

V menn

UKE 20 16. MAI 2025 kr 99

PRØVEKJØRT

Toyota Hilux

GR Sport II

**BUNNSOLID
– OG UTSOLGT**



Verdens største flyttbare byggverk

DET NORSKE UNDERET

+ Investorene søker det trygge – kjøper gull

TRUE CRIME

Sheldon (48) ble helt
hos Joe Rogan

**...SÅ PARTERTE HAN
KOMPISEN SIN**

Sløseriombudsmannen
**Norsk pengeregn
over regnskogen**

Reise:
**Fem perler
på Sørlandet**



nr. 24 2025 www.vimenn.no

INNHOOLD

REPORTASJER

6 Det siste condeep-slepet

Aldri er det blitt flyttet høyere eller tyngre byggverk. I år det 30 år siden Troll A-plattformen ble slept på plass i Nordsjøen.

14 Klatredrama over avgrunnen

Da Joe Simpson falt utfor det bratte stupet og ble hengende i løse lufta, skjønte kameraten Simon Yates at han ikke ville å klare å dra ham opp igjen.

26 Arkivgull: Skipbruddet i Irskesjøen

Fred. Olsen-skipet «Bolivar» gikk på en grunne og knakk i to på vei hjem fra jomfruturen.

34 Lurte unna syv tyske ubåter

Den tyske ubåten U-995 skulle ha ligget på bunnen utenfor Irland, senket i 1945 av Norge som en del av oppryddingen etter den tyske okkupasjonen. I stedet ble ubåten satt inn i norsk tjeneste. For Norge valgte å sabotere hele avtalen.

40 Kullbrennerne ved helvetes porter

Kullmile-arbeiderne i Romania tilhører en utdøende rase.

50 True Crime: Djevel i forkledning

Alle trodde gjenglederen hadde fått orden på livet sitt. Men etterutdanning og sosialarbeider-jobb viste seg bare å være et skalkeskjul.

60 MC-klassiker: Yamaha MT-01

Ustillingssmodellen alle ville ha.

68 Prøvekjørt: Toyota Hi-Lux

Uslitelig legende i ny versjon.

76 Reisespesial: Sørlandets beste

Lite minner nordmenn mer om sommer enn disse fem småbyperlene langs sørlandskysten.

I DENNE UKENS VI MENN ...

...kan du lese om den mørkeste siden ved å forfølge sine største drømmer.

I en drøm går alt bra. Alle utfordringer er overkommelige og følelsen etterpå er magisk. Virkeligheten er ikke helt slik. En smart sjel har sagt at den beste måten å ta livet av en drøm på, er å realisere den.

For 40 år siden drømte to unge, dristige klatrere, stinne av selvtillit om å klatre til topps på

Siula Grande i Andesfjellene. På veien ned falt den ene, og den andre hadde ikke noe annet valg enn å kappe tauet og sende sin kamerat i døden for å redde seg selv.

Utfallet av dramaet sier også mye om drømmere.

Takk for at du leser Vi Menn!

Lars-Erik Nygaard



« Røyken fra kullmilene skaper en trolsk atmosfære i skogen i Draculas hjemstrøk, idet det første hestespannet legger ut til en ny dag.



**BRUK,
VASK,
BRUK IGJEN.**

**VASKBAR INKONTINENS
UNDERBUKSE FOR MENN**

NYHET!



TENA Men Washable Protective boksere er laget av myk bomull. Garantert beskyttelse i opptil 100 vask! Diskret beskyttelse som føles og ser ut som vanlige boksere. **KEEP CONTROL.**

www.tena.no



MEN
KEEP CONTROL

INNHOOLD

FASTE SIDER

12 Sløseriombudsmannen
Pengeregner over regnskogen.

22 Blinkskudd
Fosