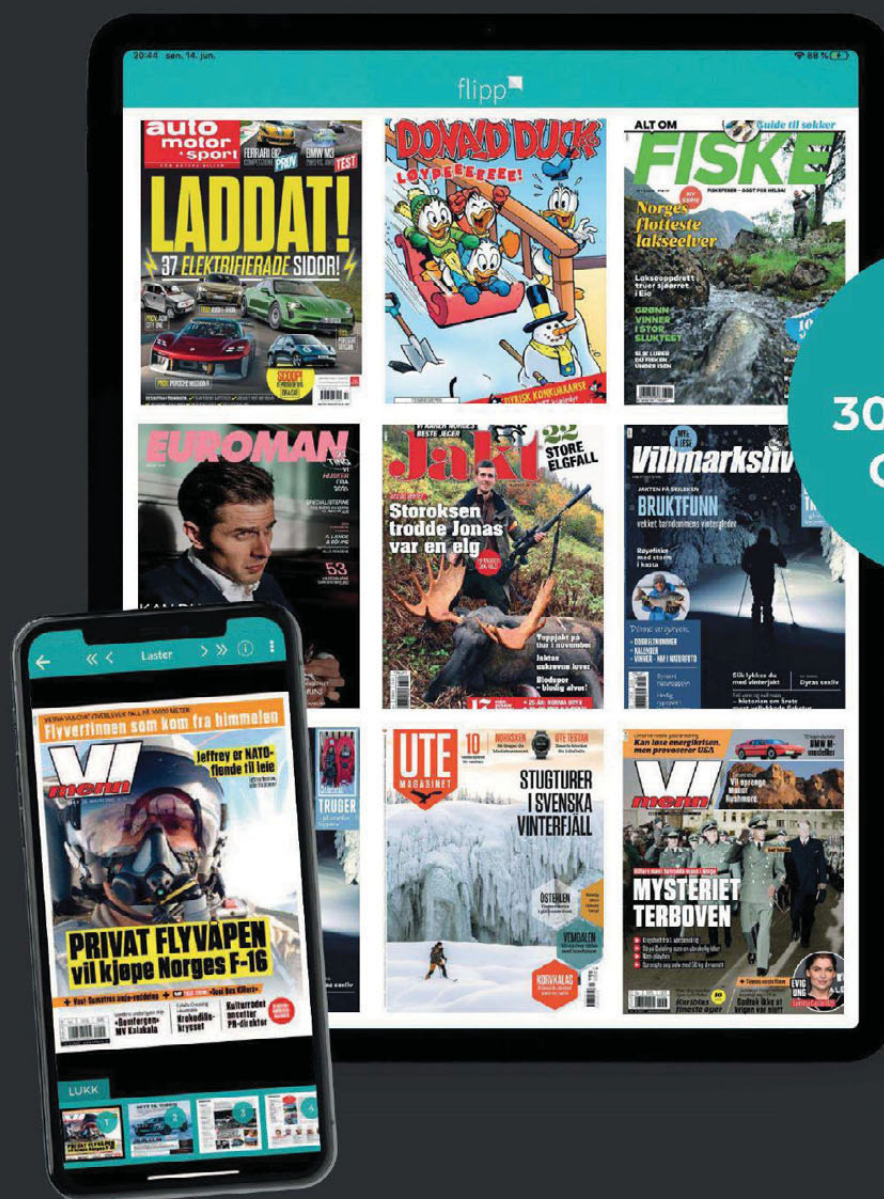
Redaksjonen overtar intet ansvar for manuskripter og bilder som ikke er bestilt. Vi Menn publiserer også digitalt og betaler i utgangspunktet ikke flere honorarer for samme artikkel. Dette blad må ikke utleies i ervervsmessig øyemed.

TRYKK: Egmont Printing Service

story house
EGMONT



Fordel til deg som er abonnent på dette bladet, kun 29 kr per måned



PRØV
30 DAGER
GRATIS

Hold kamera over
denne QR-koden for
å komme i gang!



Flipp.no

Med Flipp får du tilgang til mer enn 90 underholdende ukeblader og magasiner i en app. Test gratis i 30 dager! Les mer på flipp.no

Ordinærpris etter gratisperiode er 129 kr for nye kunder, 29 kr for abonnenter. Ingen bindingstid, abonnementet løper til du stopper det. Gratisperioden gjelder hvis du ikke har brukt gratisperioden tidligere.

flipp





FLYHUSET

Den gamle jumbojeten skulle egentlig hugges opp, men endte opp som futuristisk luksusvilla i Malibu isteden.



Tekst: **Håkon Bonafede**

Foto: **Caters News Agency**

Noen millionærer er som kjent ikke helt som andre millionærer. Og noen arkitekter er også villige til å tenke langt utenfor boksen når en rik kunde ber dem om å lage drømmehuset.

For den amerikanske arkitekten David Hertz falt valget på en utrangert Boeing 747 Jumbojet da den tidligere Mercedes-forhandleren Francie Rehwald ba ham om å konstruere en drømmevilla langt oppe i åsene over Malibu-stranda i California.

Flyet var nummer 28 i rekken av B747 som ble bygget da det ble levert til Trans World Airways (TWA) i 1970. Nå sto det bortgjemt på en flykirkegård i ørkenen og ventet på å bli smeltet om til råvare i produksjon av brusbokser. Opprinnelig var flyet verdt 25 millioner dollar. Etter 30 år i lufta med å fly passasjerer til alle verdenshjørner både for TWA og senere Tower Air, ble det til slutt satt på bakken for godt av ren alderdom.

Den 250 tonn og 70 meter lange flykroppen ble lagt ut for salg for skrapverdien på bare 21 000 dollar.

– Francie hadde opprinnelig sagt at hun var åpen for det meste, men ønsket et hus med feminine linjer. Jeg tenkte først på å lage en takkonstruksjon som hadde linjene fra en flyvinge, men så innså jeg at et par ekte vinger ville fungere bedre og det til bare en brøkdel av prisen, forteller Hertz.

Den selv bærende konstruksjonen var ideell, siden den ikke krevde forsterkninger og tillot utstrakt bruk av panoramaglass i veggene. Dessuten likte arkitekten ideen om å bruke gjenvinningsmaterialer til huskonstruksjonen.

Men arkitekten måtte vente i flere år på byggetillatelse fra 17 offentlige etater. Til alt overmål ►

HØYTFLYGENDE IDÉ:

Vingene fra en B747 trives godt som hustak i 1000 fots høyde i åsene over Malibu.



RØVERKJØP: Flykroppen er delt på langs og arbeidet med å demontere vingene kan begynne. Den 30 år gamle jumbojeten var til salgs for en brøkdel av den opprinnelige prisen.

måtte huset registreres hos det amerikanske luftfartsverket siden vingene kan minne om et flykrasj sett fra lufta.

Stengte motorveien

Riktignok hadde bruksendring fra fly til villa aldri vært gjennomført før, og frakten fra flykirkegården til boligtomten ville dessuten by på noen seriøse utfordringer, som å frakte de 37 meter lange vingene de siste par milene frem til eiendommen på kronglete veier.

Først ble flykroppen delt i to på langs slik at også biter av den øvre delen kunne brukes til takkonstruksjon. Deretter ble de nesten ti tonn tunge vingene, samt halestabilisatorene, kappet

av og fraktet av gårde med trailere.

Transporten viste seg å bli dyrere enn selve flyet. Siden frakten av de lange vingene krevde at motorveiene måtte stenges for annen trafikk mens den pågikk, måtte transporten foregå nattetid.

Det siste stykket der vingene måtte flys inn, var mest risikabelt. Selv med et spesialbygd Chinook tandemhelikopter ble vingene for tunge til å fraktes i ett stykke. Hver vinge måtte deles i to for så å settes sammen igjen på byggeplassen etterpå. I tillegg kunne vindfanget i vingeseksjonene skape problemer. Hvis de begynte å oppføre seg ukontrollert, hadde ikke helikopterpilo-



UTSIKT: De selvbærende vingekonstruksjonene fungerer perfekt sammen med de store panoramavinduene.

tene hatt annet valg enn å slippe vaieren og droppe flyvingen fra lufta.

Billigere enn vanlig

Transporten gikk imidlertid uten problemer, og (om-) byggingen kunne starte.

Hovedvingene fungerer som tak på hver sin huskropp, mens de mindre stabilisatorvingene fungerer som soveromstak. Rundt omkring i huset og på



SOVEROM: De to halestabilisatorene er satt sammen til tak over soverommet.



UTFORDRING: Å frakte vingene fra flykirkegården til byggeplassen bød på flere praktiske utfordringer.

eiendommen finner man også deler av flykroppen. Etter planen skal den øvre delen av flykroppen med 1. klasse-kabinen bli til tak på et gjestehus, mens den nedre delen med lasterommet skal bli låvetak.

Byggherren vil ikke offentliggjøre sluttprisen på huset, men ifølge arkitekten ligger den godt under prisen på et tilsvarende konvensjonelt bygget hus. Huset sto ferdig i 2013. □

TUNGT LØFT:

De siste par milene måtte vingene fraktes inn med helikopter.



Har du ris, ros eller henvendelser
til Sløseriombudsmannen?
Skriv til redaktør Alexander Øystå:
alexander.oysta@egmont.com

Milliardsluket Moss

En ynkelig jernbane-centimeter
i Moss er nå oppe i kr. 27 600.
En centimeter! Bane NOR feier den
britiske skandalen HS2 av banen!

JEG HAR TIDLIGERE skrevet om galskapen som utspiller seg i Moss i forbindelse med jernbaneutbyggingen som foregår der. Nå viser det seg at flere boligblokker må rives på grunn av faren for at underlaget sklir ut. Dette har folk i byen advart om i minst åtte år, men Bane NOR har hele tiden hardnakket påstått at de har kontroll.

Vi kan jo ta et lite tilbakeblikk. I 2017 skrev jeg om jernbaneutbyggingen i Moss for første gang. Da var det forventet at strekningen skulle koste ni milliarder skatte kroner – og det for en jernbanestrekning som ingen andre enn politikerne ville ha.

PLANEN VAR å rive en hel bydel og sperre tilgangen til sjøen. Skikkelig populært. Allerede den gangen var det bekymringer rundt leirgrunnen som kunne skape mange problemer for utbyggingen.

Så omtalte jeg saken i 2021. Da var prislappen på denne ti kilometer lange – og relativt meningsløse – jernbanestrekningen oppe i 18 milliarder skatte kroner. En dobling, altså. Da de begynte å grave i grunnen, fant de nemlig ut at kvikkleiren som det hele hviler på, var verre enn først antatt.

Men nå hadde Bane NOR det hele under kontroll, altså.

Så spoler vi frem til 2023. Da var taksameteret oppe i 25 milliarder skatte kroner. Og dette på et tidspunkt da det ble klart at utbyggingen ikke engang legger opp til å spare særlig tid for togreisende inn mot Oslo.

Åpningen av strekningen ble utsatt fra 2024 til 2030. Prisøkningen på prosjektet var ute av kontroll, blant annet på grunn av frykten for et massivt kvikkleire-skred i sentrumsnære områder. Her måtte kraftige sikringstiltak til fra Bane NOR, som igjen kunne forsikre byens innbyggere om at nå, nå hadde de alt under kontroll. De tok ikke sjansen på å legge til et «kors på halsen». Det var nok lurt.

LA OSS GÅ ytterligere et år frem i tid, til 2024. Det kommer neppe som noen bombe at jeg avslører en ny heftig prisstigning. Prosjektet var oppe i 27,6 milliarder skatte kroner, hvilket innebærer at hver centimeter jernbane kostet ufattelige 27 600 kroner. En ussel centimeter! Kvikkleiren bød på stadig større problemer. Bane NOR så seg nødt til flytte den nye stasjonen sørover, fordi de ikke klarte å lage de fire sporene i



BANE NORS MOSS-PROSJEKT

Lengde på nytt dobbeltspor: 10 kilometer.
Planlagt åpning: Opprinnelig satt til 2024, men utsatt til 2030 på grunn av utfordrende grunnforhold og forsinkelser.
Totalbudsjett: Opprinnelig estimert til 9,6 milliarder kroner, nå økt til 27,6 milliarder kroner.
Kostnad per meter: 2,76 millioner kroner per meter.
Kostnad per centimeter: 27 600 kroner per centimeter.
Nåværende reisetid Oslo–Moss: Rundt 38–40 minutter.
Forventet reisetid etter fullføring: Under 30 minutter.
Tidsbesparelse: Cirka 10 minutter.
Kostnad per minutt spart: 2,76 milliarder kroner

Sløseriombudsmannen i april 2025:

– Glem høyhastighetsprosjektet HS2 i England. Bane NOR demonstrerer norsk jernbanesløsning i verdensklasse.

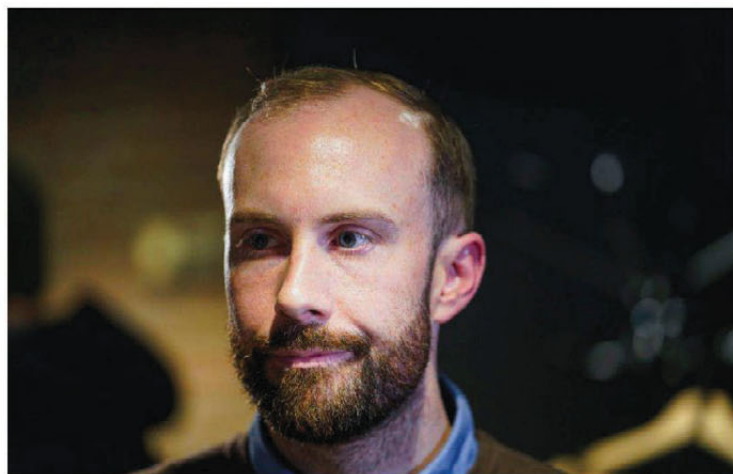


ERIK FLAARIS JOHANSEN/NTB



SHUTTERSTOCK/NTB

MOSS DANKER UT BRITENE: Britiske HS2 er et av de mest beryktede infrastrukturprosjektene i Europa. Motstanden er enorm. Men Moss slår dem ned i støvlene.



TERJE BENDIKSBY/NTB

MÅ FULLFØRE: Ordfører Simen Nord (H) er klokkeklar på at prosjektet må fortsette og fullføres. Det er lett å si når man bruker andres penger. Skattebetalernes.

UT FØR 1. SEPTEMBER: Kvikkleiren alle visste om gir stadig nye overraskelser. Nå må de som bor i terrasseblokkene i midten og til venstre flytte, og bygningene rives. Den til høyre ryker antagelig også.

kvikkleiren. Men nå kunne Bane NOR forsikre at de hadde skikkelig kontroll.

Da er vi fremme ved dags dato. Moss Avis melder at noen titalls mossinger må flytte, da Bane NOR må rive de to nordligste blokkene ved Kransen i Moss sentrum. Dette på grunn av «bevegelser i grunnen» (som folk har advart om i åtte år). Det er snakk om to terrasseblokker som i alt rommer 36 leiligheter. De risikerer å kollapse eller rase ut, så bort med dem!

Er strekningen klar til 2030?

Bane NOR innrømmer at det stadig blir mindre rom for å holde tidsskjemaet. Det kalles altså å ha kontroll i jernbanebibelen.

TIL TROSS FOR de massive problemene er ordfører Simen Nord klokkeklar i Moss Avis på at utbyggingen må fortsette:

- Ja. Det er underveis blitt oppdaget at grunnforholdene er enda mye verre enn det man visste, og kvikkleire er blitt tatt mye mer på alvor de siste 10 årene. Bane NOR har i dag vært tydelige på at det å fjerne blokkene må skje, uansett

om jernbaneutbyggingen fortsetter eller ikke. Og dobbeltsporet er viktig for Moss og hele jernbaneliknet, det er et veldig viktig prosjekt.

DET BLIR SPENNENDE å se den endelige prisen når prosjektet kanskje blir ferdig en gang. Det ligger an til å bli verdens dyreste jernbanestrekning. Nylig gjorde CNN et stort nummer av den sjokkerende høye regningen for HS2, høyhastighetsprosjektet mellom London og Birmingham. 416 millioner dollar per mile kva-

lifiserte til å bli kalt «Verdens dyreste jernbaneprosjekt», mente CNN.

De bør sjekke Moss. Britene skilter med skarpe 2,73 milliarder kroner per kilometer, etter dagens valutakurs. Moss er allerede oppe i 2,76 milliarder, og den prisen øker stadig. Lille Moss og jernbanestrekningen ingen ønsker danker altså ut et av de mest beryktede infrastrukturprosjektene i Europa. Det er vel egentlig en skandale.

FØRST I POLKØEN

Da Einar Sverre Pedersen var i 20-årene, gjorde han lille SAS til en iskald stormakt i lufta.

Tekst: **Tore Ulbrand Johansen**

Ustyrspakken som lå gjemt i SAS-flyet var ikke noe man snakket med passasjerene om. I et eget rom i taket over hodet på passasjerene lå et kraftig jaktgevær med ammunisjon, isøkser og is-sag, kraftige snøspader – og en spesiallaget sovepose med plass til fire personer. Den var opprinnelig konstruert og utviklet av det amerikanske forsvaret for overlevelse under arktiske forhold.

Mange i luftfarten ville kalle prosjektet halsbrekkende før SAS-maskinen tok av fra rullebanen i Los Angeles i november 1952. Ferden skulle gå via Thule på Grønland og til København, og var verdens første kommersielle rute over Arktis. Mange var spente, både de som var med i flyet, og de som fulgte ferden fra

bakken. For det var jo ikke sikkert at man kom frem, selv om intensjonen var den beste.

Bak den høytsevendende ideen som skulle gjøre Scandinavian Airlines System (SAS) til et av verdens ledende flyselskaper på 1950-tallet, var en ung navigatør i slutten av 20-årene: Einar Sverre Pedersen.

Frisk idé

Navigatør Pedersen var sin unge alder til tross, en man lyttet til når temaet var navigasjon i luften. Han var utdannet som navigatør i Little Norway under krigen og fikk sin praktiske erfaring som medlem av RAF Ferry Command – enheten som fløy splitter nye fly fra fabrikker i Canada og USA til et krigsherjet Europa.

Pedersen var også fast navigatør på den såkalte Stockholmsruten – flyruten som var forbindelsesleddet mellom den norske

regjeringen i London og norske myndigheter i Stockholm. Han fikk også æren av å være med i besetningen som førte det første flyet tilbake til et fritt Norge den 8. mai 1945.

Etter krigen ble trønderen navigasjonslærer for DNL, den norske forløperen til det som fra 1946 ble SAS. Einar Sverre Pedersen hadde tidlig blitt smittet av «polarbasillen», noe som kan forklare hvordan han fikk ideen om at det ville være smart av SAS å ta i bruk polarområdene i den sivile flytrafikken.

I 1948 la 29-åringen frem tankene sine for ledelsen i konsernet. SAS-ledelsen tygde på ideene til den unge trønderen, og i 1951 ga daværende SAS-sjef Per Norlin klarsignal for et polarprosjekt.

De som brukte globusen og ikke et flatt kartbord, så raskt at luftrommet over Arktis bød på store muligheter:

– Skandinavia ligger jo slik til at det var mye å spare på å fly over Arktis. Da polarrutene kom i gang, kortet de ned reisetiden mellom kontinentene med mange timer, forteller SAS-veteranen Leif Leren (84). Leren begynte ▸

«**Mye kunne gå galt.**



FOTOGRAFERT I TRIUMF:

Navigator og polarpioner Einar Sverre Pedersen tok selv dette bildet ut av vinduet i DC-8-maskinen under passering av Nordpolen. Ut ifra hans rutine og erfaring må man anta at posisjonsbeskrivelsen er svært korrekt.

EINAR S. PEDERSEN/SAS/WIKIMEDIA COMMONS

å fly i 1960, fra 1968 i SAS. I dag er han aktiv ved selskapets eget museum på Gardermoen, og kan mer om selskapets operative historie enn de aller fleste.

Eventyr med dristig tilsnitt

Flygingene over selveste Nordpolen tilføre reisen et ekstra element av eventyr.

Men på 1950-tallet var det ingen enkel oppgave å navigere sikkert i polområdene. På denne delen av kloden gjør den magnetiske nordpolen vanlige kompass ubrukelige. Tradisjonelle observasjoner er vanskelige når hverken sol eller stjerner er synlige i den arktiske «skumringstiden» rundt vår- og høstjevndøgn. Mangelen på himmelretninger gjør at vanlige kart ikke kan brukes.

Ledelsen i det unge skandinaviske flyselskapet tok en dristig beslutning. Skulle noe skje underveis, kunne ikke besetningen ombord uten videre regne med at hjelpen var på plass med det samme. Derfor hadde maskinene som fløy polarrutene i mange år med seg en overlevelsesutstyr og annen utrustning i tillegg til alfa-utstyret i moderne flymaskiner som redningsvester og -sklier.

– Mye kunne gå galt, derfor var flymaskinene forsynt med ting som ikke hørte med i den vanlige utrustningen. Men heldigvis gikk det bra, gjenstandene som lå bak en luke i taket, ble aldri benyttet, forteller Leif Leren.

Men risikoen – både for fly, besetning, passasjerer og selskapets omdømme – var fortsatt høy, erkjente SAS-ledelsen.

Da den første offisielle kommersielle flyvningen over Nordpolen skulle gjennomføres, involverte det ikke bare ett fly, men to.

Kamouflert reservefly på slep

15. november 1954 klokken 19.18 lokal tid tok «Helge Viking» (SK 931) av i København for å ta fatt på den aller første kommersielle flygingen over selve Nordpolen. Flyet var en Douglas DC-6 B med en maksimal marsjfart på 507 km/t og en rekkevidde på 7600 km. Langdistanseflyene som ble brukt av SAS hadde en kapasitet på 50 til 75 passasjerer.

Kaptein Povl Jensen og hans mannskap fløy via Søndre Strømfjord på Grønland til Winnipeg i Canada. Der byttet «Helge



DEN EKTE HELGE:

DC-6-maskinen «Helge Viking» (bakerst) klarte den første kommersielle flygingen over Nordpolen med bravur. Men SAS hadde ikke større selvtillit enn at de sendte et tomt fly med samme navn og samme kallesignal etter – i tilfelle det ble nødvendig med nødlanding på original-Helge underveis. Ombord var blant andre statsministrene fra både Norge, Sverige og Danmark.



TOR ULABRAND JOHANSEN

TOR ULABRAND JOHANSEN



EKSTRAUTSTYR: For flyginger i polare strøk var redningsvest og -sklier langt fra nok. Flyene som trafikkerte over ishavet mellom Scandinavia og USA var utstyrt med både rifle, isøks, issager og firemanns-soveposer.

SAS-VETERANER: Leif Leren og Thore Winderen er begge aktive guider på Gardermøens SAS-museum. Begge har lang historie i selskapet, og kan historien om det skandinaviske flyselskaps mest ærerike periode bedre enn de fleste.



SAS-MUSEET

NAVIGASJONSPROBLEMER: Mangler ved tradisjonelle kart og nærhet til den magnetiske nordpol gjorde normal bruk av kompass umulig – å fly over polare strøk krevde nyvinninger og erfaring. Erling Sverre Pedersen sto for begge deler. Han fant blant annet opp «Polargyroen» som gjorde navigasjonen tryggere.

LØSTE KOMPASSPROBLEM

Einar Sverre Pedersens erfaring og kunnskaper ble avgjørende for at polarsjektet ble noe av.

Sammen med ingeniører fra Bendix Aviation Corporation i USA løste nordmannen kompassproblemet.

Etter hans spesifikasjoner utviklet Bendix et navigasjonssystem der hjertet var en polargyro (Polar Path Gyro). Et annet uvurderlig hjelpemiddel var et «himmelkompass» produsert av det amerikanske instrumentfirmaet Kollsman Co. Det tredje elementet var et polarkart (Grid Chart), et amerikansk system videreutviklet under 2. verdenskrig.

– Utstyret revolusjonerte navigasjon i polare strøk, uten det kunne ikke disse flyvingene kommet i gang, sier SAS-veteranen Leif Leren (84).

Sammen med en annen kar med lang fartstid i SAS, Thore Winderen, viser han frem den appelsinstore gyro-kulen som var hjertet i navigeringen. De to er svært sentrale i det historiske arbeidet i SAS.

Det er over 70 år siden SAS brøt nytt land da de begynte med sine dristige flyruter over toppen av verden – tvers over Nordpolen, både mot øst og mot vest.

« Da polarrutene kom i gang, kortet de ned reisetiden mellom kontinentene med mange timer.



Viking» mannskap. Fra Winnipeg fortsatte kaptein Mikal Aschim og hans mannskap til Los Angeles, hvor de ankom den 16. november klokken 22. 20 – med en forsinkelse på bare tre minutter.

Den totale reisetiden var 27 timer og 15 minutter, og flytiden var 24 timer og 25 minutter. Hvor prestisjefyllt denne flighten var, vises av passasjerlisten: Ikke mindre enn tre statsministere hadde blitt med på ferden, Oscar Torp fra Norge, Tage Erlander fra Sverige og Hans Hedtoft fra Danmark.

Det ble både spist og drukket godt på ferden, men kanskje hadde stemningen vært noe mer anspent om de prominente gjester hadde visst at SAS hadde sendt et «reservefly» fra København 20 minutter etter at «Helge Viking» tok av.

Reservemaskinen hadde samme navn og registrering som hovedflyet, og skygget det tvers over Arktis.

Hvis et teknisk uhell skulle inntreffe, kunne man bare erstatte den ekte «Helge Viking» under en mellomlanding.

Stjernestøv

Innvielsen av polarruten var tide-



FØRST OVER POLEN:

«Guttorm Viking» var det første som passerte over Nordpolen på en kommersiell flyging. Ombord var den danske statsminister H.C. Hansen (innfelt), som holdt tale til verden ved passeringen.

nes største luftfartsbegivenhet i Skandinavia. I København møtte mer enn 10 000 tilskuere frem til seremonien for det avgående flyet.

I begynnelsen var betegnelsen «nordpol-flyginger» rett nok noe av en tilsnikelse: Kursen navigatørene fulgte, gikk ikke over polpunktet, men litt lenger sør. Men flyvningene over jordens arktiske område utviklet seg gradvis, og snart var det tid for å bevege seg enda lenger mot nord.

For passasjerer på flere kontinenter var det en helt ny verden som åpnet seg med polarflygingene.

Konger og presidenter, statsministre, internasjonale rikfolk – og Hollywood-kjendiser av høy klasse – de krysset alle som én fra kontinent til kontinent med SAS. I mange år hadde både amerikanske og europeiske storaviser faste journalister og fotografer på plass når SAS-maskinene landet. Ingen

« Vi er i dag vitne til resultatet av en banebrytende innsats utført av SAS i sivil luftfarts interesse.



K.W. GULLERS/PETER ELFELT & CO/WIKIMEDIA COMMONS



kunne vite sikkert hvilke celebriteter de kunne treffe på.

Kringkastet

Tre år senere ble en ny milepæl nådd, da den virkelige Nordpolruten ble åpnet.

Det skjedde den 24. februar 1957. Da møttes to SAS DC-7C i polarnatten over Nordpolen. Den ene var på vei mot Tokyo, den andre mot København. Begge var første flyvning i sitt slag – og begge maskinene var fylt med prominente gjester.

Da Tokyo-maskinen «Guttorm Viking» passerte polpunktet, holdt Danmarks statsminister H.C. Hansen en tale – som ble kringkastet til store deler av verden via 50 ulike radiostasjoner.

– Vi er i dag vitne til resultatet av en banebrytende innsats utført av SAS i sivil luftfarts interesse. SAS er et barn av det nære og fruktbare samarbeid mellom Danmark, Sverige og Norge. Dagens rute fra de nordiske land gjennom Nordlysets rike til Japan er et symbol på god vilje og samarbeid mellom nasjoner, sa statsministeren.

Navigator på den ene av maskinene var – ikke overraskende – Einar Sverre Pedersen, nå 38 år.



SAS/WIKIMEDIA COMMONS

FULL KONTAKT: SAS etablerte en egen radiostasjon på Andenes på Andøya for å betjene selskapets flyginger over Nordpolen. Lenge hadde SAS ikke andre enn seg selv å stole på over polare områder.

Begge flightene gikk heldigvis som de skulle. Men SAS var ikke sikrere på at alt ville gå bra enn at de hadde to reservefly klare – ett i København og ett i Tokyo. Det hører med til historien at begge flyvningene gikk i vestlig retning, via Grønland og Alaska. SAS hadde ikke tillatelse til å fly over Sibir, og det kinesiske luftrommet var helt stengt.

Jorden rundt

SAS markedsførte de nye rutene som «snarveien over Nordpolen».

Mannskapene på disse flyvningene måtte delta i en spesiell opplæring ved SAS sin «Arctic Flight School». En sveitsisk klokkeprodusent så reklameverdien, og ga mannskapene automatiske presisjonsarmbåndsur som skulle være motstandsdyktige mot det ►

TJUVSTART: I mai 1953 gjennomførte SAS sin aller første nonstop-flyging fra Oslo til Tokyo over Nordpolen, en flytur på nesten 35 timer. Flyet var chartret av et medisinsk team som skulle til Korea. De to polarpionerene i SAS; kaptein Bjørn Bjørnstad og navigator Einar Sverre Pedersen var begge blant mannskapet (hhv. nr. 4 og 5 fra venstre).

FLYGERESSET

En annen av de mest sentrale i arbeidet med polarrutene, var flykaptein Bjørn Bjørnstad. Han og Pedersen samarbeidet nært, og fløy en rekke ganger over toppen av verden sammen som SAS' polarpionerer.

Bjørnstad var født på Lillehammer i 1922, deltok i kampene ved Gausdal i 1940, ble tatt til fange av tyskerne, men klarte å rømme og kom seg til Little Norway i Toronto i Canada der han utdannet seg til pilot. I løpet av krigen ble han kreditert for fem nedskutte og tre skadede fly, og fikk tittelen «flygeress.»

Etter krigen ble også han ansatt i SAS og fikk oppgaven med å fly noen av de første rutene nordover – og sammen med Einar Sverre Pedersen var han «polarpioner» i SAS.



SAS/WIKIMEDIA COMMONS

sterke magnetfeltet i polarområdene.

Ruten til Tokyo ble også den første direkteruten «verden rundt», den ble nemlig gjennomført uten flybytte fra København via Grønland til Anchorage, Tokyo og tilbake til København igjen.

Med innvielsen av sin nordpol-rute til Tokyo med den ene mellomlandingen i Anchorage i Alaska, reduserte SAS flytiden fra København med 20 timer – til 32 timer – en banebrytende prestasjon for 68 år siden. Før SAS begynte å fly over polområdene gikk ruten via India og Bangkok.

Da «Guttorm Viking,» som fløy til Tokyo denne februar dagen, satte hjulene ned på Kastrup igjen den 28. februar, hadde maskinen fløyet jorden rundt på 71 timer og seks minutter etter at returen fra Japan gikk langs den tradisjonelle ruten.

Celebert

Flyvningene var virkelig unike, på denne tiden var det ingen andre selskaper i verden som kunne konkurrere med Skandinavias



SAS/WIKIMEDIA COMMONS

posisjon på interkontinentale ruter.

Å få celebert besøk om bord hos SAS var ikke vanskelig når selskapet ønsket det.

Da SAS introduserte sitt nye firemotors jettfly, en DC-8-33 mellom København og Los Angeles i juni 1960, hadde de tre skandinaviske prinsesser om bord. Fra

Norge deltok prinsesse Astrid, fra Danmark den senere dronning Margrethe og fra Sverige prinsesse Margaretha.

Stuntet fikk massiv omtale i California, og selveste Elvis Presley sang for de tre prinsessene da de besøkte Hollywood.

Et lite, skandinavisk flyselskap, som bare var noen få år gammelt,

EVENTYRVERDEN: Rekordrask reise, topp service, gunstige billettpriser for videre reise, et innslag av eventyr – og stadig kjendiser blant passasjerene: SAS-flyvingene over Nordpolen brakte det lille, unge skandinaviske flyselskapet SAS opp blant de store.

skrev på denne måten internasjonal flyhistorie og var i lang tid verdens kanskje viktigste operatør i luften. Ikke rart at man kalte dem «De flygende vikingene.»

Også for mer ordinære passasjerer hadde SAS tiltrekningskraft, ikke minst de som kom fra USA. De fikk reise gratis i transitt til andre europeiske destinasjoner. Slik ble SAS et skoleeksempel på hvordan man skaffer seg en posisjon i et etablert marked gjennom innovasjon.

Ut konkurrert av Sibirrute

SAS hadde ingen konkurranse på snarveien over Nordpolen eller andre transpolare ruter før 1959.

Da begynte andre europeiske selskaper å fly til USAs vestkyst. I 1963 begynte Japan Airlines å fly til København.

Begynnelsen på slutten for Nordpolrutene begynte på slutten av 1980-tallet, i hovedsak fordi SAS i 1987 hadde åpnet en mye kortere direkterute mellom Kastrup og Tokyo, en rute som nå gikk over Sibir.

Den alle siste planlagte Nordpolen-flyvningen fant sted den 29. april 1991.

For et eventyr det hadde vært.

Brutalt polar-møte

Mannen bak SAS' årelange kjempesuksess, Einar Sverre Pedersen fløy ikke bare som navigatør i SAS i sin karriere, og han holdt seg helst i polarområdene.

I juli 1963 var Pedersen navigatør da hans svenske kone Ingrid fløy et enmotors Cessna 205-fly, Snowgoose, fra Fairbanks, Alaska, over den geografiske nordpol til Nord-Grønland og videre neste dag til Bodø. Ingrid ble dermed den første kvinnen som førte et fly over Nordpolen.

I oktober 1967 la Pedersen sammen med to kamerater ut på det som skulle være en tur over Nordpolen i et lite sportsfly.

Det gikk ikke så bra.

Den ene av motorene kuttet ut over Blow River i Yukon-territoriet i Canada. De tre om bord



LARS SÖDERSTRÖM/WIKIMEDIA COMMONS/PRIVAT

PROMINENTE GJESTER: Da SAS satte inn de splitter nye DC-8-flyene på strekningen København-Los Angeles, stilte tre skandinaviske prinsesser opp som passasjerer: norske prinsesse Astrid, senere dronning Margrethe fra Danmark og fra Sverige prinsesse Margaretha. De ble tatt imot og underholdt av Elvis Presley i Los Angeles. SAS utarbeidet egne diplomer til nordpol-farere som «erobrer av toppen av verden» (innfelt)



LARS SÖDERSTRÖM/WIKIMEDIA COMMONS

STOLT REKORD: DC-7C-flyet Reidar Viking ble satt inn på ruten mellom Stockholm og Los Angeles via Nordpolen. På nesen sto beviset for at flyet innehadde verdensrekorden på strekningen Stockholm-Los Angeles.

klarte å lande flyet, men radio-utstyret i maskinen ble knust, og Pedersen brakk høyre arm på tre steder. De hadde ingen mulighet til å påkalle hjelp, og måtte vente i ni dager ute i den arktiske naturen før de ble funnet og hentet ut med helikopter.

Opplevelsen skremte ikke Pedersen fra nye vågestykker: i

1970 ledet Pedersen en flyekspedisjon med et tomotors Cessna 421B forretningsfly. Med spesiell navigasjonsutrustning og ekstra bensintanker landet flyet både på Sydpolen og krysset Nordpolen.

Æresdoktor

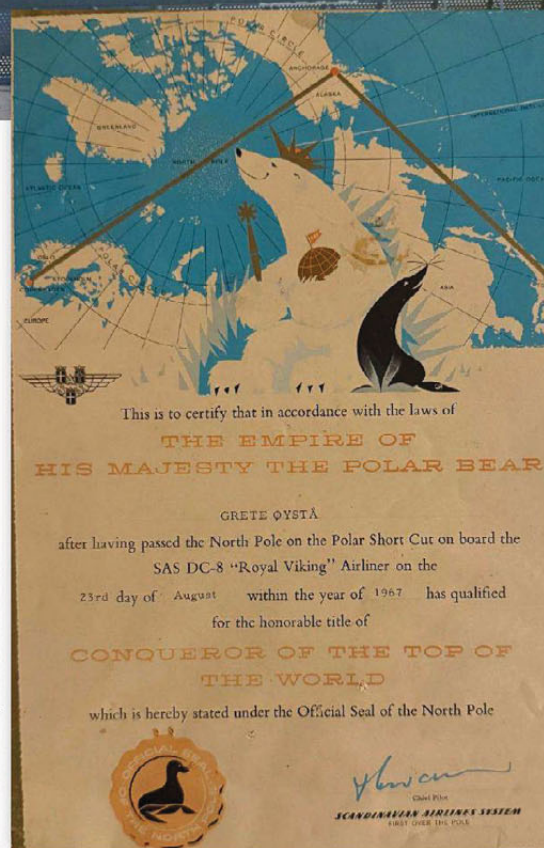
Einar Sverre Pedersen flyttet i 1979 til Anchorage i Alaska. Der

fortsatte han sin utforskning av Arktis fra luften, blant annet med systematisk observasjon av havisen. I første halvdel av 1990-årene var han rådgiver for Northern Forum, et internasjonalt samarbeidsorgan som mellom annet arbeider for å legge grunnlaget for flyruter rundt Nordkalotten.

I mai 1994 var Pedersen honorær leder av verdens første kommersielle flyging rundt Polhavet. Flyturen ble foretatt med et chartret Boeing 727 – et fly

med 80 betalende passasjerer om bord, og landet på 13 ulike steder.

Samme år ble nordmannen utnevnt til æresdoktor ved University of Alaska, for hans arbeid med polarnavigasjon og -flyging og for hans bidrag til klimatologisk forskning på den nordlige halvkule. Og som SAS-ansatt slapp han å bruke av det hemmelige nød-forrådet oppunder kabintaket, men viste at lille SAS kunne spise kirsebær med de store.



PRIVAT

BLINKSKUDD

BUKK FOR KONGEN

Pingviner som øver inn nye moves? En undersått som bøyer i hodet i respekt for sjefen og nektes adgang til videre ferd på stranden? Ikke godt å si. Utseendet og manerene og omgivelsene har gjort sitt til at pingviner alltid har stått høyt på listen over naturfotografenes favoritter.

Disse to tilhører den store kolonien av kongepingviner på Falklandsøyene, et britisk territorium i Sør-Atlanteren, 48 mil utenfor kysten av Argentina. Eiendomsretten til øyene, hvor det bare bor rundt 3000 mennesker, har vært gjenstand for krig og krangel opp gjennom historien, men pingvinene har mest holdt på med sitt. Rundt én million pingviner, av fem forskjellige slag, hekker der, noe som også gjenspeiles i navnet til øyenes eneste avis: Penguin News.

BEN HALL/NATUREPL.COM





Ved Yan Calmeyer Friis

10 PÅ TOPP

Krig

De ti alvorligste væpnede konfliktene i verden pr. 1. april 2025. Ikke hugget i sten, da nye konflikter kan oppstå på svært kort varsel.



1. Ukraina

Russlands fullskala-invasjon startet i februar 2022. Kamp-handlingene pågår. 12,7 millioner mennesker – 36% av befolkningen – har behov for nødhjelp.



6. Burkina Faso

Eskalerende konflikt mellom myndighetene og jihadistiske grupper. Mange områder er blokkert fra å motta nødhjelp. En humanitær katastrofe.



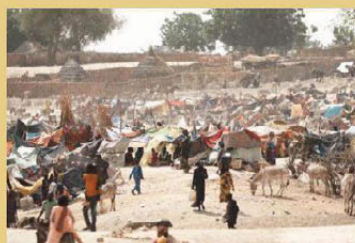
2. Gaza

Krigen mellom Israel og Hamas brøt ut i oktober 2023. Nærmere 50 000 mennesker rapportert drept, betydelige deler av Gazas infrastruktur ødelagt.



7. Myanmar

Borgerkrigstilstander siden militærkuppet i 2021. Det er planlagt valg i 2025, noe som vil føre til ytterligere uro og vold.



3. Sudan

Borgerkrig mellom hæren og paramilitære grupper. 12 millioner sudanere på flukt, mer enn halvparten av befolkningen lider av akutt matmangel.



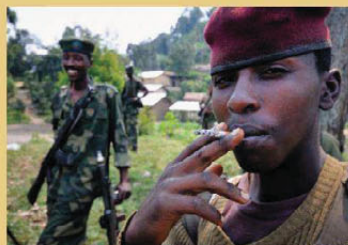
8. Etiopia (Tigray)

Fortsatt urolig i Tigray-regionen. Kamper mellom regjeringsstyrker og FANO-milits. Millioner av mennesker på flukt og i behov for nødhjelp.



4. Syria

Vedvarende borgerkrig siden 2011. Tyrkia, Russland og IS er blant aktørene. Over 17 millioner mennesker har behov for humanitær hjelp.



9. DR Kongo

Den demokratiske republikken Kongo lever ikke opp til navnet. Kronisk ustabilt, et utall væpnede grupperinger herjer og millioner av internt fordrevne i behov for nødhjelp.



5. Afghanistan

Taliban har makten, men det er stor uro, og man beregner at nesten halvparten av befolkningen vil ha behov for nødhjelp og bistand i 2025.



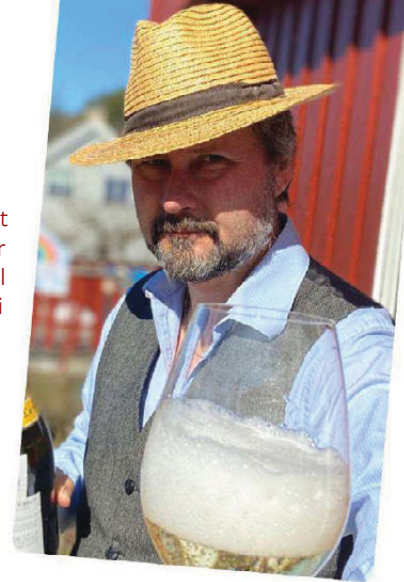
10. Jemen

Herjes av en langvarig konflikt mellom Houthi-opprørere og den saudistøttede regjeringen. Har resultert i en av verdens verste humanitære kriser.

... OG SÅ BLE DET SKJENK

Ved Tom Amriati-Løvås

Alkoholen kan få frem det aller beste i oss. Men det har da hendt at brennevinet også har klart å lokke frem trollgubben som bor der inne et sted. I en ny spalte skal vi se nærmere på hvordan alkohol har fått historien til å gjøre de mest forunderlige rundkast. Og så, i akkurat den historiske skyggen, gi deg noen forhåpentlig gode tips til hva Vinmonopolet kan tilby. Vår guide i dette landskapet er Tom Amriati-Løvås, som blant annet driver podcasten DrinkFeed.



Den ultimate alkoholskaden

Henrettet i favorittvinen

Å DRUKNE SINE sorger i alkohol, er ikke helt ukjent. Men noen har faktisk forlatt livet gjennom å drukne i alkohol – bokstavelig talt.

Den mest kjente ulykkesfuglen var nok sagnkongen Fjolne, som styrte i Uppsala. Han var ifølge Snorre sønn av guden Frøy, og skal ha levd omtrent på den tiden keiser Augustus holdt på med korsfestelser og manntall nede i Romerriket.

Fjolne var som halvguder flest. Glad i det gode liv og ikke veldig etisk anlagt. Etter en bedre middag, med noen glass attåt, hos sin gode venn Frode, ble Fjolne så full at han måtte legge seg ned på en stund. Huset var bygget over et absurd stort fat, og gulvet hadde et stort hull der man praktisk nok kunne hente øl (eller mjød) rett opp fra dette fatet. Om natten måtte Fjolne en tur på gutterommet, og var fortsatt så sveiseblind at han sjanglet rett ned i hullet og fortsatte til bunn i fatet.

Et par hundre år etter dette dyptykket kommer vi til en annen sagnkonge, Diarmuid fra Irland. Av en eller annen morbid grunn spurte Diarmuid tre druider (prester) om hvordan han kom til å dø. Hugget, brent og druknet i øl, kunne de røpe. Og ganske riktig; etter timer med heltekvad finner vi til slutt Diarmuid på et party. Der ble han knivstukket ganske ettertrykkelig av en gammel uvenn, og i

tumultene etterpå tok festlokalet fyr. Da Diarmuid forsøkte å kroke seg over noen øltønner for å komme ut, ramlet en brennende bjelke ned i nakken hans og dyttet ham ned i ølfatet. En null til druidene.

Et annet dødsfall er litt nærmere vår egen tid. I sentrum av historien står hertugen George Plantagenet, bror av Kong Edward IV. Selv om George hadde fått både titler, gods og gull i mengder, var han en slu og overambisiøs fyr som ikke akkurat holdt søskenkjærligheten varm. Han konspirerte på løpende bånd mot både broren og andre høytstående herrer. Etter en ekstra kjøp konspirasjonsrunde, som endte med at noen av Englands mektigste arvinger ble gjort arve- og hodeløse, fikk kongen nok.

George ble arrestert, plassert i Tower of London og dømt for å konspirere mot Kongen og menge seg med kjettere. Etter en del frem og tilbake om straffutmålingen kom kongens bøddel inn i cellen til George, trillende på en større tønne med søt malmsey-vin fra Hellas. George skal etter sigende ha ledd, og sagt at hvis han drakk all den vinen, ville det garantert ta livet av ham. Uansett, 18. februar 1478 ble hertugen lempet oppi tønningen med hodet først. Noen solide slurker senere var det over. Hvorvidt han fant noen større glede i det er vel heller tvilsomt.

Alkoholens
forunderlige
historie

VINTIPS

Til enhver anledning

Blandys Malmsey Colheita 2010 899,90

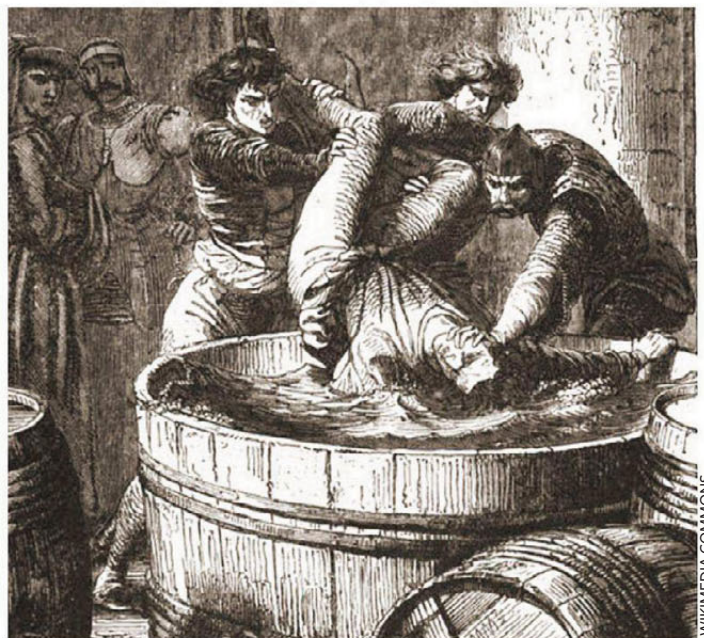
Vinen som ble brukt til å henrette George var fra Hellas, men i dag finner vi denne druene mest i viner fra Madeira, også under navnet Malvasia. Denne dufter fruktkake, mørk sirup, litt mandel og urter, har en nydelig syre og legger igjen litt marmelade og krydder i ettersmaken. Det fine med Madeira er at du kan ha den i månedsvis etter åpning.

The Dead Rabbit Whiskey 699,90

Vanilje, muskatnøtt, lær, litt mokka og mandel. Her har du whiskyen for sene kvelder foran sprakende bål, helst uten druider og dårlige omen i ryggen.



PRODUSENTEN



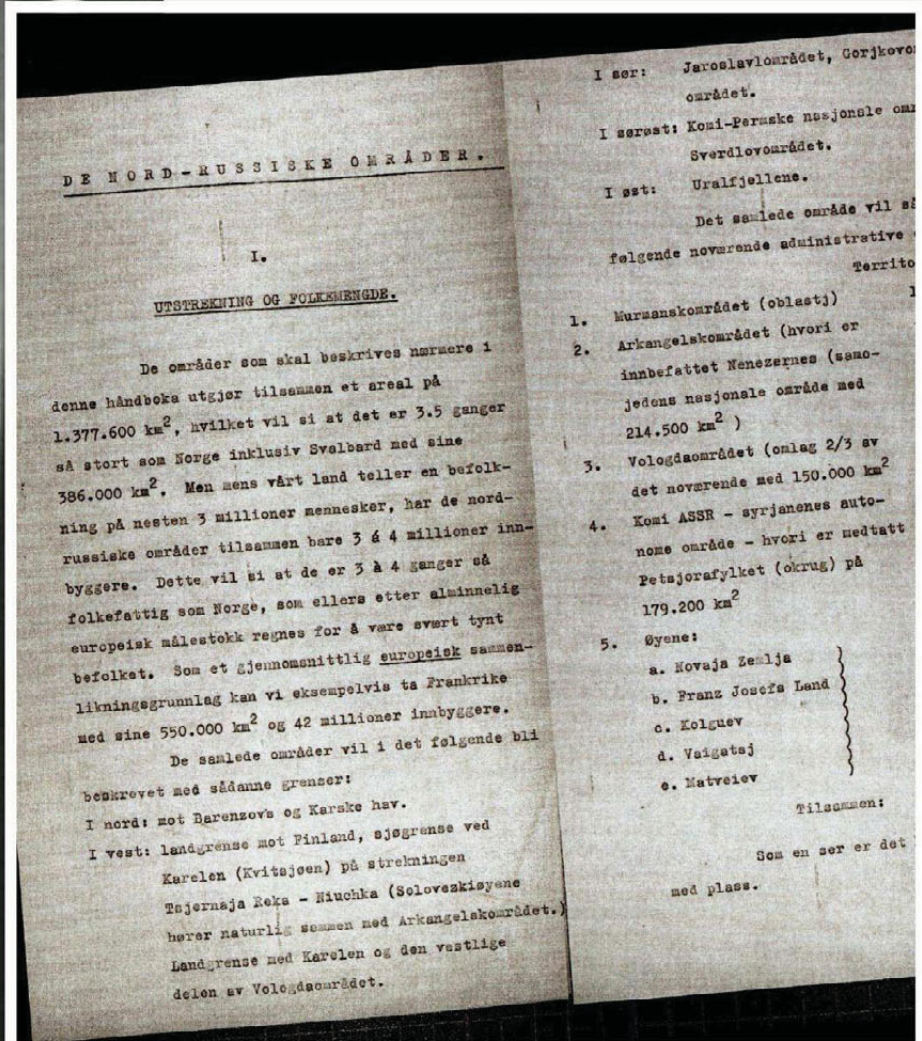
WIKIMEDIA COMMONS

HODET FØRST: George Plantagenet likte sin søte malmsey-vin, men ville nok foretrukket å få den servert i beger.



RIKSARKIVET

NORSK IMPERIALIST: Finn Støren (midten) ville okkupere store deler av Sovjetunionen. Der var også hans sjef Vidkun Quisling godt kjent. Til venstre: propaganda- og kulturminister Gulbrand Lunde.



NYE TERRITORIER: I denne oversikten har Finn Støren listet opp de nye landområdene i Sovjetunionen han planla ønsket at Norge skulle okkupere.

SKULLE UTVIDE NORGE

Vidkun Quislings «utenriksminister» under krigen, Finn Støren, hadde store ambisjoner for Norge. Han ville utvide Norges areal med 3,5 ganger'n med sitt prosjekt «landnåm i Aust». ►

Ambisjonen om å utvide eget land for å vise storhet, kom ikke med Donald Trump og hans uttalte ambisjoner om å underlegge seg Grønland, Panama-kanalen, Gaza-stripen og Canada.

Men at Norge også har hatt store vyer for utvidelse av vårt territorium, er mindre kjent.

Vidkun Quislings uformelle utenriksminister under krigen, Finn Støren, er blitt kalt den norske førerens sjefsimperialist. Hans ambisjoner var ikke smålatne: Støren ville utvide Norges grenser med landområder som var hele 3,5 ganger så store som Norges samlede areal. Det var ikke en hvilken som helst nabo han ønsket å invadere.

– Finn Støren reiste flere ganger med Quisling til Berlin for å ha samtaler med Adolf Hitler, sa forfatter Ann Kristin Furuseth til TA etter utgivelsen av boka «Norske nazister på flukt».

Stort nettverk

Høsten 1940 spankulerte tyske soldater omkring på Karl Johan. Samtidig spaserte Finn Støren omkring på Slottet, der han nettopp hadde fått eget kontor vegg-i-vegg med Vidkun Quisling. Støren var ekspedisjonssjef i det såkalte Direktoratet for spesialorientering, som var underlagt Innenriksdepartementet, men tok seg av utenriksaker. Quislings regjering var grunnlovsstridig. Men i den norske førerens øyne hadde Støren funksjonen som utenriksminister.

Støren var utdannet økonom og hadde drevet forretninger med suksess og opparbeidet et stort nettverk i en rekke land. Blant annet hadde han oppholdt seg i Sovjetunionen fra 1923 til 1926. Der hadde han blitt kjent med både Fridtjof Nansen og Vidkun Quisling.

Radikal utvidelse

Nå skulle Støren utrede utvidelse av Norges grenser for Quisling. Jemtland og Herjedalen blir en parentes i denne sammenheng. Støren planla okkupasjon og norsk bosetting i Sovjetunionen, nærmere bestemt de nordvestre delene av det enorme landet. Stø-

ren mente at Norge hadde rettmessige krav i regionen.

Straks etter tyskernes innmarsj i Sovjetunionen 22. juni 1941, satte Støren seg til skrivebordet. Han ville feste sine overdådige tanker til papir. Norge skulle utvides – radikalt.

Planen var kort sagt å følge etter den tyske krigsmaskinens inntog og besette svære områder nordvest i Sovjetunionen, slik at sivile nordmenn etter hvert kunne komme etter og sette plogen i jord. Blant annet skrev Støren:

«Germaniseringen av disse områder må derfor bli Norges misjon i Europa fremfor noe annet folks.»

Drømmen om nytt land

Støren laget planer om kolonisering av Kolahalvøya, men også av Hviterussland og Ukraina.

Planene møtte motbør blant nazilederne i SS. De ville ikke ha noen norsk særstilling i det tyske Lebensraum-prosjektet.

Men Støren ga ikke opp.

Nordmannen fikk kontakt med professor Gerhard von Mende, som arbeidet under selveste Alfred Rosenberg – ledende nazi-ideolog, hardkokt jødehater og sjef for tyskernes østlige okkuperte områder. Von Mende lovet å bringe Størens tanker videre.

Dette syntes Støren var så gildt at han straks gikk i gang med et russiskkurs og utarbeiding av et oppslagsverk om russiske forhold for fremtidige kolonister. For å skaffe historisk begrunnelse for norsk «landnåm i Aust» engasjerte han historikeren Eivind Kvålen.

– Støren ville at nordmenn skulle befolke erobrede områder i Øst-Europa, siden nordmenn nedstammet fra vikingene og således hadde historiske krav på landområdene i øst. Det ble også argumentert med at den nordiske rase var overlegen og derfor skulle befolke områdene, forklarer Ann Kristin Furuseth.

I juli 1943 ble institusjonen Austrveg etablert og lagt direkte under ministerpresident Quisling.

Men den tyske krigslykken var allerede på hell. Ideen om nytt land i øst rant ut i sanden og forble en svunnen drøm.

Frisk nok til å flykte

Mot slutten av krigen måtte Støren bruke kreativiteten til helt ►





VILLE FØLGE I HÆLENE: Quislings påtenkte utenriksminister Finn Støren så for seg at norske settlere kunne følge i fotefarene til de tyske soldatene da de rykket inn i Sovjetunionen. Viking-bosettinger var begrunnelse god nok for norske territorialkrav.

SENDEBUD:

Professor Gerhard von Mende var venn av Finn Støren og videreformidlet nordmannens drøm om norsk lebensraum i Sovjetunionen.



UKJENT



FRIEDRICH FRANZ BAUER/BUNDESARCHIV

SJEFIDEOLOG: Alfred Rosenberg var nazistenes viktigste ideolog, men også sjef for Ostministerium – de okkuperte områdene i øst. Rosenberg var mannen Støren ville påvirke. Her fra Vidkun Quislings besøk i Berlin i 1942.

«... nordmenn skulle befolke erobrede områder i Øst-Europa, siden nordmenn nedstammet fra vikingene

JOHANNES HÄHLE/BUNDESARCHIV



NAZI-FLYKTNINGER: Her er de ti rømlingene fra Solbris avbildet.



FORTROLIG VENN: Argentinas president, Juan Peron, her med hustru Evita, var Finn Størens fortrolige venn. Bildet er fra 1950.



BRUTAL: Etter flukten fra Norge, ble Støren kjent med kroatene Ante Pavelić, som ledet den brutale, fascistiske Ustasja-bevegelsen under krigen. Støren likte ham godt og syntes han hadde «sunde meninger.» På bildet er Pavelić i samtale med Nazi-Tysklands utenriksminister, Joachim von Ribbentrop.

Hvor syk Støren var, er ikke godt å si. Men han var frisk nok til å planlegge flukt til Argentina.

Flyktet i redningsskøyte

Om morgenen 8. juli 1948 la den gamle redningsskøyta «Nordland» fra land i Horten. Om bord var Finn Støren og fem andre nordmenn med uoppgjorte landssviksaker. Støren hadde fått en venn til å utgi seg for å være ham og melde seg for politiet hver uke per telefon.

Skøyta kom seg ubemerket ut av norsk farvann og seilte helt til Punta Umbria i Sør-Spania. Her solgte rømlingene unna alt unnværlig løse for å finansiere drivstoff og proviant til ferden over Atlanterhavet. Skuta ble omdøpt til «Nord».

Først 27. august skjønte norske myndigheter at Støren hadde rømt landet. En etterlysning ble sendt ut.

«Nord» fortsatte ferden og satte kurs for Tanger i Marokko, som den gang var fransk protektorat. Der kjente Støren en tidligere norsk konsul som fra tid til annen tok seg bryet med å hjelpe nazister på flukt. Men norske myndigheter fikk snusen i at tre av rømlingene var i Marokko og sendte begjæring til franske myndigheter om utlevering til Norge. Dermed ble Støren og to andre rømlinger satt i arrest. Men igjen ble de løslatt mot meldeplikt.

I mellomtiden hadde de andre rømlingene kommet seg til Kanariøyene. Støren kom seg også dit, trolig med hjelp fra den tidligere konsulen. «Nord» ble gjort klar for overfart.

Bortsett fra knapphet på mat og drikke, forårsaket av tidsspill ved motorproblemer, kom hele mannskapet seg problemfritt over Atlanteren. 1. februar 1949 så mannskapet lysene fra Buenos Aires. Argentinsk presse hylltet overfarten med den vesle skøyta,

andre formål. 1. mai 1945 hadde han innsett at løpet var kjørt for Quisling-regjeringen og Nazi-Tyskland. Støren dro til København med mer enn 150 pass og stempler, og en fullmakt fra Quisling om kredittsøknad i Danmarks Nationalbank pålydende ti millioner danske kroner.

Men før han fikk tak i pengene, kapitulerte tyskerne. 20. mai ble han arrestert av dansk politi. Støren hevdet at passene og pengene var hjelp til nordmenn som var internert i Tyskland. I virkeligheten var alt tiltenkt landssvikere på flukt.

Støren ble utlevert til Norge og satt fengslet til 11. februar 1947. Da slo retten fast at Støren var mistenkt for en rekke alvorlige forbrytelser som kunne medføre et langt fengselsopphold. Men ettersom Støren var syk, gikk retten med på at han ble sluppet fri mot daglig meldeplikt.

Meldeplikten ble først satt ned til to dager ukentlig, deretter til én gang ukentlig – per telefon.

«Støren tok aldri avstand fra sine fascistiske idealer»



FLUKTEN MED «SOLBRIS»

Bare tre båter med norske naziflyktninger greide å komme seg til Argentina. Ferden med «Solbris» er den mest kjente.

Den 72 fot lange skuta forlot Askøy utenfor Bergen 3. juli 1947 med 11 landssvik-dømte om bord. Fem av dem hadde rømt fra Espeland fangeleir.

Turen over Atlanteren var til dels dramatisk, men skuta ankom Brasil 25. august. Etter nye utfordringer gikk turen etter hvert til Argentina. Den vellykkede flukten skapte irritasjon blant nordmenn i Norge. De syntes ansvarssunn-dragelsen var i enkleste laget.

Andre var bare glad for å bli kvitt «nazipakket».

NAZIKOLONI

Straks etter krigen registrerte Utenriksdepartementet stor interesse for emigrasjon blant kollaboratører og NS-folk.

Interessen for å dra til Argentina var høyest i årene 1948 og 1949. 180 nordmenn med NS-bakgrunn tok seg til Argentina, 32 av dem stakk av fra rettsoppgjøret etter krigen.

Vanligvis reiste familiefaren i forveien, mens kone og barn fulgte etter når mannen hadde etablert seg. Den norske nazikolonien i Argentina krympet med årene, men på det meste talte den 360 personer. På 1980-tallet var det bare et tyvetalls familier igjen.

REDNINGSSKAPET

men nevnte ikke med et ord mannskapets politiske fortid.

Nazi-paradis

Argentina var et paradis for gammelnazister, og Finn Støren var en mann med mange venner. Her traff han sin gamle venn Gerhard von Mende, som hadde arbeidet for Alfred Rosenberg. Begge hadde gode kunnskaper om Sovjetunionen. Støren hadde svært høye tanker om sin egen betydning. Han foreslo nemlig seg selv som rådgiver for amerikanske

RØMTE TIL ARGENTINA:

Finn Støren og fem andre norske nazirømlinger tok seg over til Argentina i den vesle redningsskøyta Nordland.

myndigheter i øst-vest-spørsmål.

Støren ble faktisk flere ganger invitert til den amerikanske ambassaden i Buenos Aires for å avgi informasjon fra sine kontakter i Sovjetunionen og sovjetiske avhoppere. Han anbefalte også sin venn von Mende som infor-

mant til både britene og amerikanerne, og von Mende ble brukt av vesttysk og britisk etterretning.

Støren tok aldri avstand fra sine fascistiske idealer. Snarere tvert imot. Han bygde seg nettverk i Argentina, inkludert selveste president Juan Peron. De ble nære venner, og presidenten lyttet når Støren snakket om politikk og handel.

Størens utvidelse av Norge ble gjennomført i en helt annen del av verden enn han hadde sett for seg. Men Støren etablerte en

plastfabrikk i Buenos Aires og levde med god økonomi helt frem til han fikk slag i 1957. Han døde av hjerteinfarkt 18. mars 1962. Levingene ble fraktet tilbake til Norge. Finn Støren ble gravlagt på Haslum kirkegård i Bærum. □

Kilder:

Anne Kristin Furuseth:

«Norske nazister på flukt»,

Terje Emberland/Matthew Kott:

«Himmlers Norge», TA

Enda fire år?

Donald Trump sier han ikke fleiper når han sier at han ønsker en tredje presidentperiode, men veien dit er ikke enkel og krever sannsynligvis en grunnlovsendring.

Tekst: **Mats Schjølberg Ulshagen**

Foto: **NTB** Grafikk: **Graphic News**

Etter at Donald Trump kom til makten for andre gang, har det blitt klart at han ikke følger normale politiske spilleregler. Nå brygger det opp til debatt om en ny hypotese, fremlagt av hans støttespillere: Kan Trump omgå grunnlovens begrensning om to presidentperioder ved å stille som visepresident?

Bakveien

Ifølge den amerikanske grunnloven, nærmere bestemt det 22. grunnlovstillegget, kan ingen person bli valgt til presidentembetet mer enn to ganger. Men det står ikke uttrykkelig at en tidligere president ikke kan tiltre embetet på annen måte. Det er dette smutthullet noen av Trumps støttespillere forsøker å utnytte.

I et intervju med NBC nylig luftet Trump selv et mulig scenario: I 2028 kan hans visepresidentkandidat JD Vance stille til valg som president – med Trump på stemmeseddelen som visepresident. Dersom Vance vinner og deretter trekker seg, vil Trump automatisk rykke opp og gjeninntre som president.

Dette tekniske grepet vil – ifølge Trumps støttespillere – ikke være i strid med 22. grunnlovstillegg, fordi det ikke innebærer at Trump blir valgt til president på nytt.

Grunnlovens ånd

Flere juridiske eksperter mener imidlertid at planen både er usikker og sannsynligvis grunnlovsstridig. Den anerkjente jusprofessoren Laurence Tribe sier



EVAN VUCCI/NTB

TRENGER MER TID: Donald Trumps arbeid med å gjøre Amerika greit igjen, kan ta enda lengre tid enn fire år.

til Reuters at forsøket åpenbart ville være et brudd med lovens hensikt, som er å hindre én person i å ha for mye makt over tid.

– Det ville være som å kjøre et tankskip gjennom et smutthull stort nok til en robåt, sier hun til Reuters.

Også professoren Michael Gerhardt, en ekspert på konstitusjonell rett, peker på at selv om teksten ikke eksplisitt forbyr dette scenarioet, er formålet med grunnlovstillegget klart: Å hindre presidenter i å sitte i mer enn to perioder – uansett hvordan de kommer dit.

PROTESTER: Ikke alle synes det som skjer i USA om dagen, er greit.



NATHAN HOWARD/NTB

Kan Trump få en tredje periode?

Donald Trump sier han "ikke spøker" med å stille til en tredje periode som USAs president, og noen av hans tilhengere spekulerer i mulige måter å omgå grunnlovens begrensning på maksimalt to perioder.



USAs GRUNNLOV

■ Grunnlovens **22. tillegg** sier: **"Ingen person skal velges til presidentembetet mer enn to ganger"**

GRUNNLOVSENDRING

■ Enhver endring vil kreve to tredjedels flertall i Representantenes hus og Senatet, og deretter ratifisering fra **38 av 50** delstatsforsamlinger.

■ Republikanerne har et syltynt flertall **218-213** i Huset og **53-47** i Senatet. Republikanerne kontrollerer **28** delstater.

MULIG "ETTERFØLGELSE"

■ Tilhengere sier én mulighet kunne være at Trump stiller som vise-presidentkandidat med en annen kandidat – kanskje sin egen visepresident, **JD Vance** – i 2028.

Vance ville da trekke seg som president hvis han vinner, og la Trump overta gjennom etterfølgelse.

■ Men det **12. tillegg**et sier: **"Ingen som konstitusjonelt er inhabil til presidentembetet skal være valgbar som visepresident i Amerikas forente stater"**

ROOSEVELT – ENESTE PRESIDENT SOM HAR SITTET MER ENN TO PERIODER



■ Før **Franklin Delano Roosevelt** (til venstre) hadde ingen president sittet mer enn to perioder – en tradisjon startet av **George Washington** (til høyre) og respektert i over 150 år.

■ Roosevelt ble valgt fire ganger, og satt fra 1933 til sin død i 1945. Som svar vedtok Kongressen det **22. grunnlovstillegget** i 1951, og gjorde tradisjonen om til lov.







IKKE STØRST, MEN LENGST:
Byen Suloszowa er regnet som
den lengste byen i Polen.

Rake veien hjem

Hva skal man gjøre hvis hele nabolaget vil bo ved hovedveien, og ingen vil fire? Du gjør som i Suloszowa i Polen: dropper sideveier.

Tekst: **Lars-Erik Nygaard**

DÅRLIGE ERFARINGER MED brutale besøkende har preget byplanleggere i store deler av Europa. Resultater er et utall små landsbyer bygget i ring, mange av dem omgitt av bymur eller i ly av en festning. Slik kunne landsbyboerne beskytte seg selv, sine familier og sine husdyr mot inntrengere og røvere. Bondegårdene ble lagt inn i byen og den enkelte bondes marker fordelte seg ofte som kakestykker ut ifra sentrum i landsbyen. Dessuten var det jo praktisk at alle hadde tilnærmet samme gangavstand hjem fra markedsplassen og kirken midt i byen.

Men ikke over alt.

I fremste linje

I landsbyen Suloszowa, tre mil nordvest for storbyen Krakow i Polen er det viktigere å ha adres-

sert til hovedveien. Så viktig er det åpenbart at det ikke finnes noen andre veier enn hovedveien som strekker seg ni kilometer gjennom byen med 3500 innbyggere. Da byen ble anlagt av en adelsmann på 1600-tallet, var byen først og fremst beskyttet av at den lå langt fra andre byer og slik til at inntrengere ville bli oppdaget i god tid.

Utgangspunktet for denne typer byer, i motsetning til kjerne-landsbyer er at hovedferdselsåren lå der før hus og gårdsbruk kom. Ofte spiller landskapet en rolle også: Et småkupert landskap med forholdsvis jevne dyrkingsforhold gjør at jordene kan anlegges rett ut fra hovedveien så langt ut som landskapet tillater det, og ikke klynget sammen rundt bymuren.

Luftspeiling

Suloszowa er blitt litt noe av en turistattraksjon, særlig om man



ANDRZEJ OTREBSKI/WIKIMEDIA COMMONS

YNDET MOTIV: Landskapet som ligger i bølger utenfor Suloszowa er intensivt dyrket. Enkelte gjenstående trær er populære fotomotiver for turister som strømmer til etter å ha sett bilder tatt fra luften.

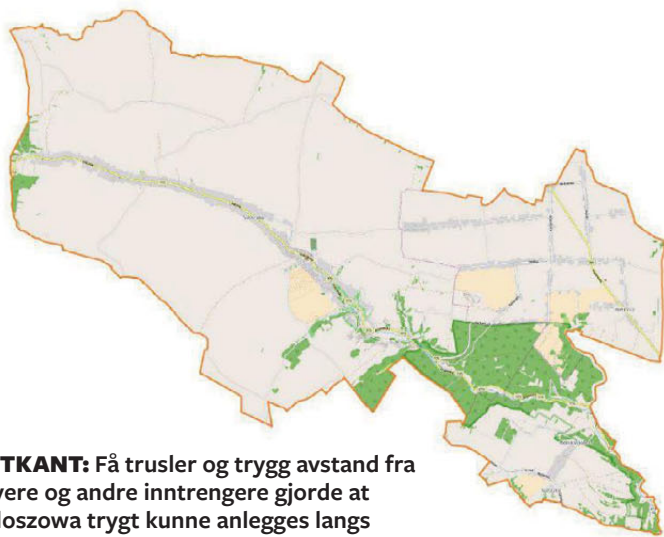
har mulighet til å studere det maleriske landskapet fra luften. På bakkenivå har landbyen mange av de samme utfordringer som andre byer med 3–4000 innbyggere og der alle kjenner alle:

- Vi har et godt samhold her, men det blir jo en del sladder. Og så flytter for mange ungdommer, sier butikkinnehaver Edyta til Daily Mail.

- Jeg lærte ikke å sette pris på hvor fint vi faktisk har det her før jeg fikk se bilder tatt fra luften.

Men det er vel slik det ofte er; man ser ikke skjønnheten man har liggende rett foran sin egen nese, sier bonden Marian Gęgotek til samme avis.

Om ikke annet, åpner byplanen for konkurranse innen handelsnæringen: Med én ni kilometer lang gate er det plass til flere butikker og ikke bare én i sentrum. Og det er ikke så lett å gå seg bort på veien hjem fra puben heller – så lenge man går riktig vei.



SMAT/WIKIMEDIA COMMONS

I UTKANT: Få trusler og trygg avstand fra røvere og andre inntrengere gjorde at Suloszowa trygt kunne anlegges langs hovedveien og ikke i en beskyttende sirkel.

An aerial photograph showing a vast landscape of terraced agricultural fields. The fields are arranged in long, narrow, wavy strips that follow the contours of the land. The colors range from light brown/tan to vibrant green, indicating different crops or stages of growth. A few small trees and a winding road are visible in the distance.

« Vi har et godt samhold her,
men det blir jo en del sladder

«ITALIENSK»: De lange smale jordene som går ut fra hovedveien gjennom Suloszowa, har bidratt til at området kalles Polens «Lille Toscana».

GETTY IMAGES



Tornadoer på ville veier

➤ Årets tornadosesong er godt i gang, og tornadoer dukker nå opp der ingen forventet dem. Forskerne klør seg i hodet, og skjønner svært lite av det. De antar at det har med klimaendringer å gjøre, vi vet at varmere hav gir mer fuktighet i lufta – og mer fukt kan gi mer ekstremvær. Men akkurat hvordan klimaendringene påvirker tornadoene, er fortsatt et mysterium. Kanskje blir de flere, kanskje kraftigere, eller kanskje bare mer uforutsigbare.

For å finne svar, har over hundre eksperter fra 16 ulike organisasjoner slått seg sammen i det storstilte forskningsprosjektet PERiLS (Propagation, Evolution, and Rotation in Linear Storms). De følger nøye med på stormer som utvikler seg i linje – en type uvær der tornadoer ofte oppstår. Målet? Å bli klokere på hvordan disse naturkreftene egentlig fungerer.

Kilde: Focus Science

Satser norsk

ET LITE SELSKAP fra Andenes har tatt styringen på en av USAs største TV-satsinger. Med teknologi utviklet i Norge forvandlet norske Myreze og amerikanske CBS den amerikanske basketballturneringen March Madness til et virtuelt eventyr.

Collegeidrett er enormt populært i USA, og March Madness blir gjerne sett av millioner. I år leverte Myreze løsninger for CBS som gjorde at TV-kommentatorene så ut til å stå på en ekte basketballbane i San Antonio, komplett med byutsikt, gigantiske skjermer og et jublende publikum. I virkeligheten var alt digitalt. Studioet er laget med spillmotoren Unreal Engine 5.4 – og teknologien er så avansert at det hele skjer i sanntid.

– Vi ville gjøre sendingen like intens som kampene selv, sier Björn Myreze, daglig leder i Myreze.

De utviklet en virtuell arena der alt kan skje. Brackets – altså kampoversiktene – dukker opp fra gulvet, lag som ryker ut forsvinner ned i gulvet, og spillerkort svever i lufta med navn og statistikk. Alt styres live, helt uten forsinkelser.

Dette er første gang CBS bruker såkalt game engine-teknologi på denne måten.

En game engine er en programvare som brukes til å lage videospill. Den håndterer blant annet grafikk, lyd, fysikk og lyssetting – og lar utviklere bygge hele verdener i 3D.

Fox Sports har introdusert lignende systemer for sin dekning av amerikansk fotball, og siste utgave av Australian Open i tennis ble presentert for australske seere i en setting som kunne minne om spillet Wii Sports.

VISSTE DU AT...

... solens kjerne produserer mer energi hvert sekund enn all energi menneskeheten noensinne har brukt?

... verdens første 3D-printede organ som ble transplantert, var en blære?

... bakterier kan kommunisere med hverandre via kjemiske signaler, kjent som «quorum sensing»?

... det finnes fisk som kan klatre i trær? Mudderspringeren bruker for eksempel brystfinnene til å bevege seg på land?

Fikk sauer inn på kjøkkenet

➤ En litt overvrig border collie kalt Rocky ga uttrykket «å ta med seg jobben hjem» ny mening da han hentet hjem ni ulike sauer, fra forskjellige gårder, og gjetet dem hele veien hjem til småbrukeren Rosalyn Edwards. Hun fikk saueflokken inn gjennom bakdøra, og inn på kjøkkenet, sammen med en svært stolt ni måneder gammel hund.

– Det ble mye tiss, bæsje og gjørme, sier Rosalyn.

Kilde: BBC

Mus i verdensrommet

➤ Mus er en gjenganger på disse sidene. Ikke fordi de er så søte, men mest fordi vi forsker på dem. Nå har NASA sendt mus til romstasjonen ISS for å sjekke hva mikrogravitasjon gjør med skjelettet. Astronauter mister opptil en prosent beinmasse per måned, men forsøkene med musene ledet til noen merkelige funn. Ganske riktig mistet musene

beinmasse i lårbeina, men beinene i kneven og kraniet ble tettere og sterkere.

Forskerne antar at det handler om hvor trykket i kroppen havner når tyngdekrafta ikke lenger trekker alt nedover. Økt blodtrykk i overkroppen gjør at ansiktet svulmer opp, luktesansen svekkes og noen bein kan bli hardere.

Kilde: IflScience

VISSTE DU AT...

... den menneskelige nese kan skille mellom over en billion ulike lukter?
 ... verdens raskest voksende plante er bambus, som kan vokse opptil 91 cm på én dag?
 ... det er mulig å lage elektrisk strøm fra varmeforskjeller i havet, såkalt OTEC (Ocean Thermal Energy Conversion)?
 ... det finnes haier som kan lyse i mørket ved hjelp av bioluminescens?
 ... pingviner har en spesiell kjertel som fjerner salt fra sjøvannet de svelger?

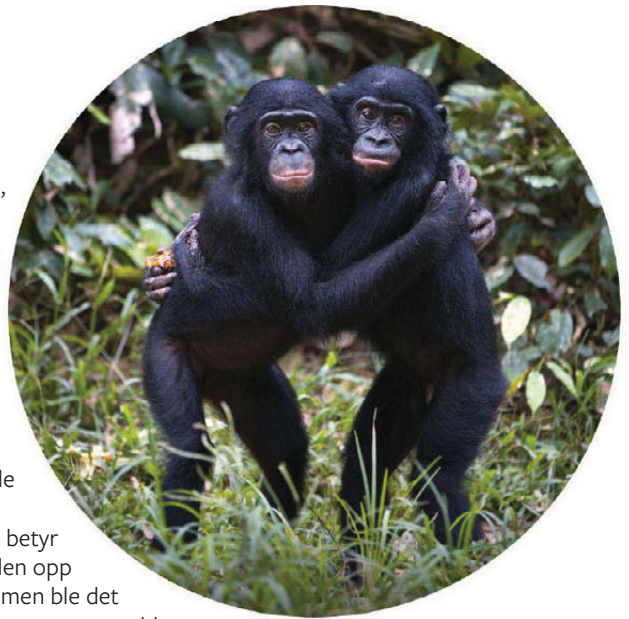
Apeprat

► Bonoboene, også kjent som dvergsjimpanse, er menneskets fredelige jungel-fetter, og nå viser det seg at de kanskje er mer menneskelige enn vi trodde. En ny studie fra et forskerteam i Kongo avslører at de hårete slektingene våre faktisk setter sammen lyder til små «setninger» med egen mening. Forskerne fulgte 30 voksne bonoboer og spilte inn over 700 lyder.

Det de fant var overraskende: Bonoboene brukte sju forskjellige lyder i 19 ulike kombinasjoner – og noen av dem hadde helt ny mening når de ble slått sammen.

Et eksempel? Apen lager først et «piip» – som betyr noe sånt som «jeg vil gjerne...». Deretter følger den opp med en plystrelyd – «la oss holde sammen». Sammen ble det en slags jungelversjon av «la oss roe ned og være venner» – og ble brukt i stressa situasjoner som når noen skulle pare seg eller vise muskler.

Kilde: Science.org



NTB

Den meksikanske axolotlen
Ambystoma mexicanum

23-30 cm lang

Kan bli kjønnsmoden som larve

Populært akvariedyr, kun få ville eksemplarer igjen

Vitenskapelige fakta



Ny kunnskap om den utrolige axolotlen

Axolotl-salamanderen har vært studert i 150 år på grunn av sin forbløffende evne til å få manglende kroppsdeler til å vokse ut igjen, og nå har forskningen tatt et stort steg videre.

Kritisk truet, finnes bare i innsjøen Xochimilco ved Mexico City



Tapte lemmer og nerver vokser ut igjen

Axolotler er kannibaler, og hvis en mister et lem, vokser et nytt ut igjen i løpet av noen uker, med både bein, muskler og nerver

Den kan også regenerere en avkappet ryggmarg eller skadde netthinner



Fire farger fra genmutasjoner:

- Lys rosa med svarte øyne
- Gulne med gylne øyne
- Grå med svarte øyne
- Helt svart uten tegninger

Det største genomet som har vært avkodet

Axolotl-genomet

har 32 milliarder basepar, mens det menneskelige genomet har 2,9 milliarder

Til nå har det enorme antallet gjentatte sekvenser gjort analyse umulig

Bryte opp og sette sammen DNA



Gener som er funnet, vil bidra til innsikt i hvordan en axolotl regenererer seg

© TNS/Bulls. KILDE: Heidelberg Institute for Theoretical Studies; DFG-Center for Regenerative Therapies ved Dresdens tekniske universitet, Max Planck-instituttet for molekylær cellebiologi og genetikk

To i uken er nok

► En nylig studie publisert i Journal of the American Heart Association bringer oppløftende nyheter for de med hektiske timeplaner. Forskningen antyder at det å samle all ukentlig trening på én eller to dager – en tilnærming ofte kalt «helgekriger» – kan gi helsefordeler som er sammenlignbare med de som trener jevnlig gjennom uken. Over 90 000 personer med en gjennomsnittsalder på 62 år deltok, og de ble delt inn i tre grupper, basert på treningsvaner. Resultatet var at både helgekrigerne og de som trente regelmessig gjennom hele uka hadde en betydelig lavere risiko for tidlig død, hjerte- og karsykdommer og kreft, sammenlignet med de inaktive.

Kilde: New Scientist

Kom med cola

► En 24 år gammel amerikansk youtuber, Mykhailo Polyakov, ble nylig arrestert etter å ha forsøkt å besøke verdens mest isolerte urfolk, de beryktede og utilnærmelige beboerne på øya North Sentinel i Indiahavet. Med seg hadde han en kokosnøtt, en boks cola – og en total mangel på risikoforståelse.

Han skal ha forlatt stranden på øya Sør-Andaman i en liten båt midt på natta og lagt ut på en farefull havseilas på over 20 nautiske mil. Ved 10-tiden om morgenen ankret han opp utenfor øya, blåste i en fløyte, og ventet. Da ingen kom, gikk han i land i fem minutter, satte fra seg «gavene» og tok videoopptak. Da han kom tilbake, ble han umiddelbart arrestert av indiske myndigheter.

De få titalls urfolkene som bor på North Sentinel har levd isolert i tusener av år og har null immunitet mot moderne sykdommer. Tidligere besøk har flere ganger endt med døden. Den kristne misjonæren John Allen Chau ble drept med pil og bue i 2018, og to indiske fiskere ble drept etter at båten deres drev i land der i 2006.

Kilde: Washington Post

BILREVOLUSJONEN

Henry Ford, bondesønnen som ble milliardær, satte for alvor fart på bilindustrien da arbeiderne hans plutselig kunne sette sammen en T-Ford på 93 minutter. Men ideen til samlebandet hadde han tatt fra en konkurrent. ►





I FØRERSETET: I 1931 hadde Henry Ford produsert 20 millioner biler, deriblant 15 millioner av den suksessrike T-Forden, som gikk ut av produksjon i 1927.

GETTY IMAGES



Tekst:
Jørgen Johannessen Kind

På en landsens grusvei en dag i mai 1934 møtte gangsterparet Bonnie og Clyde døden i en Ford V8.

Bilen ble pepret med 107 kuler fra våpnene til politimenn som lå i bakhold. Bonnie var skutt i filler. Clyde var skutt i filler. Bilen så ut som en sveitserost.

– Men vet du hva? fortalte en av politimennene senere:

– Bilen startet på første forsøk!

Bekreftelsen var på noe alle visste: Ingen kunne lage biler som Henry Ford.

Visjonæren

Man kan si mye om Elon Musk, men han var langt fra den første eksentriske bilprodusenter med stor selvtillit, sterke og ganske ytterliggående politiske synspunkter og ønske om å utøve makt i USA.

I år er det 161 år siden bonde-sønnen Henry Ford ble født, og det er ganske nøyaktig 111 år siden han revolusjonerte både bilindustri og arbeidsliv gjennom innføringen av samlebåndproduksjon av T-Forden sin på fabrikken i Detroit. Han ble verdens første dollarmilliardær (åh dæven, lød hans umiddelbare reaksjon på opplysningen) og han ble USAs mest omtalte og siterte mann i årene mellom 1. til 2. verdenskrig.

De færreste husker presidentene fra denne epoken (Calvin Coolidge!? Warren Harding!?), men alle har hørt om Henry Ford. Men hvis du tror at Ford laget T-Forden og oppfant samlebåndet helt på egen hånd, tar du feil.

Ford satt helst i gyngestolen og så på mens medarbeiderne hans

bygde det som skulle bli folkebil Model T, og samlebåndet hadde konkurrenten Oldsmobile innført 12 år før Ford videreutviklet ideen.

– Vi gjorde jobben og han tok æren, skrev en av hans nærmeste fra pionertiden, Charles Sorenson, langt senere. Så la han til en innrømmelse:

– Men ingen av oss hadde kommet langt uten ham.

Hesteløse kjerrer

Henry Ford vokste opp på en gård i Dearborn utenfor Detroit. På 13-årsdagen i 1876 fikk han en klokke. Det første han gjorde var å plukke den fra hverandre og sette den sammen igjen.

– Han hadde en helt spesiell evne: Bare ved å kikke på en hvilken som helst maskin, kunne han følge hele den logiske linjen som fikk systemet til å fungere, skriver forfatteren Vincent Curcio i en ny bok om den legendariske industriherren.

Men Henry Ford ble godt voksen før bileventyret startet. Han gikk i lære ved ulike mekaniske verksteder i den raskt voksende

GANGSTERBILEN: Ford V8 fikk mye skryt av gangstere, fordi den så lett kunne kjøre fra politiet. Slik så bilen Bonnie og Clyde ble drept i, ut.

industribyen Detroit – et knutepunkt for transport mellom øst og vest i USA og et naturlig sted for å bygge vogner og, senere, motoriserte kjøretøyer.

Men som 20-åring vendte Ford hjem til Dearborn og livnærte seg som maskinreparatør. Han giftet seg med Clara, bygget et hus på farsgården og hadde tilsynelatende funnet sin plass i livet.

Men på begynnelsen av 1890-tallet fikk Henry Ford i oppdrag å reparere en Otto forbrenningsmotor. Tankene begynte å gå:

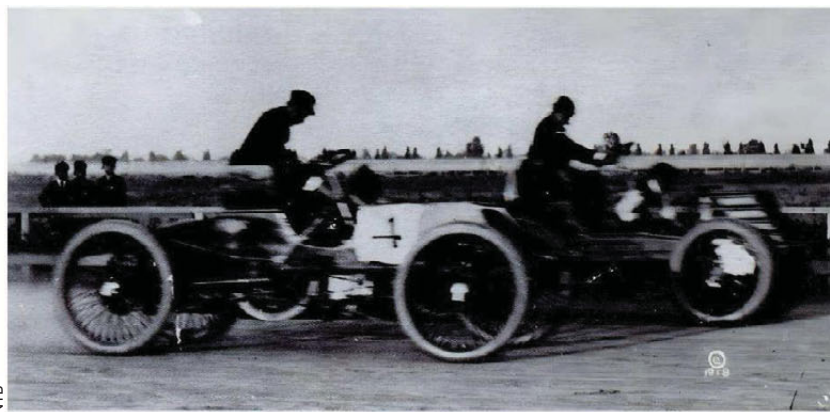
Hva med å bygge en motor og



« **Jeg har en drøm om en billigere bil som arbeiderne mine har råd til kjøpe**



NTB



RACE: Henry Ford (nærmest) på vei forbi Alexander Winton i et kappløp i Michigan i 1901. Kappløpsseire var god PR for bilbyggerpioneren



GETTY IMAGES

MENTE MYE OM MANGT: Stormannsgal, mente enkelte. Selv om Henry Ford hverken oppfant bilen eller samlebandsproduksjonen, står han som bilindustriens største stjerne.

tilpasse den til en innhøstingsmaskin? Det ville forenkle gårdsdriften.

Ideen utviklet seg raskt videre: En hesteløs kjerre, ville ikke det vært noe? Henry tegnet motoren bak på et noteark og fortalte fruene at de måtte flytte til Detroit. For nå skulle det bygges automobil!

Den første folkevogna

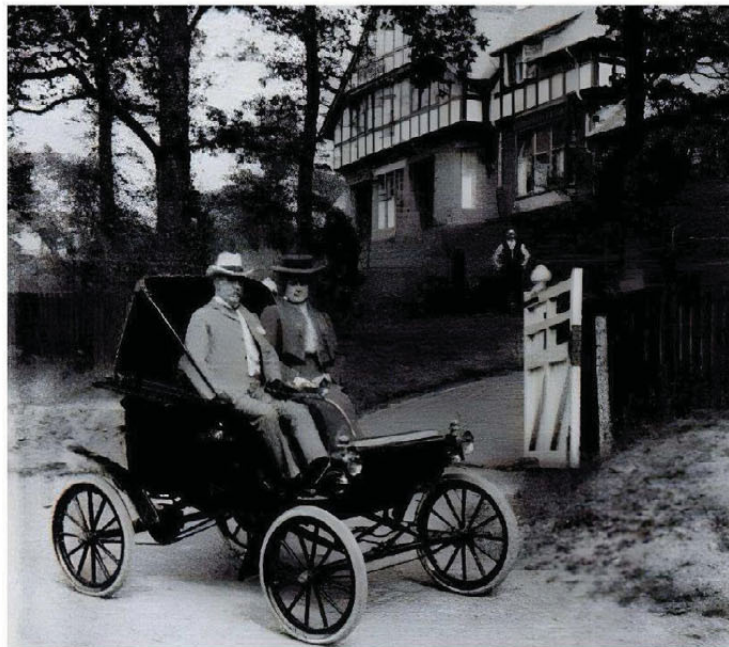
Henry Ford fikk en godt betalt stilling som sjefingeniør på Thomas Edisons glødelampefabrikk. På fritiden bygget han og en gruppe kollegaer motorer. Én ble testet ut i kjøkkenvasken. Clara helte i bensin fra toppen og motoren hostet til live. I juni 1896, tre år etter at brødrene Duryea fikk et bensindrevet kjø-

retøy ut på veiene for første gang i USA, kunne Henry Ford ta første kjøretur rundt i Detroit med sin egen Quadricycle. Kjøretøyet ble senere solgt for 200 dollar i det som regnes som tidenes første bruktbilhandel.

De neste årene skulle alt handle om bilbygging for Henry Ford. Med dyktighet, karisma og selvtillit hentet han inn sterke investorer til prosjektene sine. Men alt gikk ikke som smurt. Han mislyktes med to selskaper og visste at Ford Motor Company, som ble grunnlagt i 1902, ville bli hans siste sjanse.

Den første suksessen kom med Fords Model A, en åtte hestekrefters kjerre med toppfart på rundt 50 km/t. Med et godt utviklet salgsnett ble produksjonen raskt

GETTY IMAGES



NTB

ALLER FØRST: Oldsmobile Curved Dash ble produsert på løpende bånd allerede i 1901, et tiår før Henry Ford oppfant metoden på nytt. «Farvel til hesten», het det i annonsene for den populære lavprismodellen.



GETTY IMAGES

ENESTÅENDE EFFEKTIVT: Samlebånd gjorde at produksjonstiden per bil gikk ned fra 12 timer til 93 minutter i Fords Highland Park-fabrikk i Detroit.

selvfinansierende. Modellen gjenomgikk stadige forbedringer i årene som kom, og i 1906 og 1907 laget Ford-fabrikken 8200 biler i året. Forretningen gikk rett og slett strålende. Og så tok det helt av.

– Jeg har en drøm om en billigere bil som arbeiderne mine har råd til kjøpe, forkynte Ford.

Denne «bilen for alle» ble satt sammen av et team bestående av Fords beste menn, i et lite rom i tredje etasje i fabrikken, mens han selv satt i gyngestolen og overvåket det hele.

Ford hadde gitt ut så mange modeller at de hadde kommet til T i alfabetet. T-Forden, folkebil, ble lansert i mai 1908. Prisen ble satt til 850 dollar – litt mer hvis du ville ha frontrute og lykter – og det ramlet inn 15 000 bestillinger over natten. Bilen var den første med venstrestyring, Henry Ford innså nemlig at det var blitt så mange biler på veiene at det var viktigere å ha kontroll på motgående trafikk enn grøftekanten.

Samlebåndspioneren Olds
Bilindustrien gikk inn i gyllen æra, og Henry Ford lå hele tiden i forkant.

Som selger var mottoet «En

dollar billigere bil, tusen nye mulige kunder», en av kjepphestene hans, og i 1916 var faktisk prisen på T-Forden halvert. Ikke minst så Ford også behovet for effektivisering av produksjonen for å kunne levere nok biler. Hastighet ble en nødvendighet. Ford hadde eksperimentert noen år, blant annet hadde man allerede i T-Fordens første år prøvd å dra et understell langs en linje med tau og pluss på med deler underveis.

Prinsippet var enkelt: En arbeider utførte bare én oppgave, i stedet for å sette sammen en hel enhet på sin stasjon.

I oktober 1913 lanserte Henry Ford den nye samlebåndsprødsjonen. Resultat var forbløffende. Før hadde det tatt over 12 timer å bygge en bil. Nå tok det 93 minutter, og den største utfordringen var å finne lakken som tørket raskt nok.

En T-Ford rullet av båndet hvert tredje minutt. Snart solgte Ford to millioner biler i året. Henry Ford tok gjerne æren for suksessen med samlebåndsprødsjon – selv om prinsippet var kjent fra bryggerier og slakterier, og selv om Ransom Olds hadde masseprodusert en billigbil etter samlebåndsprinsippet allerede



STOR UTVIKLING: Henry Ford (t.v.) startet med produksjon av Quadricycle hjemme på gården, utviklet nye modeller i et rasende tempo, og etter hvert: Model T som han viser frem nummer 15 millioner i rekken av sammen med sønnen Edsel Ford.

12 år tidligere – og oppdaget at han plutselig kunne lage over 4000 biler av merket Oldsmobile Curved Dash i året i stedet for 600.

Men den uheldige Olds røk snart uklart med investorene sine, og fikk aldri dratt full nytte av sin oppdagelse. Han forsvant ut av historien.

Inn kom Henry Ford.

Velstand til arbeiderne

T-Forden endret livet til Henry Ford, som kjapt ble både rikere og mer kjent enn noen annen amerikaner.

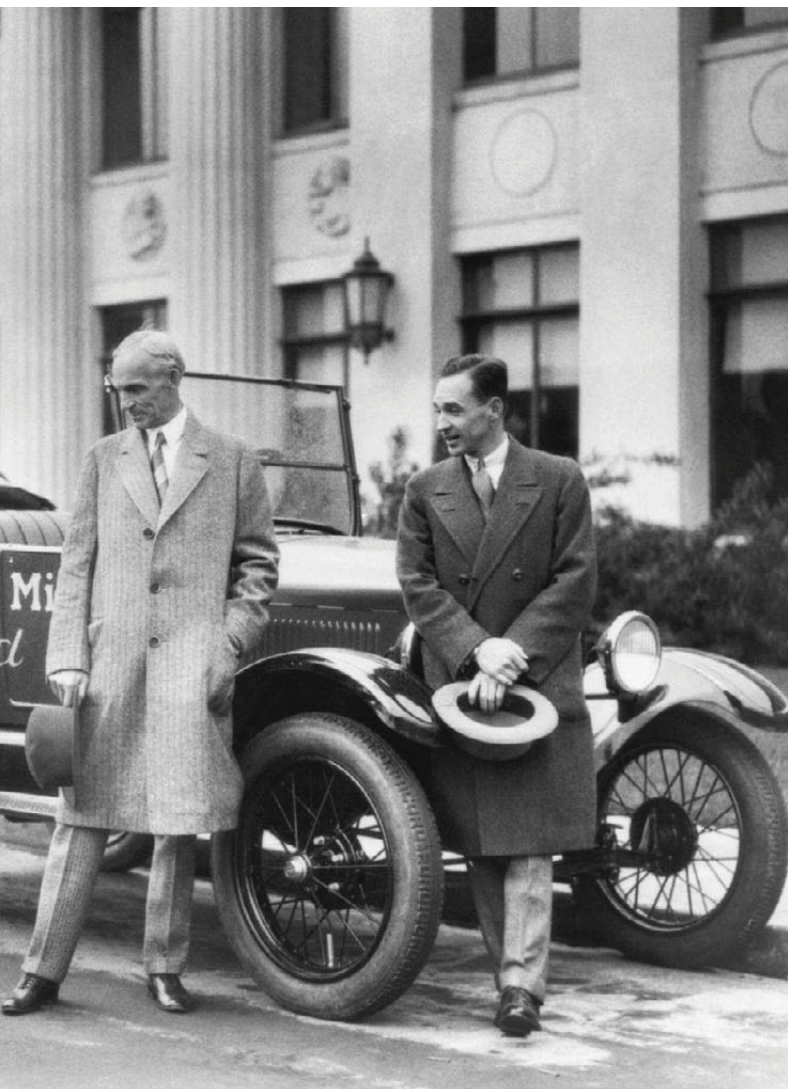
Også livet til den vanlige arbeider ble forandret. Ford skjønnte at arbeidet var kjedelig og ensformig. Hjernedødt, var en vanlig betegnelse. For å holde på arbeiderne sine, innførte han derfor i 1914 noe drastisk: Åtte timers arbeidsdag og en lønn på fem dollar dagen. Det var langt over normalen, og økonomiske eksperter spådde brå konkurs. Konkurrenter fortvilte og Wall Street Journal skrev dystert at «Ford tar i bruk bibelske prinsipper der slikt ikke hører hjemme».

Men for det meste ble Ford hyllert. «En storartet handling av sjenerøsitet» og «Gud velsigne Henry Ford» lød et par av overskriftene i avisene. Dagen etter sto over 10 000 mennesker i kø utenfor fabrikken i det iskalde januarværet for å søke jobb. For mange ble Fords fabrikk veien til økt velstand.

Hadde en mening om alt

Henry Ford gjorde tingene på sin

« Ingen bil er som din for å komme unna trøbbel



GETTY IMAGES

måte. Der andre forretningsmenn hadde en stab av rådgivere rundt seg, gjorde Ford det motsatte. Han kvittet seg med gamle støttespillere og kjøpte ut aksjeholderne. Han stolte kun på seg selv.

Samtidig uttalte han seg daglig til pressen og hadde en mening om alt, også saker han ikke hadde peiling på. Fikk han negative reaksjoner, ble han snurt. I krokene hvisket noen om stormannsgalskap.

Men biler og forretninger kunne han. Da salget av den nyttige og solide, men kanskje litt kjedelige T-Forden begynte å falle kraftig rundt 1927 – og Chevrolet overtok som markedsleder – konstruerte Ford en ny Modell A. 125 000 kjøpte den usett etter en intens markedsføringskampanje.

Anbefalt av bankranere

En helt spesiell form for god reklame og oppmuntring fikk Ford noen år senere da det var

depresjonstider og alle tapte penger. Ford hadde nettopp lansert den nye Ford V8, en kraftig brumlebass av en bil. Og fikk et brev fra en av tidens mest beryktede lovløse, bankraneren John Dillinger:

– Kjære Mr. Ford, skrev han.
– Takk for at du laget Ford V8 så rask og robust. Ellers hadde jeg ikke klart å kjøre fra purken.

Også Clyde Barrow, som på samme tid kjørte rundt med sin Bonnie, skrev til Henry Ford.

– Jammen lager du en «dandy» bil. Ingen bil er som din for å komme unna trøbbel, skrøt Clyde.

Forden kunne imidlertid ikke stå imot de 107 kulene som bare en drøy måned senere traff bilen og tok livet hans. Men kanskje ville Clyde funnet trøst i at den startet på første forsøk. □

Hovedkilde:

Boka «Henry Ford» av Vincen Curio (Oxford, 2012)

HENRY FORD – 10 KJAPPE

Ting du kanskje ikke visste om Henry Ford (1863–1947):

- Innbitt motstander av røyk og alkohol. Edruelighet var et krav for å bli ansatt, og jobbsøkere fikk gjerne hjemmebesøk av Fords kontrollanter.
- Nektet å ha noe med fagforeninger å gjøre. I 1937 ble fire medlemmer av fagforeningen skamslått av Fords egen sikkerhetsavdeling. Først i 1941 tillot han sine arbeidere å organisere seg.
- Var sterk motstander av 1. verdenskrig («jeg brenner heller ned fabrikkene enn å yte materiell»). I 1915 tok han initiativet til en fredsreise med et cruiseskip over til Europa «for å snakke statslederne til fornuft og få guttene ut av skyttergravene». Latterliggjort og sterkt kritisert endret han senere mening, og støttet krigsinnsatsen fra 1917.
- Anklaget den internasjonale, jødisk bankmakten for å ha startet 1. verdenskrig, og publiserte en rekke antisemittiske artikler i sin egen avis, Dearborn International. Ble tildelt en tysk stororden på sin 75-årsdag i 1938. Forsvarte seg med at han mottok den på vegne av det tyske folk, ikke Adolf Hitler.
- Fikk en sønn, Edsel, med kona Clara. Han var president i Ford Motor Company fra 1919 til sin død i 1943.
- Bilmodellen Ford Edsel, som ble lansert i 1958, ble en salgsmisfiasko.
- Hadde en uekte sønn med sin mangeårige elskerinne Evangeline Cote. Ford ordnet det slik at hun giftet seg med Fords privatsjåfør, og sørget for paret gjennom betydelige økonomiske bidrag.
- Spyttet på 1930-tallet inn store beløp på landbruksforskning. Blant ideene var gummi av solsikker, syntetisk melk («kuer er overflødige!») og vegetabilsk plast – men Fords viktigste bidrag var helt nye bruksområder for den undervurderte soyabønningen.
- Stevnet i 1919 en avis for en artikkel som hevdet at Ford sparket ansatte som ble kalt ut til Mexico-krigen. Saken varte i tre år. Dommen: Ford vant seks cent i oppreisning.
- Vurderte å stille til presidentvalg, men trakk seg etter ultimatum fra kona: «Blir du president, flytter jeg til England».



NTB

KAMERATER: Glødelampe-oppfinneren Thomas Edison (til v.) var en av Henry Fords viktigste støttespillere. Her er gutta på tur.

For deg med vett
under issen



1. Retten består av kylling stekt i olivenolje med hvitløk og tomat, toppet med stekt egg og kreps og heter kylling Marengo etter et berømt slag der. Den ble servert til seierherren, som fire år senere ble keiser. Hva het han?

2. Hvilket flyselskap kom på den geniale ideen å fly over Nordpolen for å gjøre den transatlantiske kryssingen raskere?

3. En av Norges fem nasjonale minoriteter kom til Norge i middelalderen, og reiste rundt i grupper. Mange av dem var svært gode håndverkere, knivsmeder, dyrleger og musikere. De ble tidligere omtalt som tatere og fanter. Hvilken folkegruppe?

4. Hvordan kan president Donald J. Trump sikre seg en tredje periode?

5. Hva var gjennomsnittstiden Henry Fords fabrikk brukte på å skru sammen en T-Ford? A) To dager B) Fire timer og 45 minutter C) 93 minutter

6. Hvis ikke denne norske kongen hadde falt ved Stamford Bridge i 1066, kunne han beseiret Wilhelm Erobreren og blitt konge i England. Han grunnla Oslo, var offiser i den bysantiske keiserens garde og var med å erobre mer enn 80 byer rundt Middelhavet. Hva het han?

7. Hvilket lag har vunnet Champions League flest ganger (15) – mer enn dobbelt så mange som nummer to på listen, men fikk i år bank av Arsenal i første kamp i kvartfinalen?

8. Hvilket tall betyr bokstaven D i det romerske tallsystemet?

9. Denne colombiansk-fødte sørlendingen (bildet) ble landskjent da hun sang seg inn i norske hjerterøtter under Idol-finalen i 2005 – hvem?

10. I hvilken kommune ligger tettstedet Blaker?

11. Hvor mye koster en 0,4 pils på Oslos dyreste bar, Vinoteket?

12. Og hva må du ut med for det samme på baren Fiction i Playa del Inglés?



										VIND	BILE	VEL	GIBORT	KJØNN	HINNE	HYL	TIL DØMES	SVARORD
										→			SKOLE SIST			KVINNE		
										→							VANN	MINKE
										DEKKET						TIL- HENGERE ARBEIDS- PLASS		
										FISKES	STYGG	FYR		DÅRLIGE SVØMME- FUGLEN				KILE
										→					MOTTAS DATA- BETEG- NELSE			
BEIN- FISK	FARTS- MÅLER	↓	FIRMA	→	VALUTA- KODE	↓	NATUR- FENOMEN	BRØD LITE TEGN						GIGA- BYTE ALE		↓	LÅNES	
→			PREGES										BIL- MERKE	FLASKE NORTH DAKOTA			HENNE LYDER	
RØYKE- SAKER				FISKEN IAKERS- HUS				BRØYTE- REDSKAP FOR- FALLET										
HEV			FE					BUNDET							NAG BOLIG- BYGGE- LAG			
GASS MENING					HUNNEN APPARAT								ALLI- ANSE MEZZO- FORTE					
→			KARENE GNAGER					KONSERN SPORTE						SIKRE				PIR
BAK- SIDER						↓	PUBLI- KUM	RADON FORENT				HISSIG AFRI- KANSK BY						
BETENT	→	↓	SPANIA		NEDER- LAG LEGEMS- DEL								KRYDRE	TAU GJÆRE			ADELS- MANN	
HJERNE- MÅLING				FRØ BÅRER				BLØTE								VEMME- LIG VURDER- ER		
SAMMEN- SLUT- NING						→						PELS- VERK OVER					GEMSE	INN- LEMME
ANMODE	→	↓	M.NAVN BEGLO				PATTE- DYRET ELVI NORGE									PREFIKS RINGEN		
AGDER- KOMMUNE					EURO- PEISK STAT KOM- MUNE									PLASK DØDE- LIGE				
ORGANI- SASJON	USMA- KELIG	↓		KAMU- FLERTE RUGEN								REGNER					BLÅSE	
→			VÆSKE BIL- MODELL									ENGSTER	BEHAND- LER LIVLIG					
MÅL ALTANEN					UTDØDD FUGL	SPORTS- GREN FOR- MIDDAG										DRAKT		
→										LYSGRAV KIME						GUFNE REFLEK- TERT		EN DEL
450 VENT			KJEVE- DEL GAFFEL			ORGA- NISME BLØD- RENTE						VARME MØBEL					HJEM BONER	
→		→						NORSK FOR- FATTER BAL								SÅ ELTE		
BALTE		ROCKE- GRUPPE VILS BRØR				BEGIKK FORSYN- SEG							JORD- STYKKENE NORSK FILM					
→					ARBEIDS- LAG							KVINNE- NAVN					PRONO- MEN	
DRIKKEN					IRRI- TERER							FOR- DELER						

SUDOKU

					9		1	
5		4			8			
	1					9		
	5	3	4	7	6		9	
		6	8		2	3		
	2		9	3	5	6	7	
		9					5	
			3			8		1
	3		2					

LETT

	4	6		7	1			
3						5		
	9							
	7			5		6		
4		3						
2		9	1		8	4		7
		2				9		
9			8					2
					3			8

MIDDELS

5		9						
2			3	7				
		4	1		8		2	
	6						1	
7	9						3	6
						8		4
	1		8					7
		5	4			6		
								3

VANSKELIG

				2	7			
6		1		9				
3							8	
			4				1	
								2
	4		8				9	
7					4	2		
						8	5	7
1	3							9

6	2			8				
	1	9	5	3				
							1	2
7					8		6	
2			4		1			5
	3		6					7
8	6							
				6	5	3	7	
				1			2	8

5		6		4				
	4				8			5
	2		3		1			
	1					6	7	
		4				2		
	3	9					4	
			5		2		1	
8			6				9	
				8		3		7

LØSNINGER: SUDOKU

7	1	6	2	9	8	4	3	5	7
2	8	5	3	6	1	7	4	9	2
6	4	9	7	5	3	2	8	1	6
1	7	3	9	8	2	6	5	4	1
9	6	8	4	1	7	5	2	3	9
8	2	1	5	4	9	3	6	7	8
4	9	2	8	3	5	1	7	6	4
5	3	4	1	7	6	8	9	2	5
3	5	7	6	2	4	9	1	8	3

VANSKELIG

6	9	3	7	4	9	3
2	5	1	8	7	4	9
5	4	1	9	5	3	2
3	7	8	9	4	6	5
8	6	9	4	6	5	1
7	2	5	1	8	7	4
9	3	2	7	8	6	5
4	1	9	5	3	2	7
6	8	7	2	9	3	1
5	3	1	6	2	9	8
2	8	6	7	2	9	3
7	4	1	5	4	7	9
9	1	4	2	8	6	5
6	5	3	7	1	4	9
8	9	3	7	1	4	9

MIDDELS

8	9	4	5	2	7	1	6	3
8	8	9	4	5	2	7	1	6
9	6	5	1	3	9	8	7	2
3	2	7	1	4	6	9	8	5
6	9	7	6	4	5	2	3	1
5	1	8	6	3	9	4	7	2
2	2	4	3	8	7	1	5	9
7	8	5	9	6	4	2	3	1
4	6	9	2	1	3	8	5	7
1	3	2	7	8	5	6	4	9

1137

5	3	9	6	2	4	1	7	8
2	8	1	3	7	5	4	6	9
6	7	4	1	9	8	3	2	5
4	6	3	5	8	9	7	1	2
7	9	8	2	4	1	5	3	6
1	5	2	7	6	3	8	9	4
3	1	6	8	5	2	9	4	7
9	2	5	4	3	7	6	8	1
8	4	7	9	1	6	2	5	3

8	4	6	5	7	1	3	2	9
3	3	2	1	6	8	9	5	7
7	9	5	3	4	2	8	1	6
1	1	7	8	2	5	4	6	9
4	5	3	7	9	6	2	8	1
2	6	9	1	3	8	4	5	7
6	8	2	4	1	7	9	3	5
9	3	7	8	6	5	1	4	2
5	1	4	9	2	3	7	6	8

1	3	8	2	5	7	4	6	9
7	6	5	3	9	4	8	2	1
2	4	9	6	8	1	7	5	3
4	2	1	9	3	5	6	7	8
9	7	6	8	1	2	3	4	5
8	5	3	4	7	6	1	9	2
6	1	7	5	2	3	9	8	4
5	9	4	1	6	8	2	3	7
3	8	2	7	4	9	5	1	6

MILLIONX uke 11

[illegible]

Vinner

Knut Skaraberget
Kirkenær

Navn:

Adresse:

Løsningen sendes i en konvolutt til
Vi Menn, 0441 Oslo (merkes uke 18)
eller legg inn løsningsgatene på nettstedet
krussord.no/innleveringer
Svarfrist: 16. mai

Bli abonnent på Jakt!

5 utgaver til kun kr 279*

**Få
turøks
i gave!**

Liten og hendig turøks med godt gripehåndtak i plast. Det ergonomiske håndtaket gjør at den ligger godt i hånden. Med en vekt på bare 720 gram og en lengde på 26 cm er dette en god følgesvenn for den bålglade. Leveres med beskyttelse for eggen. Oransje detaljer på øksa og beskyttelsen gjør dette godt synlig i naturen.
Verdi: 399.-



Bestill her

Send SMS med kodeord JAKT39 til 2205 eller skann QR-koden med mobilkamera for å komme til bestillingsside



Jakt er proppfullt med gode jakttips, jakt-reportasjer fra hele landet og masse tester av børser, ammunisjon og annet jaktutstyr. For deg som allerede er jeger eller ønsker å bli det. Jakt skrives av jegere, for jegere!

Se hvor mye du sparer!

5 utgaver i butikk	kr 595
Turøks	kr 399
TOTALVERDI	kr 994
Din pris	kr 279
Du sparer	kr 715

+49 kr i porto for gaven

*+ kr 49 i porto for gaven. Abonnementet løper til oppsigelse. Etter introduksjonstilbudet er neste faktura kr 342 for 5 utgaver.

PÅ SPORET AV OFRENE

Overfallsvoldtektene som rammet London-området, hadde én ting til felles: De fant sted langs jernbanelinjer. Så begynte også drapsofre å dukke opp i nærheten av togsporene. En psykologiprofessor måtte til for å få politiet på sporet av «The Railway Killer».

Tekst: **Christian Klaffmo**



TRUE CRIME

Blant vårblomstrende enger og grøntområder, koselige mursteinshus i et fredelig lokalsamfunn der alle kjente alle, syklet den 15 år gamle jenta fra skolen.

Men hjem kom Maartje Tamboezer aldri 17. april 1986. Liket hennes ble funnet liggende på ryggen, delvis avkledd, i et avsidesliggende skogholt i nærheten av jernbanelinjen.

15-åringen var blitt voldtatt, mishandlet og deretter sakte kvalt til døde med sitt eget belte. En trepinne var stukket inn under beltet. Hver gang pinnen var dreid rundt, økte presset mot offerets hals og strupete lufttilførselen. Drapsmannen måtte ha brukt lang tid på ugjerningen. Garvede etterforskere var rystet: Drapet fremsto som utslag av ren sadisme.

Samme person

Drapet på Maartje Tamboezer (15) i West Horsley i Surrey ▶

TOM PAGE/WIKIMEDIA COMMONS



ÅSTED: Anne Lock (29) gikk av toget på Brookmans Park stasjon i Hertfordshire. Drapet ble raskt koblet til andre drap på unge kvinner i nærheten av jernbanelinjer og -stasjoner.

fire mil sørvest for London, hadde påfallende fellestrekk med et drap begått bare måneder i forveien:

Alison Day (19) var blitt drept på samme måte som Maartje. Hun var blitt kvalt med sin egen bluse, men også her var en trepinne stukket gjennom blusen for å kunne stramme til, slik at blusen fungerte som et turniké.

Liket hennes ble funnet i et ved kanalen nedenfor jernbanestasjonen Hackney Wick, øst i London, to uker etter at hun forsvant spurløst 29. desember 1985 på vei til kjærestens arbeidsplass like ved jernbanestasjonen.

Etterforskerne gikk ut ifra at samme person måtte stå bak begge drapene.

Koblet med overfall

Drapene ble satt i sammenheng med en serie overfallsvoldtekter som hadde funnet sted i nordlige London fra sommeren 1982. Voldtektene hadde klare fellesstrekk, og flere av overfallene hadde funnet sted i nærheten av jernbanelinjer. Politiet hadde samlet spor fra de ulike forbrytelsene, men nølte med å legge alle sporene sammen og se dem under ett i jakten på én gjerningsmann. I 1982 var DNA-analyser ennå ikke tatt i bruk for å identifisere gjerningsmenn i kriminalsaker. Etterforskerne kunne dermed ikke fastslå med sikkerhet om én mann sto bak voldtektene og drapene, eller om flere gjerningsmann med lignende fremgangsmåte hadde vært på ferde.

Men fra sidelinjen hadde en mann ervervet seg inngående kjennskap til sakene.

Mannen mente å kunne hjelpe etterforskerne med å fakke gjerningsmannen, via en nok så uortodoks metode.

Psykologiprofessor David Canter ved Universitetet i Surrey hadde utarbeidet en profil med 17 kjennetegn for overfalls- og drapsmannen pressen nå hadde gitt tilnavnet «The Railway Killer».

Ifølge Canters profil var gjerningsmannen:

- I 20-årene
- Drev med kampsport
- Hadde inngående kjennskap til jernbanen og jernbanenetverket
- Var liten av vekst og fremsto uattraktiv for det motsatte kjønn



DAVID ANSTISS/WIKIMEDIA COMMONS

- Bodde i nærheten av de tre første åstedene
- Hadde trøbbel i eget forhold
- ... og allerede i politiets registre over sex- og voldsforbrytere.

Treff i listejakt

Politiet kjente allerede til gjerningsmannens blodtype ut fra sædfunn på ett av ofrene. I man-

gel av andre spor, gikk etterforskerne gjennom sine registre over volds- og sexforbrytere i området, og sjekket dem opp mot Canters profil av gjerningsmannen.

Blant rundt 3000 navn på listen skilte en 27-åring seg ut: John Duffy hadde ikke bare samme blodtype som gjerningsmannen. Samsvaret med David

BORTGJEMT: Alison Day (19) ble mål da hun ble observert ved Hackney Wick stasjon. Hun ble funnet drept på sadistisk vis i kanalen Old River Lea.

Canter's gjerningsmannsprofil var slående:

- Duffy drev med kampsport noe som ville hjulpet ham å overmanne ofrene
- Han bodde i nærheten av flere av åstedene
- Han var blitt anmeldt av sin fraseparerte kone for voldtekt og knivtrusler
- Duffy var med sine 163 centimeter liten av vekst
- Han hadde heller ikke et spesielt attraktivt utseende, med stikkende blå øyne

« Alison Day (19) var blitt drept på samme måte som Maartje.



● John Duffy var ansatt som håndverker i jernbanen og reiste dessuten mye rundt med toget, og hadde dermed inngående kjennskap til jernbanen, stasjoner og holdeplasser rundt om i distriktet.

Slike som holdeplassen i Hertfordshire, 35 kilometer nord for sentrale London. 18. mai 1986, en måned etter drapet på Maartje, hadde sekretæren Anne Lock (29) forsvunnet sporløst etter at hun gikk av toget her.

«Hukommelsestap»

John Duffy ble hentet inn til avhør, der han benektet enhver kjennskap til overfallsvoldtekte og drap. Annes forsvinning kjente han heller ikke til.

Men så foretok Duffy en manøver som fremsto merkelig for etterforskerne.

– Han møtte på eget initiativ opp igjen på politistasjonen samme kveld og hevdet at han var blitt utsatt for et knivoverfall, fortalte etterforsker Paul Dockley til TV-dokumentaren «World's Most Evil Killers».

Duffy viste frem en sårskade på brystet, og kunngjorde at han nå led av akutt hukommelsestap etter knivangrepet og derfor ikke ville kunne bidra med flere opplysninger i voldtekts- og drapssaken.

På dager senere ble liket av Anne funnet i et skogsområde i Hertfordshire. Drapsmetoden levnet liten tvil hos etterfor-



OFFER: 15 år gamle Maartje Tamboezer ble overfalt, voldtatt og drept på bestialsk vis i det idylliske området West Horsley.



NTB



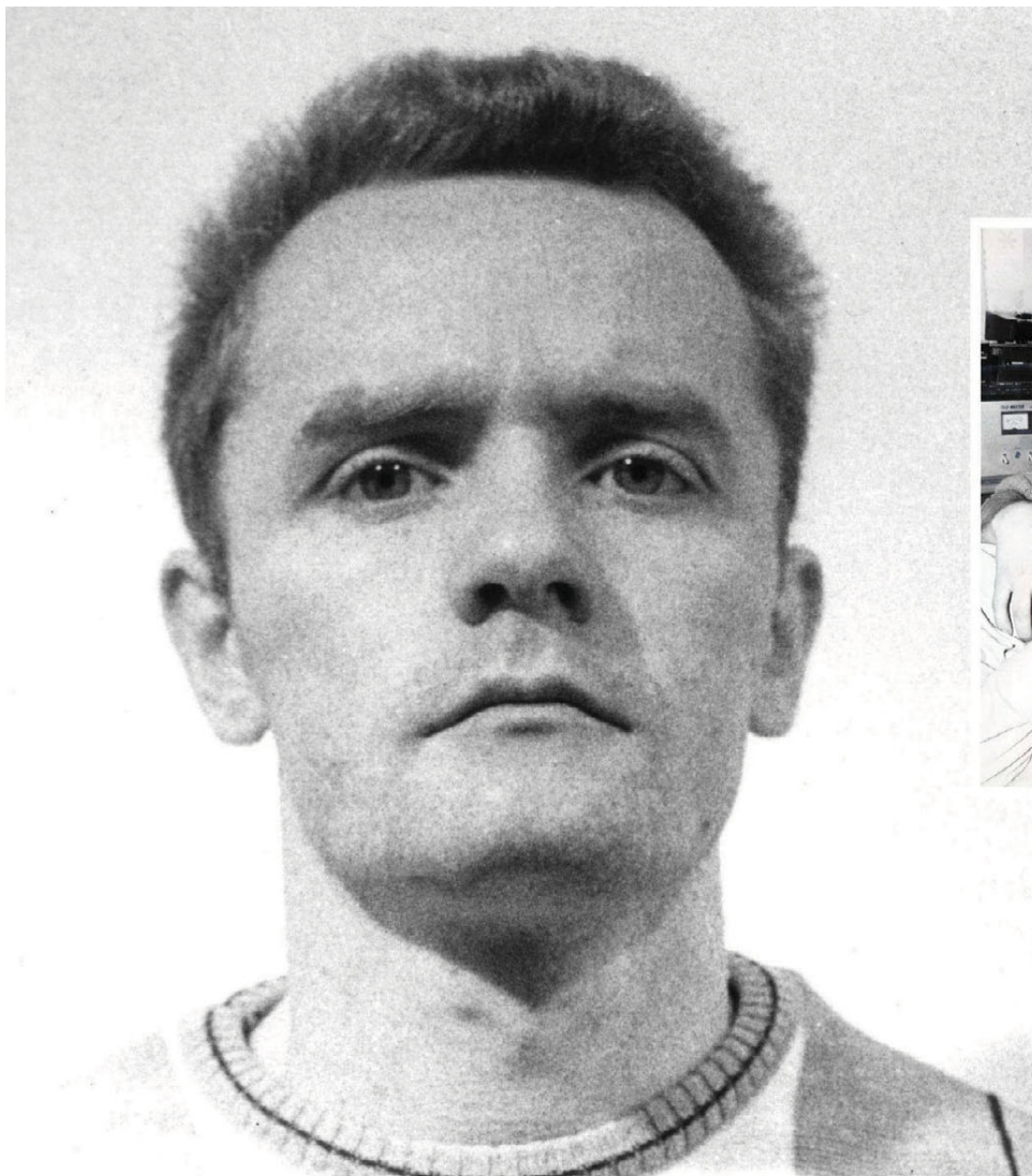
NTB

OFFER: Alison Day ble funnet i elven, voldtatt og drept, åpenbart med sadistiske undertoner i romjulen 1985.



NTB

OFFER: Anne Lock (29) ble siste offer for «The Railway Killer».



FAMILIEFAR: Vitneutsagn fra et voldtektsoffer, en politimann med god hukommelse og ny DNA-teknologi gjorde at politiet hentet inn den godt gifte familiefaren David Mulcahy til avhør.



NTB

PROFIL-TREFF: John Duffy passet forbløffende godt til gjerningsmannsprofilen utarbeidet på grunnlag av spor fra 18 voldtekter og tre drap. Selv hevdet han å lide av hukommelsessvikt som følge av et knivangrep. Hans beste venn på skolen David Mulcahy hevdet å ikke ha hatt kontakt med Duffy på mange år.

SOSIALT UTILPASS

John Duffy slet med å passe inn og ble mobbet på skolen, forklarte en klassekamerat i TV-dokumentaren «The Railway Killers». Han la til at én person alltid sto opp for John Duffy i skolegården: David Mulcahy.

Et spesielt bånd skal ha blitt knyttet mellom Duffy og Mulcahy. I 13–14-årsalderen skal de to kameratene ha begynt å torturere og ta livet av dyr. De begynte også å beføle klassevenninner på en upassende måte.

Senere gikk de over til små kriminalitet, deretter til overfallsvoldtekter og drap.

skerne om at «The Railway Killer» igjen sto bak.

Men John Duffy hadde i mellomtiden blitt innlagt på sykehus for pleie etter knivangrepet han mente seg utsatt for, og var utilgjengelig for nye avhør inntil videre.

– Vi fikk beskjed fra sykehuset om at vi ikke ville kunne få avhøre John Duffy på en god stund, sa etterforsker Dockley i TV-dokumentaren.

Må sone resten av livet

Men videre avhør av John Duffy med akutt hukommelsestap kunne uansett vente.

For da etterforskerne ransaket John Duffys bopel, kom gjennombruddet: Her fant kriminalteknikerne flere beviser, blant annet et tau som direkte knyttet John Duffy til drapet på Maartje Tamboezer i West Horsley, og andre bevis som knyttet ham opp mot flere av voldtektssakene.

Senere ble han også utpekt som gjerningsmann av flere av voldtektsofrene i personkonfrontasjoner.

John Duffy ble i 1988 stilt for retten for tre drap og flere overfallsvoldtekter, og dømt til livsvarig fengsel for to av drapene.

Han ble ikke dømt for drapet på Anne av mangel på bevis.

DNA-spolet

Årene gikk. John Duffy ble sittende i fengsel, dømt for i alle fall drapene på Alison og Maartje.

Men for politiinspektør Mick Freeman og kollegene sto mer enn bare drapet på Anne uoppklart.

– Vi mistenkte at John Duffy kunne hatt en medhjelper, sa politiinspektør Mike Freeman og pekte på at blant annet åstedtsfunn tydet på to gjerningsmenn.

Enkelte voldtektsofre hadde dessuten beskrevet en gjerningsmann nummer to: en storvokst mann med mørkt hår. Beskrivelsen gjorde at det ringte noen bjeller hos etterforskerne. De hadde allerede snakket med en storvokst mann med mørkt hår, nemlig John Duffys beste venn David Mulcahy. Under samtalen i 1986 hadde Mulcahy fortalt at han ikke hadde hatt kontakt med Duffy på

KOBLER SAKER

Flere lands politi bruker i dag systemet VICLAS (Violent Crime Linkage System) som utgangspunkt for gjerningsmannsprofilering. Drapssaker brytes ned i 156 spørsmål og fores inn i VICLAS-datasystemet. Her kan man se sammenheng mellom saker eller få fenomenkunnskap.

VICLAS bruker objektive data, som eksempel hvor ofte blir noen knivdrept etter et innbrudd eller lignende. Store mengder slike data er mer effektivt enn en enkelt psykiaters egne erfaringer og tanker som grunnlag for gjerningsmannsprofiler.

VICLAS brukes ikke i Norge. Kripes fører mye statistikk i Norge, men ikke så omfattende som statistikken VICLAS bygger på.

Kilde: Kripes

«Overfallene var som en lek for oss

mange år, noe som ikke så ut til å harmonere med voldtektssofrenes forklaring.

– Vi hadde alltid hatt en magefølelse på at han kunne være innblandet, men manglet beviser, sa Freeman.

I 1997 besluttet etterforskerne å teste bevismateriale de hadde liggende fra de gamle draps- og voldtekts sakene med et verktøy de ikke hadde hatt i 1986: DNA.

David Mulcahy's DNA ble funnet på minst to plagg tilhørende ofre, og på en bit maskeringstape brukt i forbindelse med overfallene.

I nye avhør benektet David Mulcahy, som nå var en utad lykkelig gift firebarnsfar, fortsatt

enhver kjennskap til voldtekter og drap.

– Han var arrogant og besvarte alle spørsmål med «ingen kommentar», refererte politiinspektør Mick Freeman i et intervju med The Daily Mirror.

Helt til Freeman og kollegene fortalte ham om DNA-bevisene.

– Da kastet han opp i avhørsrommet.

Huskert alt

Men etterforskerne kunne ikke føle seg sikre på at DNA-bevisene i seg selv ville være nok til å få David Mulcahy dømt også for drapene. De trengte samarbeidet til en mann som så langt ikke hadde kunnet huske noe som helst: John Duffy.

– HOLDER IKKE SOM BEVIS ALENE

Professor David Canters gjerningsmannsprofil av John Duffy traff på minst 13 av 17 punkter.

«The Railway Killers»-saken regnes for å være den første i britisk rettshistorie der gjerningsmannsprofilering bidro til å løse saken.

– Her i Norden startet en gjerningsmannsprofileringsgruppe opp i Sverige i 1994. Også Kripes i Norge lånte ekspertise fra denne gruppen utover på 1990-tallet, sier Clas Fredric Andersen, master i etterforskning og seniorrådgiver og psykologspesialist hos Kripes' Seksjon for Kalde Saker.

Gjerningsmannsprofilering slik vi kjenner metoden i dag, ble tatt aktivt i bruk av FBI i USA på 1960- og '70-tallet.

– Formålet med en gjerningsmannsprofil er å peke ut en retning som bør prioriteres i etterforskningen. Dersom en sak har 100 interessante personer, vil kanskje gjerningsmannsprofilen peke i retning av 20. Det betyr ikke at de øvrige 80 ikke er interessante, men at profilen støtter at etterforskningen prioriterer 20 av personene først, sier Andersen og legger til:

– Gjerningsmannsprofilering har ikke noe i domstolsbehandling å gjøre da det må betraktes som etterretningsinformasjon og på ingen måte er bevis for noe.

Professor David Canter gjorde et godt og interessant arbeid med sin profilering i John Duffy-saken, og har videreutviklet fagfeltet siden, sier Andersen.

I Norge kom gjerningsmannsprofilering skjevt ut som metode. I Birgitte Tengs-saken uttalte en svensk psykiater utdannet i gjerningsmannsprofilering hos FBI, støtte til politiet i mistanken mot Birgittes fetter.

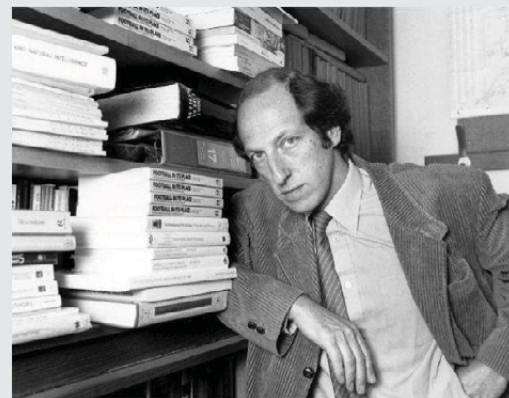
– Det spesielle her var at man begynte i motsatt

ende: Politiet hadde alt pågrepet fatteren for drapet, og så ble profilen laget i etterkant, sier Andersen som legger til at det i dette tilfellet ble for mye synsing og tolkninger.

– Lite var vitenskapelig forankret. Først og fremst brukte nok politiet gjerningsmannsprofilen feil, samt at domstolene misforsto bevisverdien i psykiaterens uttalelser, sier psykologspesialist Clas Fredric Andersen.

En liten gruppe i Kripes fortsatte å interessere seg for gjerningsmannsprofilering i noen år rundt årtusenskiftet.

– Men man gikk mer eller mindre vekk fra gjerningsmannsprofilering i Kripes rundt 2001, sier han.



FYLTE HULL: Psykologiprofessor David Canter utarbeidet analysen som gjorde at politiet kom på sporet av John Duffy, og dermed oppklarte en serie voldtekter og tre drap. Siden har han utviklet metodikken.

Etterforskere oppsøkte John Duffy gjentatte ganger på fengselsscellen. Over tid myknert han. John Duffy kunngjorde etter hvert at han ville samarbeide. Samarbeidsviljen førte til at Duffy ble kurert for sitt angivelige hukommelsestap:

– Jeg vil gi ofrenes familier svar, var hans begrunnelse.

John Duffys fortalte etterforskerne at han og David Mulcahy sammen hadde stått bak serien med voldtekter og drap fra sommeren 1982 til sommeren 1986.

Detaljerte beskrivelser av både voldtektene og drapene kom omsider på bordet. Blant annet kunne han fortelle at to kameratene pleide å høre på Michael Jackson-albumet «Thriller» i

bilen mens de lette etter et passende offer.

– Overfallene var som en lek for oss, sa Duffy som hevdet at David Mulcahy hadde vært pådriveren bak drapene.

I februar 2001 ble David Mulcahy dømt til tre ganger livsvarig fengsel for drapene på Alison, Maartje og Anne samt for en rekke overfallsvoldtekter. □

Kilder:

The Guardian, Wikipedia, Born To Kill – «The Railway Killers», davidcanter.com, casecracker.com, welcometonsfg.org.uk, weatherspark.com, history.com, sciencelearning.com, World's Most Evil Killers, psychyogi.org, The Daily Mirror, rcmp-grc.gc.ca

Kalde kannibaler

Lille Oscar: – Er det sant at det er kannibaler på Svalbard, pappa?

Pappa: – Nei, i alle dager ... Hvor har du hørt noe sånt?

Lille Oscar: – Læreren sa på skolen i dag, at de for det meste lever av turister på Svalbard!

Flink med penger

– Ser du han fyren der borte?

– Ja, hva med ham?

– Han er god for over ti millioner.

– Jøss, også rett før lønnsdag!

Ukens engelske

– I was disappointed when my lesbian neighbour got me this Seiko for my birthday.

– Why did she buy you a Seiko?

– I think she misunderstood when I said: «I wanna watch!»

Nesten jomfru

Petter hadde avtalt en date med ei riktig søt jente på Tinder.

Nå satt de på restaurant sammen, og etter noen glass tenkte han at han like godt kunne buse ut med et spørsmål som føltes presserende.

– Har du ... vært sammen med mange menn, hvis du skjønner hva jeg mener? sa han.

– Tja, sa hun, – det kan vel dreie seg om tre-fire stykker.

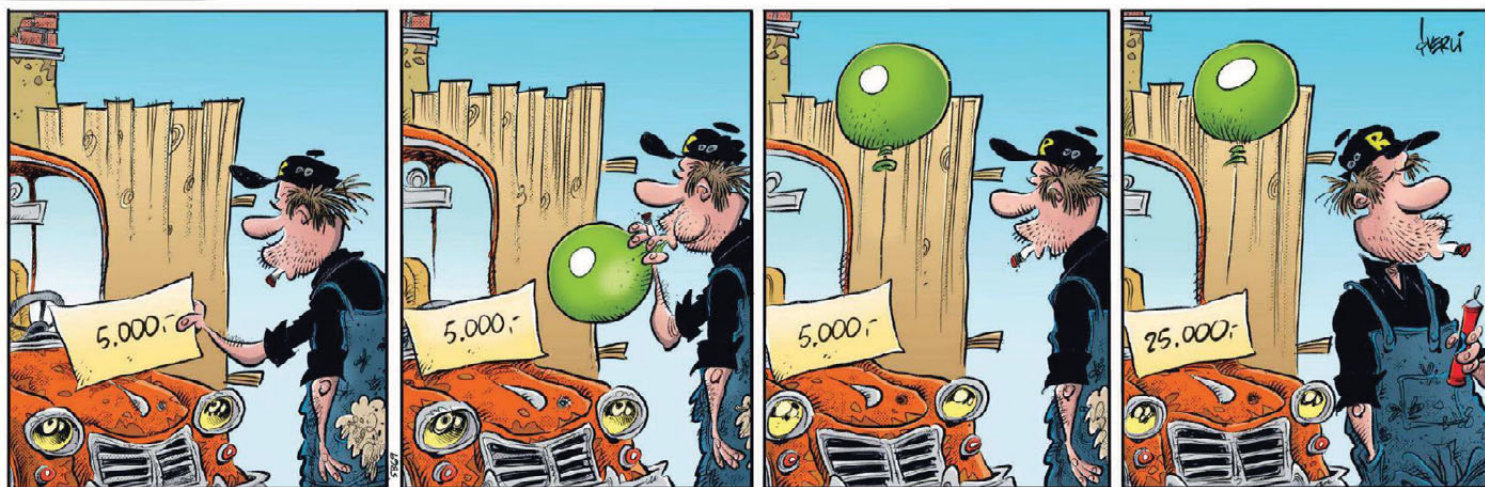
– Tre-fire, sa Petter lettet, – det er egentlig ikke særlig mange for ei pen jente som deg!

– Nei, sa hun, – jeg har ikke vært så mye på by'n hittil denne uka ...

OPPGULP



PANOLIS



PANOLIS



Grainssss! Graaaaaainss!



Vegetar-zombie

Lottorekka

- Hvor gikk påskeferien i år?
- Jeg var i Thailand.
- Du var i Thailand, ja ... Ble det noe på deg?
- Vel, jeg havnet til sengs med to damer en kveld. Og det var på sett og vis som å vinne i Vikinglotto: Plutselig oppdaget jeg at vi hadde seks baller!

Slett ikke skjemmende

- Det var da en praktfull blåveis du sitter her på puben med! Hva har skjedd?
- Jo, i går spurte samboeren min meg om jeg syntes arret etter blindtarmoperasjonen hennes var skjemmende.
- Og?
- «Nei da, den høyre puppen din dekker jo det fullstendig», var åpenbart ikke svaret hun ville høre!

Vårkåt

- Han: - Nå når det er vår, så er jeg simpelthen sinnssykt kåt!
- Hun: - Uff, jeg synes det der kan formuleres på en litt penere måte.
- Han: - Kjære, det kjennes ut som om jeg har staken full av sommerfugler!

Trafikkfarlig

- Kompisen min hadde ikke mer enn så vidt tatt ut motorsykkelen sin for våren, før han krasjet.
- Jøss!
- Ja, begge armene er brukket, han har hjernerystelse, og synet er trolig permanent borte på ett av øynene.
- Steike, ikke rart han krasjet!

Et definisjonsspørsmål

- Nå har jeg faktisk blitt fullstendig kvitt vintervalkene mine!
- Du verden! Skyldes dette et strengt treningsregime?
- Nei, det skyldes at jeg har omdefinert dem til vårruller!

FLISESPIKKER!

© Øyvind Sagäsén



Lukk gapet!

Kona: – Kan du være så snill å slutte å gjespe mens jeg snakker til deg?!

Mannen: – Jeg gjesper ikke, jeg prøver bare å få inn en replikk!

Skraphaug

– Vet du hvorfor damer med masse sminke kalles for Flax-lodd?

– Nei?

– Det må en del skraping til for å sjekke om du faktisk har vunnet!

God grunn for å bytte

– I år har jeg skiftet tannlege.

– Har du? Men var ikke kontoret til den forrige veldig nær der du bor?

– Jo, men han begynte å gå meg på nervene ...

Lillebror

En mann og en kvinne har truffet hverandre på by'n og dratt hjem til ham.

På soverommet lar han buksene falle og roper: – Møt lillebroren min!

Hun reiser seg umiddelbart fra senga, går mot døra og sier tørt: – Ring meg når han vokser opp!

To spørsmål

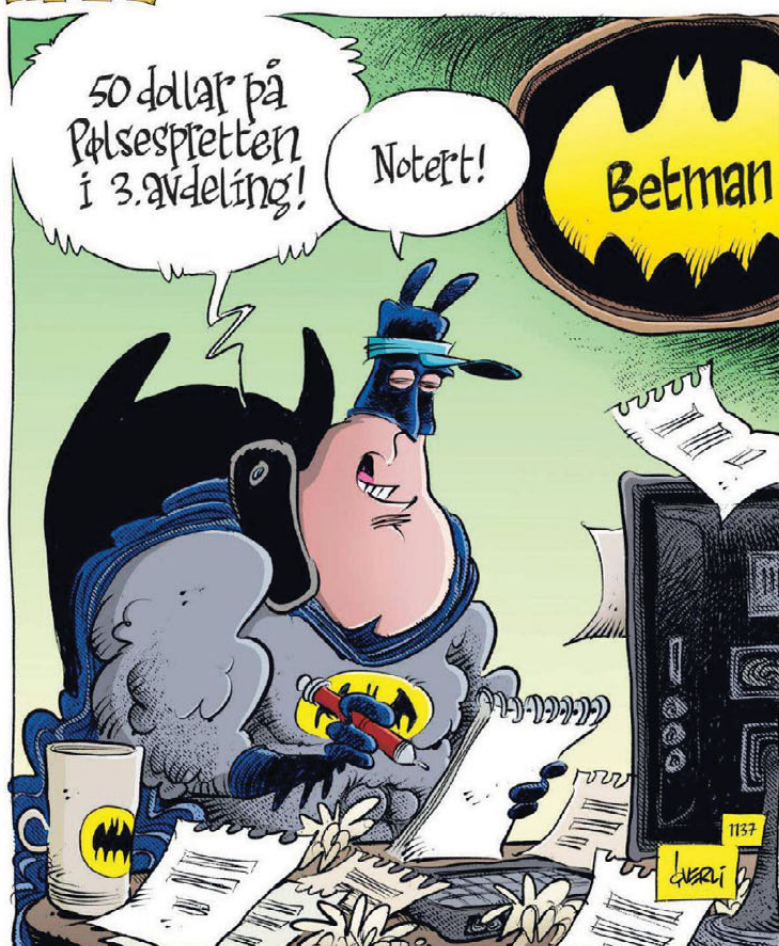
Samboerparet hadde lagt seg på en ganske vanlig tirsdagskveld.

Mannen kremtet forsiktig rett etter lyslukkingen og sa: – Kan jeg få stille deg to spørsmål?

– Klart du kan, sa samboeren.

– Greit: Kan vi ligge sammen i kveld, og hvorfor ikke?

RuletID





Viktig å huske på

- Husket du justeringen som skulle gjøres i månedsskiftet mars-april? spurte den ene venninna den andre.
- Justeringen? Mener du at klokka skulle stilles om til sommertid?
- Nei, jeg mener at badevekta skulle stilles fem kilo tilbake. Det kalles sommervekt!

Skrythals

De to venninnene satt og diskuterte en date den ene hadde vært på kvelden før.

- Ble det noe på deg, da? spurte den andre.
- Ja da, vi våknet da sakens opp hjemme hos meg i morges.
- Hva syntes du om ham?
- Tja, han var i hvert fall en forferdelig skrythals. Vi tenkte jo egentlig å ligge litt frampå, men plutselig så sa han: «Jeg har så voldsomt morrabrød, at det ikke er skinn nok igjen i trynet til å få igjen øyelokkene!»

Et tankekors

- Visste du at det ikke finnes én eneste kanarifugl på Kanariøyene?
- Nei, det visste jeg ikke.
- Og på Jomfruøyene er det akkurat likedan: ikke én eneste kanarifugl der heller!

Intime problemer

To fyllicker satt og drakk fra hver sin spritflaske under en bro.

- Jeg vil høre din mening om noe, sa den ene.
- Kjør på, sa den andre.
- Hvis en kvinne har problemer med å se meg onanere, er det da slik at hun har problemer med intimitet, er frigid, eller bør hun rett og slett bare finne seg et annet sete på bussen?



Avslørte ferieparadi MØRKE HISTO

«Den mørke tidsalderen» er beskrivelsen arkeologene bruker om den blodige epoken i historien til det greske ferieparadiset på øya Naxos. Men ingen visste noe særlig om hvordan badeøya kom igjennom redslene – før norske arkeologer startet undersøkelser i skjul. ►

sets RIE

VERN MOT FIENDER: Borgmuren på Kastro Apalirou ga innbyggerne vern mot fiender i det som kalles «Den mørke tiden» i Hellas.

SVEN ÅHRENS

De tre som ruslet ned til sjøkanten på ferieøya Naxos sommeren 2014, ga inntrykk av å være helt vanlige turister. Med svømme-føtter, snorkler og dykkermasker vasset de ut i Middelhavets varme asurblå vann sammen med flokker av charter-turister. De tre hadde ikke fortalt noen hva de egentlig skulle, eller innhentet tillatelse fra strenge greske myndigheter. De norske vitenskapsfolkene var ute på et oppdrag bare et fåtall visste om.

– Vi snorklet veldig dypt. Mye dypere enn vanlige turister, for å si det sånn, sier Sven Ahrens, arkeolog og avdelingsdirektør ved Norsk Maritimt Museum.

Sammen med maritim arkeolog Frode Kvalø og Hilde Vangstad, ekspert på antikk keramikk, utgjorde han trio en med norske vitenskapsmenn som ga skinn av å være turister på ferie.

Rykker om skatter

I det arkeologiske miljøet verserte historier og rykter om gamle kulturskatter på havets bunn på sørsiden av øya, men ingen vitenskapelige miljøer hadde enn så lenge kartlagt og beskrevet dem.

– Vi reiste som turister i én uke. Vi hadde ingen tillatelser, men det er jo ikke forbudt å snorkle i Middelhavet, sier Ahrens.

Så er det da ikke noe nytt at fremmede har tatt seg til rette uten å spørre først på Naxos.

Øya er den største av øyene i Kykladene i Egeerhavet. Den frodige jorda og tilgangen til Middelhavet har gjort at folk har bodd der i tusenvis av år. Både klima og jordsmonn er ideelt for vindruer, i dag er vinproduksjon en innbringende næring på øya. Sentral

beliggenhet gjorde øya attraktiv, ikke bare for grekere, bønder og fiskere, men også for sjørøvere, riddere på korstog og andre uvelkomne gjester.

På tross av – eller som følge av de gode forutsetningene for et

behagelig liv, har tilværelsen i perioder vært alt annet enn idyllisk for innbyggerne på Naxos. Likevel har grekerne gjort forbløffende lite for å oppdage, kartlegge og studere spor som kan kaste liv over den voldsomme perioden i øyas historie, bare kalt «Den mørke tidsalderen» av historikere.

Ruinens gåte

Et hint om befolkningens utfordringer, plager og frykt, finnes høyt oppe på en fjelltopp på sørsiden av øya: Festningsruinen Kastro Apalirou.

Restene av den gamle borgruinen hadde ligget forlatt på fjell-

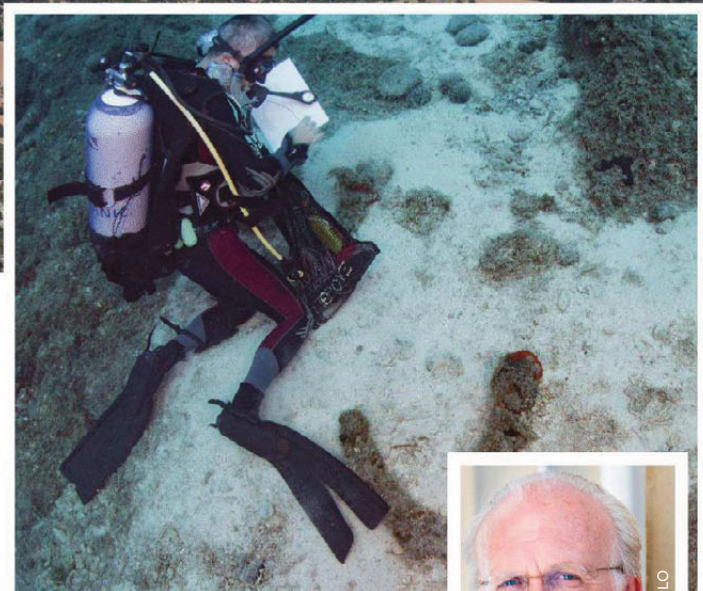
toppen i over 1000 år, uten at noen kjente historien til bygget. Dateringen viser at borgen ble oppført på 6–700 tallet, sammenfallende med den mørke tidsalderen. Et iøynefallende poeng var at hovedstaden på øya, Naxos, allerede lå ved en etablert havn før Kastro Apalirou ble oppført.

Hva fikk innbyggerne til å bygge en slik kolossal borg i tillegg, høyt oppe på en avsidesliggende fjelltopp?

Den norske arkeologen Knut Ødegård fra Universitetet i Oslo var fascinert av gåten. Han startet et prosjekt for å finne historien bak ruinene.



« Vi hadde ingen tillatelser, men det er jo ikke forbudt å snorkle i Middelhavet.



UTSIKT: Fra Kastro Apalirou hadde innbyggerne full oversikt over eventuelle fiender i terrenget. Utenfor kystlinjen på bildet oppdaget norske arkeologer en langt på vei ukjent ankerplass (innfelt). Men hvorfor ble festningen lagt så langt fra hovedstaden på Naxos? Professor Knut Ødegård ved Universitetet i Oslo (bildet over) fikk oppgaven med å knekke gåten.



UNIVERSITETET I OSLO

FRØDE KVALØ



NTB

HJEMLIG GRISERI: Arkeologene Sven Ahrens og Hilde Vangstad hadde samarbeidet under langt mer gjørmete omstendigheter som på Sørenga i Oslo før de dro til Hellas for å avsløre ferieøya Naxos' hemmeligheter.



FRØDE KVALØ

SJELDEN VARE: Av og til finner man også intakte amforaer, som denne.

Vitnesbyrdene fra fortiden var dramatiske.

Flukt fra sjørøvere

Ødegårds ekspedisjon fant ikke bare spor etter et festningsverk. Han fant spor etter en bydannelse.

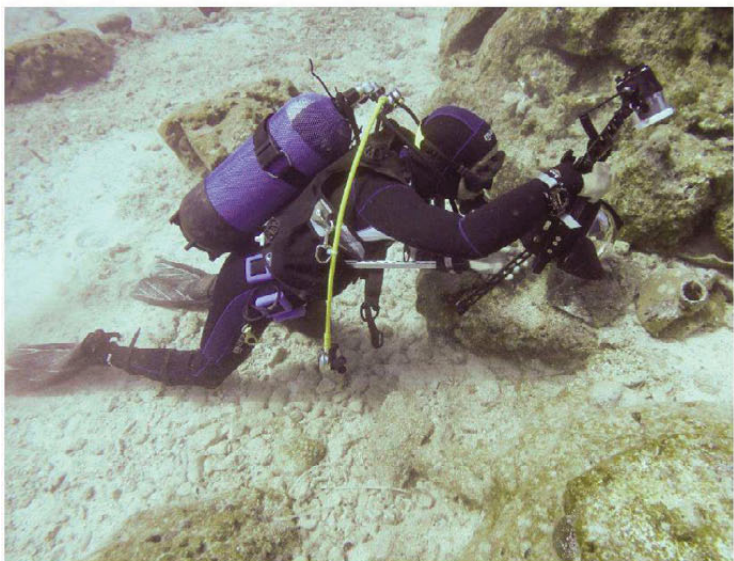
Her var befestninger med bare én inngang, store sisterner for samling av regnvann, torg og bolighus.

– Festningen var bebodd frem til rundt år 1200. Da plyndret og ødela soldatene i Det fjerde korstoget store deler av Det bysantinske riket, sier Ødegård til Forskning.no.

Forskerne mener nå at byen ble ødelagt bevisst: Et stort antall

av vannsisternene er knust, trolig for å hindre at noen kunne bo i Kastro Apalirou i fremtiden.

Sven Ahrens, som har jobbet sammen med arkeolog Knut Ødegård, kjenner historien: Der norske charterturister i dag nyter sol, varme og det greske kjøkken, herjet både sasanidiske og arabiske erobrere, samt sjørøvere. Så stor var trusselen fra arabere, folk fra Midtøsten og Nord-Afrika at øyfolket ble tvunget til å flytte til en befestet fjelltopp, der de kunne søke beskyttelse mot angriperne. Ødegårds forskning viste at hovedstadens befolkning flyttet fra hovedstaden Naxos, og inn bak tryggheten Kastro



SVEN AHRENS

GÅR I DYBDEN: Frode Kvalø fotografierer en amfora.



FRODE KVALØ

OLDTIDSFORLIS: Tette lag av amforadeler på revet utenfor Panormos. Den konsentrerte mengden skår forteller om et forlis som skjedde for lenge siden.

Apalirous murer kunne tilby. Ifølge Ahrens var dette en hard tid for innbyggerne på Naxos og i resten av det østlige Middelhavet.

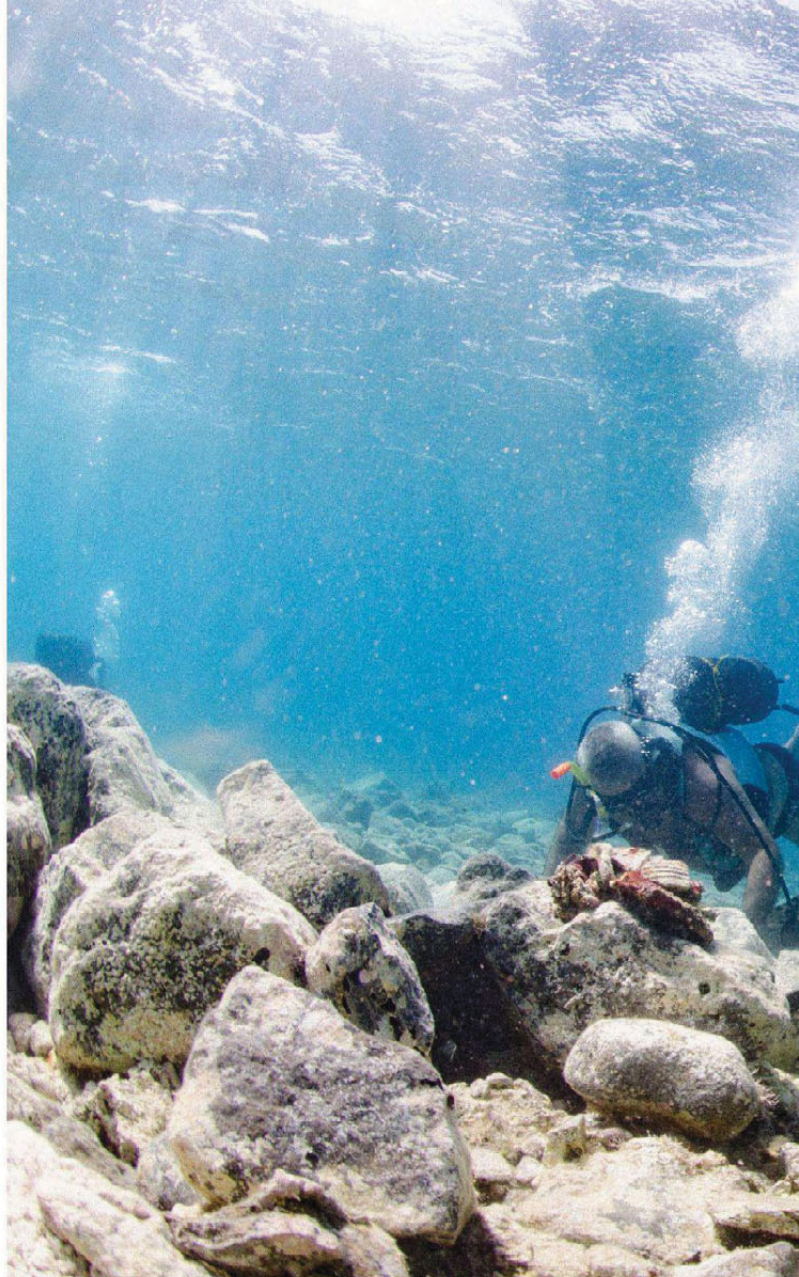
– Det var en ekstrem nedgang i kulturen. Vi har få arkeologiske funn mellom 600 og 900, perioden vi kaller den mørke tidsalderen. Det ble ikke oppført noen store byer, eller kirkebygg. Folk var fattige, sier Ahrens.

Som om ikke det var nok, kom enda en dyster besøkende stigende i land på Naxos.

– Den ble kalt den justinianske pesten, og var en pandemi, antagelig en byllepest, og herjet i flere århundrer. I tillegg rammet store naturkatastrofer, som en serie av jordskjelv som ødela flere byer i Tyrkia, sier Ahrens.

Jakten på havnen

Historien om den mørke tidsalderen var kjent, men hvordan den påvirket Naxos, den største øya i Kykladene, var ukjent inntil det norske vitenskapsmiljøet



BALLASTHAUG: Sven Ahrens og en gresk kollega undersøker en ballasthaug på Panormos.

bestemte seg for å finne ut av mysteriene.

Mens Knut Ødegård utforsket historien over vann, ble en annen gruppe arkeologer satt til å finne hemmelighetene under havoverflaten. Ifølge Ahrens ble en samtale mellom ham og Ødegård starten på et maritimt prosjekt med tanke på å avdekke Naxos undersjøiske historie.

– Jeg jobbet sammen med Knut på Universitetet i Oslo, der vi snakket om hvor spennende det hadde vært å undersøke Naxos under vann. Fantet det et havneanlegg i nærheten av festningen Kastro Apalirou?

Befolkningen på Naxos bodde i borgen på fjelltoppen i flere århundrer. Den nærmeste kjente havna, Panormos, ligger 20 km unna. Havna i Panormos er kjent

allerede fra romerske kilder, men heller ikke her hadde forskere utført arkeologisk registreringsarbeid.

En plan ble lagt for å avdekke øyas undersjøiske hemmeligheter.

Undercover arkeologer

Sven Ahrens forteller hvordan de tre norske vitenskapsfolkene gikk frem:

– Vi så ut som vanlige turister, vi leide en leilighet ved stranda og brukte vanlig snorklingsutstyr. Vi hadde også med oss undervannskameraer.

For å spare tid, forhørte de seg litt rundt. Den norske trioene opprettet kontakt med en lokal båteier og dykkerinstruktør. I starten ble de møtt med skepsis. Men da de lokale fant ut at målet var å observere funnene der de lå, og ikke ta dem med seg, løsnet mye. Snart kunne nordmennene dykke ned på kulturminner som

«Greske myndigheter syntes det var kjempekult



FRØDE KVALØ

hadde ligget uregistrert på sjøbunnen i hundrevis, og opptil tusenvis av år.

– Vi tok bilder under vann, med målestokk. Funnene lå gjerne på ca. 15 meters dyp, så det var ordentlig snorkling.

Oppsiktsvekkende funn

Etter hvert som funnene viste seg å være betydelige, ble også greske myndigheter koblet inn.

– Greske myndigheter syntes det var kjempekult. Det kostet meg etter hvert bare en telefon, så var de med på nye prosjekter.

Undervannsarkeologer fra Hellas svar på Riksantikvaren, ble med på en omfattende kartlegging.

Noen av funnene som ble gjort, skapte overskrifter i internasjonal presse. Newsweek var blant magasinene som beskrev funnene nordmennene gjorde.

Mest spektakulært var en

ankringsplass i nærheten av festningsruinen Kastro Apalirou. Ankere på sjøbunnen fortalte historien om at stedet må ha fungert som nødhavn og ankringsplass i minst 3000 år.

Også sjøbunnen utenfor den kjente havnen Panormos ble undersøkt, og beskrevet for første gang.

11 år etter de norske arkeologers «ferietur» er hverken jobben eller samarbeidsprosjekt mellom norske og greske arkeologer over. Frøde Kvalø dykker fortsatt etter kulturskatter i greske farvann, sammen med greske kollegaer, for å fravriste turistøya flere opplysninger om dens voldsomme fortid. □

Kilder: Norsk Maritimt Museum Mette Graversgaard. Sven Ahrens og Frøde Kvalø, Apollo reisebyrå.

KERAMIKKEN FORTELLER

Undervannsarkeolog Frøde Kvalø, én av de tre «turistene» fra 2014, jobber fortsatt med å kartlegge fortidsminner under vann i Middelhavet.

Kvalø forteller at funnet av den gamle ankringsplassen i nærheten av Kastro Apalirou, avdekket en marin historie som strekker seg over mer enn 3000 år:

– Ved ankringsområdet som ikke var kjent fra før, fant vi ankere helt tilbake fra bronsealderen og opp til bysantinsk tid. Vi fant også mye keramikk, massevis av deler fra amforaer.

Etter så lang tid var bare de motstandsdyktige delene fra forliste skip igjen.

– Treverket var borte, vi har funnet mest keramikk.

Ifølge Kvalø forteller keramikken både hvor amforaene ble laget, og i hvilken tidsperiode.

Også havnen i Panormos ble undersøkt vitenskapelig for første gang. Et annet, dramatisk funn ble gjort på et rev før innseilingen til Panormos. Her fant Kvalø og kollegaene hans spor etter flere ulike forlis.

– I et stort, grunt område har flere skip grunnstøtt opp gjennom århundrene. Området var farlig å passere, på det grunneste lå det ca. en meter dyp, flere hundre meter fra land. Rykter om revet hadde versert lenge, men kun lokale dykkere og fiskere hadde kunnskap om det.

To store ansamlinger av potteskår på havbunnen et stykke fra hverandre, vitner om at to betydelige frakteskuter har gått ned der.

– Revet har nok mange liv på samvittigheten, oppsummerer undervannsarkeolog Frøde Kvalø.



FRØDE KVALØ

VOKTER SKATTENE: En murene stikker hodet opp blant gamle potteskår fra amforaer. Amforadelene forteller en historie, til de som vet å tolke dem.



PRIVAT

HEVER FUNN: Frøde Kvalø og to kollegaer hever et gammelt steinanker med en luftballong.



Ved Mats Schjølberg, Ushagen



NYTT FRA NETT

➤ **NÅR DU IKKE EGENTLIG ØNSKER Å KOMMUNISERE MED NOEN.**

"Sorry I forgot to text you back, I was busy last night"

Me last night:



FOURTWENTY/INSTAGRAM

Årets påske

Sen påske og global oppvarming resulterte i at mange måtte ty til alternative fremkomstmidler i påskefjellet i år.



NÅ
TILBAKE PÅ
LAGER!



«Bibel for dei som skal ta
jegerprøva. Den nye jegerprøveboka
er ei oppleving å bla i!»

Setesdølen

«Er slått til jorden.
Dette er ikke bare ei lærebok.
Verket er et leksikon!»

*Rolf Øvrum, tidligere generalsekretær i Norsk
redaktørforening og redaktør av Jakt*

«Det var godt å få en bok hvor du ikke fant
faktafeil første gang den ble åpna! På under-
tittelen «Alt du trenger for å ta jegerprøven»
kunne dere ha tilføyd «og litt til».

Jens Holm, jegerprøveinstruktør

BESTILL PÅ SMS:

IKKE ABONNENT – PRIS: 398,-

Send *jegerprøve2018* til 2205

FOR ABONNENTER PÅ JAKT OG VILLMARKSLIV – PRIS: 298,-

Send *jegerprøveabo* til 2205



Ingen snakket om

Førsteinntrykk: Jaguar Type 00

Det store s



SE OG BLI SETT: Type 00 representerer Jaguars nye profil: Et luksusmerke med kun elbiler som jakter nye kunder, og som heller vil være på scenen i Paris' motemiljø enn på bilutstilling.

PRODUSENTEN

Jaguar lenger. Nå er situasjonen snudd på hodet med radikalt og omdiskutert grep.



pranget

Stedet er fasjonable Place Vendôme i Paris. I et utstillingslokale tett på det franske justisdepartementet og femstjerners Hôtel Ritz står den. Bilen som er det håndfaste beviset på Jaguars radikale endring og helt nye profil. Det nesten 5,5 meter lange og helt elektriske fastback-konseptet Type 00.

Noen dager i forveien dukket bilen opp på Paris Fashion Week. Valget var ikke tilfeldig. Den franske hovedstaden er episenteret for mote og glamour. Der vil også Jaguar være. Glem tweed, oilskin, sixpence, kjørehansker og nevrotisk fuglehund. Bilene skal være haute couture.

Jaguars renessanse og nye profil har ikke vær uten kontroverser. Tvert om. Det startet med en liten reklamesnutt i november i fjor. Ingen bil ble vist, men et fargerikt fellesskap av mennesker i outrert bekledning. Det hele dandert med grunnlegger William Lyons filosofi og kongstanke: Copy nothing. Det tok ikke lang tid før reaksjonene kom på sosiale medier og i aviser og magasiner. Jaguar ble anklaget for å ha kastet seg på den omstridte woke-bølgen. – Det siste eksempelet på idiotisk og forretningsmessig woke-posering, skrev The New York Post. – Selv Generasjon Z hater «woke»-Jaguaren, mente Daily Mail. – Et eklatant eksempel på selvskading, mente Campaign Asia.

– Det er ikke vårt mål å bli elsket av alle, svarte Gerry McGovern, øverste sjef i JLR, Jaguar Land Rover.

– Den første reklamen var disruptjon. Vi ville være modige og lage oppstyr, sier Rawdon Glover, administrerende direktør i Jaguar.

De lykkes.

Ingen snakket om Jaguar

Uansett hva man måtte mene om Jaguars markedsføringsstunt, så har de oppnådd det de ønsket: De har gjort det vanskelig å være likegyldige til Jaguar. Nå snakkes det om merket igjen. For ifølge

PR-JIPPO: En reklamesnutt uten bil og disse typene fikk det til å koke på nett. Plutselig var Jaguar på alles lepper.





PRODUSENTEN

FORBILDET: Jaguar-grunnlegger William Lyons sammen med historiens meste kjente Jaguar, E-type.



NYE JAGUAR: Farvel til krom, brunt skinn og like brunt treverk, til oilskin-jakker og tweed. Fordierskap er et fjernt minne og dieselmotorer er glemt. Dette er nye Jaguar.

Rawdon Glover var det ingen som lenger snakket om Jaguar, som har en historie som strekker seg tilbake til 1922.

– Jeg har jobbet med mange bilmerker og ofte handler endring om ta små steg. Jaguar trengte et stort steg. Merket var i ferd med å bli irrelevant, sier Glover.

– Bilindustrien er i omveltning som følge av store teknologiske endringer. Vi må være uten frykt i arbeidet med å gjenskape et globalt anerkjent merke, sier han.

Glover forsøker ikke å underslå

MÅTTE TA GREP: – Vi måtte gjøre noe med merkevaren. Vi kan ikke leve av nostalgi, sier Rawdon Glover, administrerende direktør i Jaguar.

at det handler om penger. Ifølge BBC solgte Jaguar 180 000 biler i 2018–2019. I 2023–2024 var tallet nede i 66 866 biler. For å gjøre noe med den økonomiske situasjonen har Jaguar valgt en strategi der merket skal være et luksusprodukt på lik linje som Bentley, Rolls-Royce og Aston Martin. Jaguar forsøker å gjøre noe med et sviktende salg ved å nå ut til en internasjonal elite, ifølge Sky News. De skal selge færre biler, men med mye høyere for tjeneste per enhet.

– Jaguar kan ikke overleve som et masseproduserende premium-merke. Bilene våre er blitt

godt mottatt, men vi kan ikke konkurrere med de store, tyske merkene i premium-segmentet, sier Glover til Vi Menn.

Eksemplene Defender og E-type

Han forsvarer den radikale stilendringen med å vise til at JLR-konsepter allerede har demonstrert at det fungerer. Nye Land Rover Defender distanserte seg fundamentalt fra den ikoniske forgjengeren. Resultat? Dobling av salget.

Jaguar har også fått kritikk for å vende sin eksisterende kundemasse ryggen. Det avviser Glover.

– Vi kutter ikke båndene til de som eier en Jaguar. Absolutt ikke. Vi har en plan for å ta vare på dem. Men vi kan ikke leve av nostalgi, et merke som bare forvalter arv, et heritage-merke. Vi må nå ut til nye kunder, sier Glover.

Jaguar sier farvel til brune skinnseter og forkrommet grill, men ikke DNA-et. Glover viser – kanskje paradoksal nok – til arven og den mest ikoniske og mest omtalte av alle Jaguar-modellene gjennom tidene: E-type.

– Røttene er originalitet. Jaguar E-type var veldig modig da den kom i 1961. Den representerte et stilbrudd. Målet er at folk om 50 år snakker om bilene våre på samme emosjonelle vis som med E-type, sier Glover.



KALKSTEIN: Interiør av messing, tekstil og travertinstein. Ikke alle materialene vil finne veien inn i produksjonsbilen, men trolig fargene.

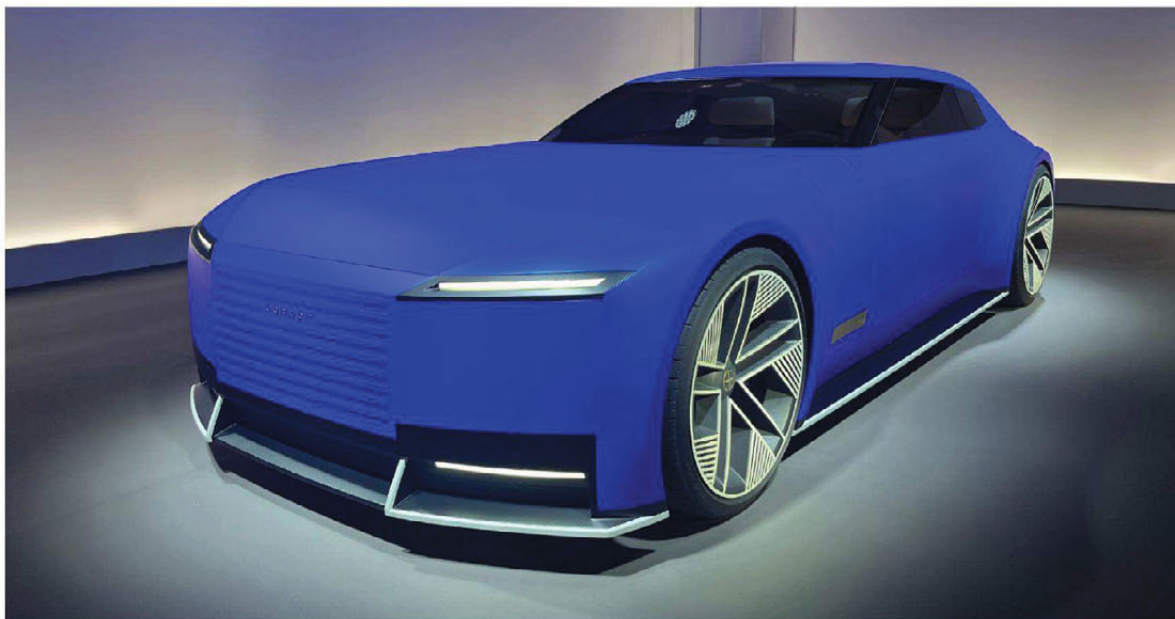


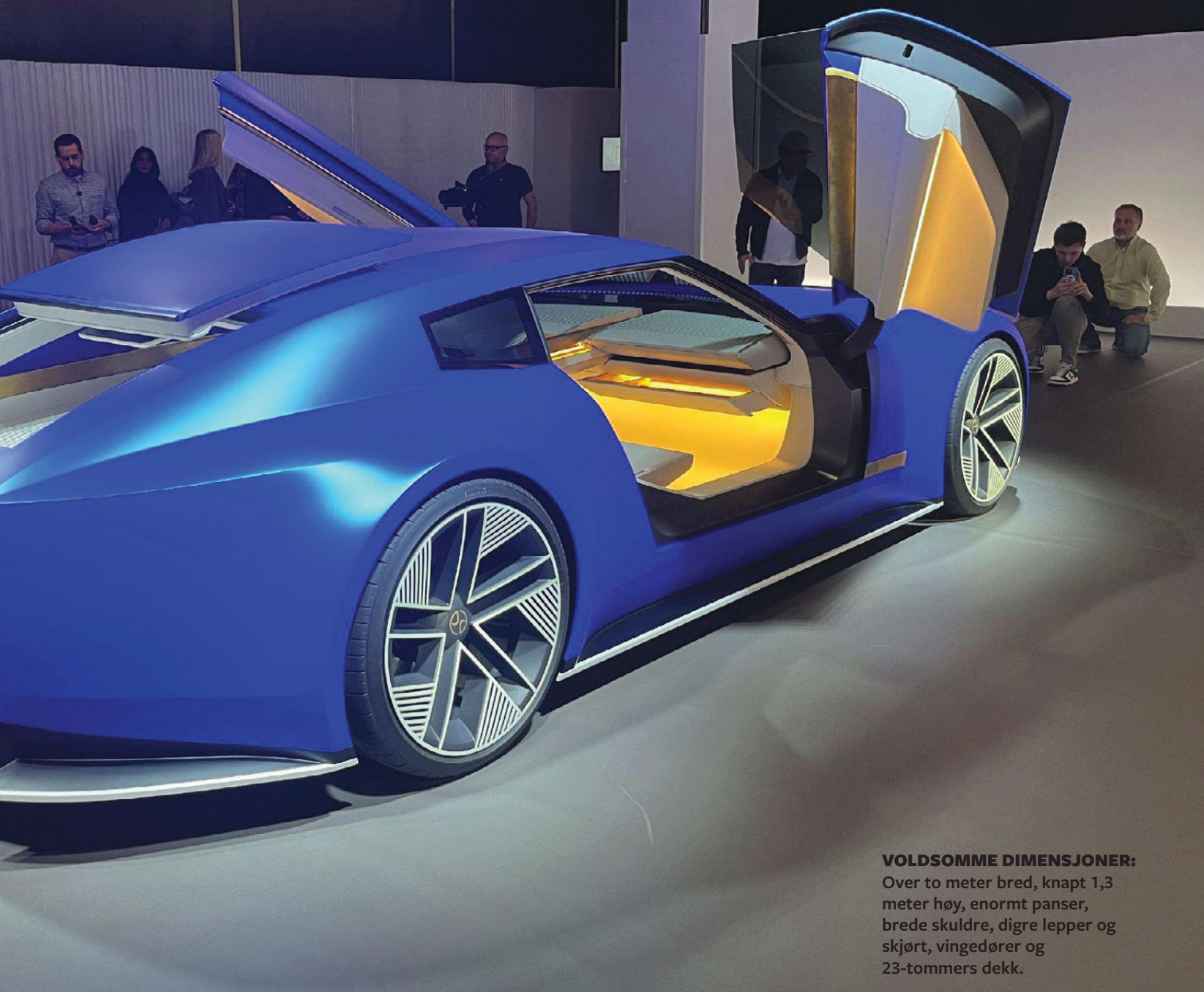
INGEN SKJERM-REKORD: Jaguar vil ikke ha prangende skjermer. Om, og i hvilken grad de vil bruke knapper og brytere, er foreløpig en forretnings-hemmelighet.

Ikke ulik produksjonsbilen

Og bilen som skal gjøre det står foran oss: Type 00. Merkebetegnelsen signaliserer en ny start for Jaguar. Karbonkarosseriet er lakkert i French Ultramarine, noe som gjør at den ser AI-generert ut på bilder, men den er helt ekte. Riktignok et konsept, men det forteller mye om bilen som i mars ble vintertestet i Nord-Sverige: En firedørs GT.

EN NY START: Jaguar håper at 00-type skal oppnå samme status som E-type, som også representerte noe nytt og radikalt da den kom i 1961.





VOLDSOMME DIMENSJONER:

Over to meter bred, knapt 1,3 meter høy, enormt panser, brede skuldre, digre lepper og skjørt, vingedører og 23-tommers dekk.

– Du vil se linjene fra konseptet i produksjonsbilen. Ofte er det slik at linjene man elsker ved et konsept er fullstendig borte på produksjonsbilen. Slik blir det ikke, sier Glover.

– Et bilkonsept er ikke et konsept dersom det ikke sier mye om hva som er i vente på produksjonsmodellen, supplerer David Eburah, som har hatt ansvaret for eksteriørdesignet.

Dermed er det grunn til å tro at produksjonsbilen som lanseres mot slutten av 2025 vil skille seg ut i et stadig mer homogent elbil-marked. At Jaguar valgte å ikke introdusere den nye stilen med en diger SUV er også en del av strategien om å skille seg ut. En firedørs GT er mer originalt,

men SUV kommer nok. Det er ikke mye Jaguar vil si om GT-bilen, men den skal ha over 700 kilometer rekkevidde. Trolig også 800V-arkitektur, som gjør at den skal kunne lade 321 km rekkevidde på 15 minutter.

Bort med brølende jaguar

Borte er «growleren», det ikoniske merket med den brølende jaguaren. Den signaliserte forbrenningsmotor. I stedet kommer et diskret monogram. Tamme saker, er det mulig å hevde. Men leaperen – den springende jaguaren – er beholdt og plassert på messinglokk på hver side av bilen foran dørene. Leaperen er alltid på vei fremover, noe som passer Jaguar som hånd i hanske nå.

Brunt treverk? Glem det. Interiøret i Type 00 er en blanding av messing, tekstil – og travertin, en type kalkstein som er et populært bygningsmateriale blant annet som fliser, og dessuten flittig brukt i Romerriket. Kalkstein blir neppe å finne i produksjonsbilen. Fargen derimot inspirerer.

– Type 00 er ikke en teknologisk demonstrasjon, sier Vit Rosicky, interiørdesigner hos Jaguar.

Trolig vil GT-bilen ha noen knapper. Er det egentlig mulig å lage en luksusbil uten knapper i interiøret? Mesteparten av betjeningen blir skjermbasert, men Jaguar har ingen intensjon om å ha de største skjermene. Og de skal kunne skjules for å ikke bryte

linjene i det minimalistiske interiøret.

– Noe av det første som blir gammelt ved en bil er skjermen. Derfor vil vi ikke at den skal ta masse plass, sier Rosicky.

Jaguar skal ikke selges fra en bilforretning i en sammenrasket næringspark utenfor byene sammen med bilmerkene for plebeierne. Jaguars første merkevarbutikk skal ligge i hjertet av Paris' luksuriøse motedistrikt i åttende arrondissement. Jaguar-butikkene skal være eksklusive og tilby persontilpassede tjenester. Orker du ikke komme til dem, kommer Jaguar til deg. De eksklusive butikkene vil bli komplettert av et bredere globalt nettverk av luksusforhandlere. □



NORSK JUBEL: Kanskje får vi se en nordmann i brudd opp en av de ubarmhjertige stigningene. Her er det Odd Christian Elking (til v.) som prøver seg i fjorårets utgave, på hjulet til landeveisstjernen Mathieu van der Poel.

Tour de Ferie

Tenk deg en klassisk holmenkollsøndag, og gang den med 21. Da får du folkefesten Tour de France, som varer hele juli.

DU TRENGER IKKE være sykkelidiot for å ha glede av å være tilstede under en etappe av Tour de France. Da dekorerer alle franske hyer etter kunstens regler, folk kler seg ut og pynter seg, og slår leir langs landeveien, bare for å få noen sekunders glimt av sykkelfeltet der det dunderer forbi. Mange nordmenn tar årlig turen, enten som et stopp på vei til

sørligere strøk, eller for å følge etter sirkuset for kanskje å få enda et glimt eller to av verdens beste syklistere.

For tredje år på rad er det norske profflaget Uno-X med, noe som gjør det enda morsommere.

Årets ritt inneholder 21 etapper og festdager. Aller mest gøy er det nok å se fjell-etappene. I fjellene er sjansene gode for å se de tøffeste gå i brudd. Det er her Pogačar, Vingegaard og Evenepoel skal forsøke å sprekke feltet, og aller helst hverandre.

Den aller siste og potensielt avgjørende fjelletappen går 25. juli, med avslutning på vintersportstedet La Plagne, hele 2052 moh. Her er det en rekke skilandsbyer, som på sommeren er utmerkede utgangspunkt for turer i fjellet, til fots eller med sykkel.

Og når sykkel-sirkuset har passert, finner du masse god mat og nydelige hvite viner på gårdsrestaurantene i området.

VAKKERT: La Plagne byr på fotturer, offroadsykler, elsykler og gondoler opp i fjellene.



NTB

3320

kilometer skal sykles i årets utgave av TdF

Slik går du fram

– Bestill overnatting tidlig. Populære områder langs ruten fylles raskt opp under Tour de France.

– Sjekk ruteinformasjon. Bruk offisielle kilder som letour.fr for detaljerte kart og tidsskjemaer.

– Vær forberedt på værforhold. Fjellområder kan ha uforutsigbart vær, så pakk deretter.

– Respekter lokale regler. Følg anvisninger fra arrangører og lokale myndigheter for en trygg opplevelse.

Etappe 16 og 18 er også klatreetapper, til henholdsvis Mont Ventoux – giganten i Provence – og Col de la Loze, som er rittets høyeste punkt, 2300 moh.



NTB

Deilig igjen

Det blir deilig å være norsk i Danmark denne sommeren, også, ifølge en undersøkelse bestilt av Visit Denmark. Hele 57% av alle nordmenn trosser svak kronekurs, og sier de vurderer å feriere i Danmark i løpet av de neste tre årene.

– Vi ser en klar tilbakekomst av den tradisjonelle danmarksfieren, med bil, ferje og et feriehus nær Legoland, sier markedssjef Hege Fredlund Hoff i Visit Denmark. Bildet er fra Aalborg Zoo.

Danmark har i årevis vært en favoritt blant norske feriefolk, men etter pandemien dalte tallene. Nå peker pilene opp igjen. Ifølge Hoff har Norge levert flere måneder på rad med vekst i overnattingstall.

– Feriehus gir fleksibilitet og lavere kostnader. Samtidig oppleves Danmark som både nært og trygt i en tid hvor mange søker stabilitet, sier hun.



VISIT DENMARK



OMBRIA GOLF

Tjuvstart sommeren

Sommer i Sør-Europa har blitt en risikosport, med lange perioder av ekstremvarme og skogbranner. Dermed kan det være lurt å gjøre unna Sydenferien før det blir for varmt. I Sør-Portugal er det våren som er høysesong, spesielt om man spiller golf. På Ombria Golf Course er alt lagt til rette for sesongens beste runde, og nå har banen fått et nytt luksushotell rett ved klubbhuset: Viceroy at Ombria Algarve.

Ombria-banen snor seg gjennom grønne daler og åskammer, omgitt av olivenlunder, bekker og fredelige skogsområder. Viceroy-hotellet åpnet nylig vegg i vegg med klubbhuset, og byr på 76 rom og 65 luksuriøse boliger.

Lengst mot nord

Vil du rømme fra folk, mas og trange teltplasser i sommer?

Sett kursen nordover, så langt du kan. Langs kysten av Vest-Finnmark venter øyer som Sørøya, Seiland, Ingøya og Rolvsøy. Her er det stillhet, kystliv, naturopplevelser og midnattssol.

Sørøya er kjent for diger torsk og grønne åser. Øya har både fjorder og isbreer, og byr på noen friske topturer. Bildet viser utsikten fra Stortind, mot Hasfjord.

Ingøya og Rolvsøya kan tilby små fiskevær, steinalderfunn og verdens nordligste fyrtårn, Fruholmen.

Du finner rorbuer, gamle handelssteder og teltplasser du kan ha for deg selv, og det er lov å slenge ut en fiskeline eller to fra kaia.



DAG R/NTB



På rundtur fra Bergen

Byen mellom de syv fjell er et svært godt utgangspunkt for å utforske selve indrefiletet av norsk fjordlandskap.

TYSNES: Årbakka Handelsstand på Tysnes er en klassisk vestlandsk landhandel fra 1898, med krambu, smie og sjøbu. Stedet holder åpent om sommeren og er blant annet kjent for vaflene.



MYE SNADDER: En tidsreise hos E.H. Vaage Landhandleri, bageri & dampskibsexpedition på Tysnes.



VISIT BERGEN / CASPER STEINSLAND

MESTERVERK: Stavkirken på Fantoft brant ned i 1992. Heldigvis ble den flotte kopien som nå står på Fantoft bygget som erstatning. Om sommeren er det mulig å gå inn i kirken.

Tekst: **Runar Larsen**

Bergen er et reisemål i seg selv, men i områdene rundt Vestlandets hovedstad ligger det mange steder som er vel verdt en visitt. Her er åtte anbefalinger.

1 Baroniet i Rosendal
Det lille slottet fra 1665 er et levende museum som er kjent for allsidig kulturprogram og en fantastisk rosehage. Baroniet var det eneste av sitt slag da det ble opprettet av kong Christian V av Danmark-Norge, og er unikt på alle måter. Her vandrer du gjennom ulike stiler og epoker i historien. Saler og rom er preget av 250 års historie, og slottet er bevart slik de siste eierne forlot det for snart 100 år siden. Rosendal Have er en botanisk glede, særlig om du besøker stedet tidlig sommer. Hagen har en landskapsarkitektur fra 1850-årene, og bærer preg av de ulike stilretningene innen hagekunst gjennom hele slottets periode. Med slottet som utgangspunkt er det også mye fint å gjøre i området, dette er nærme både sidergården i Hardanger og det vakre Bondhusvatnet.

Mer info: Baroniet i Rosendal (baroniet.no) har også matservicing og overnattingsmuligheter fra mai til september. Dobbel-

trom fra 1890 kroner, inkl. frokost. To og en halv time å kjøre fra Bergen.

2 Handelsstedet på Tysnes
En koselig, hvit bygning på øya Tysnes har vært handelssted siden 1895. E.H. Vaage Landhandleri, bageri & dampskibsexpedition ligger godt beskyttet i en havn med Stord som skjold mot havet og Hardanger i ryggen. Det gamle handelsstedet ble lagt ned i 1987, men Torstein Hatlevik fra Haaheim Gaard litt oppe i lia har overtatt driften og satser på nytt liv med både sjokoladeproduksjon, bageri og utsalg på den gamle handelsplassen. Er du først på Tysnes, så ta også turen innom Årbakka Handelsstad som ligger på motsatt side av øya mot Onarheimsfjorden.

Mer info: Landhandleriet kan besøkes på organisert båttur fra Bergen i regi av De historiske (dehistoriske.no), som også inkluderer stopp på Bekkjervik og Solstrand.

3 Fantoft stavkirke
Stavkirkene er en viktig del av norsk kulturarv. Det har trolig blitt bygget omtrent 2000 varianter i den karakteristiske stilen, men i dag er det bare 28 igjen. Fantoft stavkirke ble opprinnelig reist i Fortun i Sogn i 1170, siden revet og gjenoppbygget på Fantoft i 1883. I 1992 ble kirken påtatt og brant

REBEKA HØGESTØL

TORILD MOLAND



**STJERNE-
STED:**
Bekkjarvik
Gjestgiveri
byr på god
mat og
drikke i
nydelige
omgivelser.



MATHIAS FALCONE

**BJØRNE-
FJORDEN:**
Lett å slå i hjel
litt tid i
omgivelsene
ved Solstrand
Hotel & Bad.



SOLSTRAND HOTEL & BAD/MONTAG

ned. Alt tømmeret i den nye kirken ble hentet fra 400 år gamle furutrær fra Kaupanger. Korset på alteret og en ønskestein plassert i en vegg er det eneste gjenværende fra den opprinnelige kirken.

Mer info: Kirken i Fana utenfor Bergen er åpen for besøk i sommersesong.

4 Solstrand Hotel & Bad
Ærverdig spahotell ved Bjørnefjorden, en halvtimes kjøretur sør for Bergen. Hotellet i sveitserstil

ble bygget i 1896 på oppdrag fra statsminister Christian Michelsen, og med nydelig beliggenhet ved Bjørnefjorden er det et perfekt fristed fra storbyens kjas og mas. Fjord og fjell i skjønn forening, med gode muligheter for fine turer så vel som late dager. Romslig spaavdeling inne, men med store vinduer er det nesten som at havet kommer inn i rommet. Friskuser kan bade fra brygga ute i fjorden.

Mer info: Fra cirka 4890 kroner i dobbeltrom, inkludert treretters

middag, frokost og tilgang til spaavdelingen. solstrand.com

5 Kunst ved fjorden
Kjør ut til Hardangerfjorden og Hardangerfjord Hotel i Øystese for en god lunsj i vakre omgivelser. Kunstinteresserte kan dra innom Kunsthuset Kabuso, vegg i vegg med skulptursamlingen til Ingebrigt Vik (1867–1927). Billedhuggeren var en av de fremste av sitt slag i hele Norge på starten av 1900-tallet, og er kjent for å tolke menneskekroppen på

presist men stillferdig vis. Vik testamenterte samlingen til hjembygda, hvor det har vært en del av museet siden 1934. Kabuso har også skiftende utstillinger av ulike slag, samt den permanente kunstopplevelsen «Hardanger Skyspace» av Jason Turrell.

Mer info: Kunsthuset Kabuso er en del av Hardanger og Voss museum. kabuso.no

6 På sporet av Grieg
Trolldhaugen var hjemmet til



ÆRVERDIG:
Baroniet i
Rosendal er et
vaskeekte slott
fra 1665.

SØT MUSIKK:
Her på Trolldhaugen bodde
ekteparet Nina og
Edvard Grieg.

Visste du at...

Mor Utne, eller
Torbjørg Johannes-
dotter Utne som hun
egentlig het, drev
hotellet i 70 år?



HISTORISKE OMGIVELSER: Utne Hotel har vært
i drift siden 1722. Et praktfullt sted å oppleve
eplesider og blomstringen i Hardanger.

STÅLE SUNDEJØRD / WWW.FJORDNORWAY.COM

TOM HAGA



ROBIN STRAND

**HARDANGER-
FJORDEN:** Få
med deg frukt-
blomstringen
i Hardanger.



ØYSTEIN HAARA

KUNST:
Ingebrigt Vik-
museet i
Øystese
rommer mer
enn 150
skulpturer lagd
av Kvams kjente
billedhugger.
Bygningen er fra
1934.



KUNSTHUSET KABUSO

Edvard og Nina Grieg. Villaen på Trolldhaugen ble ferdigstilt i 1885 og ekteparet bodde her de siste 22 somrene av komponistens liv. Stedet ble åpnet som museum allerede i 1928, og siden har det vært et yndet reisemål for Grieg-entusiaster fra alle kanter av verden. Trolldhaugen består av Villaen, Komponisthytta og ekteparets gravsted. I tillegg har det et moderne museumsbygg og konsertsalen Troldsalen.

Mer info: Trolldhaugen ligger

på Hop i Bergen. kodebergen.no/museene/trolldhaugen

7 Mat i Bekkjarvik

En rundreise i gamle Hordaland blir ikke komplett uten en kulinarisk utfukt mot havet. Bekkjarvik er et sted for å nyte havets delikatesser i en trivelig og rolig havn. Her har det ligget siden kongen en gang på 1600-tallet befalte at det skulle bygges gjestgiverier i skipsleia. Siden 1982 har det vært drevet av familien Johannessen, og nå

er det førsteklasses matopplevelser som gjelder her ute. Gled deg til smakfulle måltider og en forutseende konge.

Mer info: Bekkjarvik åpnet nylig hotell med 20 rom tilknyttet gjestgiveriet. bekkjarvikgjestgiveri.no

8 Blomstrende sidersafari

Det har skjedd mye i verden siden Utne Hotel inviterte sine første gjester på overnatting i 1722. De 17 rommene er innredet med ulike stilarter. Dette er god, gam-

meldags stemning i beste «bestemor-stil», fritt for TV-skjermer, spaavdelinger eller barer. Det knirker i tregulvet, og sola skinner gjennom florlette gardiner med blonder. Frukttrærne blomstrer vanligvis i mai til juni, et syn som ikke står tilbake for den berømte kirsebærblomstringen i Japan.

Mer info: Kombiner et opphold på Utne Hotel med sider-smaking hos lokale produsenter. Dette er Norges Champagne. utnehotel.no



Kos på **Koster**

ØYER: Kosterøyene har vært et sommerturiststed siden begynnelsen av 1900-tallet. Øygruppen består av Nordkoster, Sydkoster og en rekke tilhørende småøyer, holmer og skjær. Kosterøyene er kjent for sine vakre naturstier, sandstrender og klippeformasjoner.

En bilfri øygruppe med 300 fastboende er Sveriges største sommerskatt, og en gammeldags sykkel er alt du trenger for å komme deg rundt på oppdagelsesferd for å nyte lokal mat, kunst og strandliv.

KOSEMAT: Kläpphagen er blitt et populært tilskudd til Kosters mattilbud.



Koster er en øygruppe en times fergetur ut i havet fra Strömstad. Her er to hovedøyer med bosetting, rundt 60 mennesker bor på Nordkoster, og rundt 260 bor på Sydkoster. Hit kommer man med ferge eller båt, hopper på en leiesykkel og trækker ubekymret forbi blomsterenger og små gule og røde «stugor». Det er nesten umulig å gå seg vill på Koster – her er bare én hovedvei, og den går rett forbi alle de viktige stoppene som Trädgården, Bokhandlaren's Pub og siste nykommer – Kläpphagen.

Glamping og lokalmat

– I 2019 fant vi denne gården, som vi kjente at vi kunne utvikle til noe fantastisk, forteller Johan Sköld, som i juni 2023 åpnet spisested, restaurant og glamping på Kläppgården med venneparet Martin og Johanna Nilsson.

Alle hadde de et forhold til øyene fra tidligere og Kläpphagen

er blitt Kosters nye favoritt-restaurant. Den vakre gården har historie helt tilbake til 1861, en historie de nye eierne har bevart så godt som mulig.

Oppdag havet

Havets goder er viktig her ute, hvor østers- og hummerfiske alltid har vært en del av livet, og øyene er omringet av Sveriges eneste marine nasjonalpark. For guide, biolog og frilansfotograf Stefan von Bothmer er Koster et natureksperiment og et bilde på at vi kan, om vi vil, leve i pakt med naturen.

Sammen med Stefan skal vi oppdage de naturskjønne omgivelsene – i kajakk. For å komme til bukten der vi skal sette ut på vannet, følger vi de gjengrodde stiene gjennom blomsterenger og forbi steinhauger som vitner om at Koster har vært populært i veldig lang tid.

– Faktisk har Kosterøyene vært bebodd i over 1000 år. Da var det 300 beboere her, omtrent som i dag, forteller Stefan og viser oss rester av gamle bosettinger.

– Men om sommeren, da er det over 30 000 sommerturister her, forteller han.

Så midt i juli kan det bli hektisk for den som liker at Koster er et stille sted. Da søker Stefan ut i skjærgården.

Kom om høsten

– Mange besøker Koster i sommermånedene, og Kosterfergene frakter flere tusen gjester på de fineste dagene. Vi elsker derimot Koster til ALLE årstider, og spesielt fra tidlig vår til sen høst. Det er magisk natur, vakre farger og en fantastisk ro, mener norske Charlotte Gjulem, som eier og driver flere av utleieenhetene på øya. Og er her så ofte hun kan.

For det er noe helt eget med denne øyas sjarmerende ro, et sted uten bilstøy, bråk og moderne bygninger. Her er det gamle bevart; på sykkeltur går asfalten fort over i humpete grusveier, overgrodd med gress i kantene og kranset med gammeldage stakittgjerder. Og plutselig dukker det opp et atelier, eller en kafé, eller et koselig overnattingssted. □



ØYHOPPING: Kosterøyene ligger bare en kort fergetur utenfor Strömstad.



SOMMERSTED: Sydkoster er en bilfri idyll som best oppdages på to hjul.

HØYDEPUNKTER

SYDKOSTER:

- **Valfjäll:** Den høyeste fjellet på Kosterøyene (50 moh.) og et fint utkikkspunkt midt inne på Sydkoster
- **Brevik:** Pittoresk fiskehavn litt utenfor allfarvei på sørvestsiden av Sydkoster.
- **Rörvik og Kilesand:** De beste strendene for barn da de er langgrunne og med fin, myk sand.
- **Naturrum:** Informasjonssenter om nasjonalparken med utstillinger og korte filmer om Kosterhavet. sverigesnationalparker.se
- **Kajakkleie:** En fin måte å oppleve øyene på. kosterkayaktours.se
- **Hembyggdsmuseet:** Fotoutstillinger og salg av lokalt kunst og håndverk ved Långegårde Brygga. kosterhsf.se
- **Ateljé Lövås:** Utstillinger av eier Monica Ljungberg-Öhrns glass og keramikkunst. ateljovas.se

NORDKOSTER:

- **Fyrtårn:** På toppen av berget Högen ligger det gamle fyret.
- **Besteviken:** Kjempefin sandstrand i beskyttet vik, fin for barn og lett tilgjengelig.
- **Björnsängen:** Nydelig liten badevik med herlig sandstrand.



RENE BILVEIEN: Fra Løkken til Blokhus (bildet) er det mulig å kjøre bilen langs stranden og alle de klassiske, hvite badehusene.

Danmarks villeste kyst

Bare en kort fergetur unna Norge ligger Danmarks vakre nordvestkyst, med laaangstrakte strender, kunstkafeer og et vell av herlige opplevelser.

NYTER LIVET: Fire norske damer koser seg på tur til favorittstedet Løkken.



TORILD MOLAND

Tekst: **Torild Moland**

Foto: **Visit vestkysten**

Så er dagen kommet. Vi har pakket stasjonsvognen og satt av en hel uke til å oppdage Danmarks ville nordvestkyst. Der har et inferno av pastellfarger og skiftende lys inspirert kunstnere og tilreisende i århundrer, og restauranter og badehotell venter med fristende opplevelser og lokale godbiter. Bare en fire timers overfart med ferge fra Larvik – og så kan eventyret begynne.

Kunstnerkolonien

Den hvite byen Løkken, kunstnerfavoritten Lønstrup, biltur på stranda, vandring i sanddynene, historiske fort, Michelin-restauranter og en berømt fish & chips laget på rødspette. Listen over steder vi vil besøke og ting vi vil gjøre, er mildt sagt lang.

På slutten av 1800-tallet var Skagen og Lønstrup populære steder å male blant kjente kunstnere som Christian Krohg, Anna Archer og Holger Drachmann.

Den «nye» generasjonen med kunstnere i Lønstrup startet i 1984 da keramikeren Mogens Falkenberg slo seg ned i den lille fiskelandsbyen og startet en trend.

– Lønstrup er det stedet i Danmark hvor det er størst konsentrasjon av kunstnere. Her er bare 560 innbyggere og et 30-talls kunstnere, forteller Dorte Friis, som er født på Sjælland, men har bodd i Lønstrup i 20 år.

Der solen alltid skinner

Løkken er den mest populære byen, og i noen lenestoler på stranden møter vi fire glade nordmenn på tur.

– Det er en helt egen stemning, med de hvite badehusene og den sanden. Og så danskene. Og nå er vi så heldige med været i tillegg. Vi spiser og koser oss. Dette er vårt Syden, slår firkløveret Eli Voje Aslaksen, Aasne Voje Christophersen, Line Voje Svendsen og Emma Voje Christophersen fast.

Det er vanskelig å være uenig. Stranden i Løkken er fin og bred,

sanden er myk, og solen skinner så sterkt at det er varmt selv i sommerskjørt.

Gode, lokale råvarer

God mat byr danskene som alltid på, og her ved Skagerrak er den naturlig nok inspirert av det havet byr på. Villa Vest byr på stjernemat i et gammelt gult hus på stranden ved Lønstrup. Kermikafé Møllehuset har en særdeles populær Afternoon tea, og Svinkløv Badehotell tilbyr trereters gourmetmiddag med utsikt mot sanddyner. Det er nok av smakfulle steder å velge mellom.

Men ingen er mer spesielle enn Thorupstrand Fiskehus, som i 2020 ble kåret til et av Danmarks 100 beste spisesteder av storavisen Politiken. Nå valfarter folk for å nyte en enkel, velsmakende og «snillfisket» fish & chips mellom fiskebåtene i solsteken på Thorup Strand.

– Jeg er selv overrasket over at folk kommer hit. Men i all ydmykhet tror jeg vi har et godt produkt, med superkvalitet på varene, uformell stemning og gode priser, sier innehaver Janni Olesen mens hun pakker inn en fritert rødspette til oss fra baksiden av fiskedisken.

For hit kommer man ikke bare for å nyte stedets berømte fish & chips – mange tar også med seg ferske råvarer brakt inn av båtene som ligger tørrlagte på stranden foran kafeen. Så drar vi på oppdagelsesferd.

Naturskjønt

Langs hele kysten fra Lønstrup til Hanstholm danner sanddyner og klipper en barriere mot bølgene som skyller inn fra Skagerrak. Innenfor har gressstuser og skoger overtatt, og mange av områdene er satt av til naturreservater. Her kan man gå tur, sykle – eller dra på sightseeing og piknik med en klassisk «knallert», disse gammeltdags mopedene som nå har fått sin nyrenessanse.

Med solbrent hud, mette mager og hunden i en ryggsekk sikter vi mot Svinkløvene, der vi ender på en bakketopp og nyter medbrakte varer fra Janni. Foruten vindens rasling i gresset og en mild bris som røsker i håret, er det fantastisk stille og fredelig.

Det er sannelig fortsatt godt å være norsk i Danmark. □



STRAND-GOURMET: Fiskefrikadeller og pils på uteserveringen til Thorupstrand Fiskehus.



VISER VEI: Rubjerg Knude Fyr rett sør for Lønstrup er en av de mest populære utflyktene langs kysten.

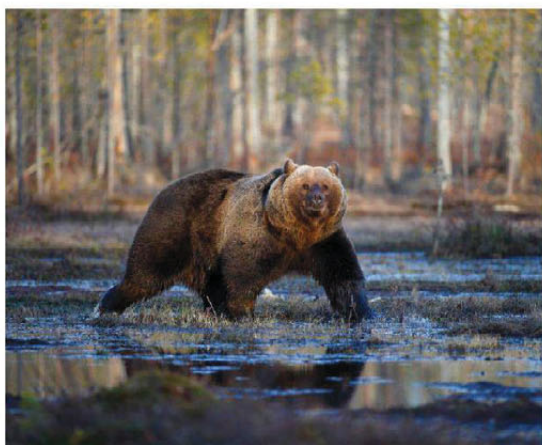


Nå har Bodø børstet vekk kompleksene

Tiden da bodøværinger ble pekt nese av og erklært uønsket i «bolig-til-leie»-annonser i hovedstadspressen er fjern historie. Nå er Bodø på sett og vis selv blitt hovedstad i Norge. I hvert fall når det kommer til fotball. Fra hån, spott og nesten-konkurs til Champions League ... det gjør noe med nordlendinger – til og med biskoper.



**Vi gir deg saker
du ikke finner andre
steder – hver uke**



Rovdyrene vender tilbake

Bestanden av rovdyr i Europa har økt siden 2016. Men i Norge er bildet annerledes. Ekspertene mener det er plass til flere rovdyr her til lands – om det hadde vært politisk vilje, og om bjørnen hadde formert seg litt kjappere.



Trønder reddet tunneldrøm

Ikke en gang oppfinnervennet Thomas Edison kunne løse ventilasjonsproblemet som truet hele tunnelprosjektet under Hudson River i New York. Til sist var det bare ett håp igjen å ringe: Trønderen Ole Singstad.

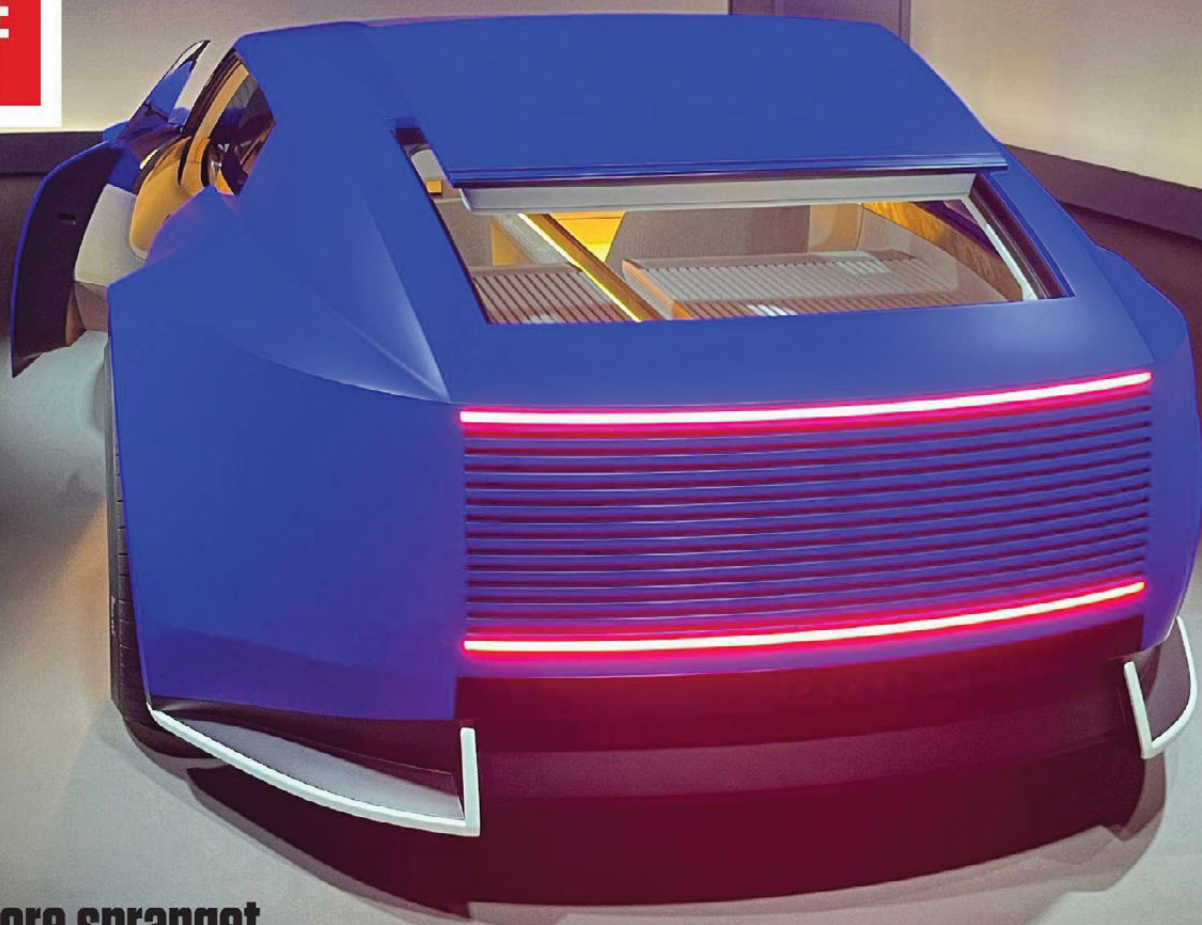
FASTE SIDER

Sløseriombudsmannen
TimeOut
Blinkskudd
Yans 10 på topp
Kule sider
Ny viten
Bilmix
Grafikk
Kryssord
Sudoku
Vi Menn quiz
Reisemix

[illegible]

REMA 1000
Alltid lave priser

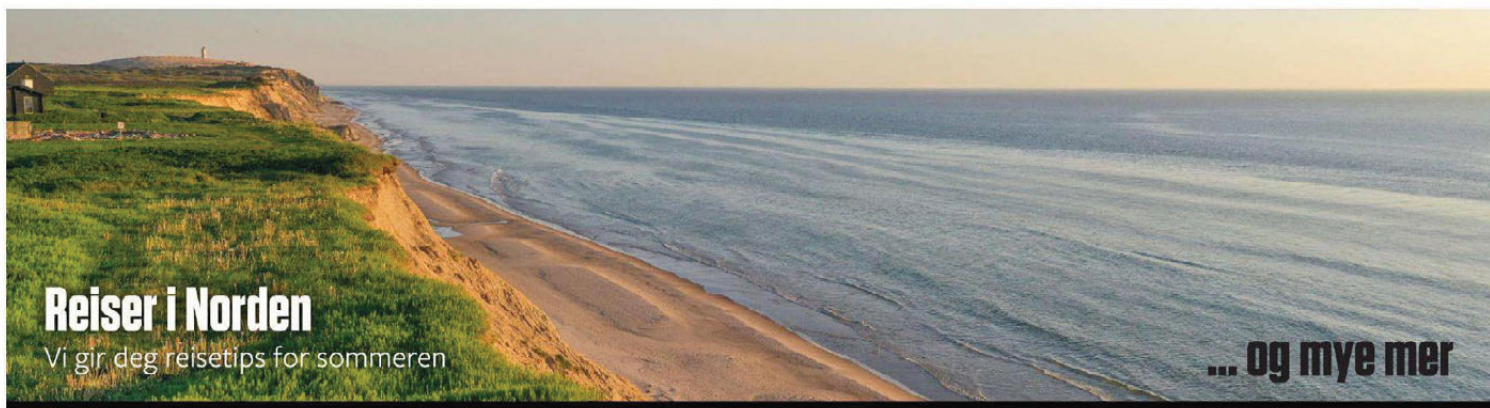
Returadresse:
ART AS
Postboks 209
2021 Skedsmokorset



Det store spranget

Ingen snakket om Jaguar lenger. Nå er situasjonen snudd på hodet med radikalt og omdiskutert grep.

MARTIN JANSEN



Reiser i Norden

Vi gir deg reisetips for sommeren

... og mye mer

RONNY FRIMANN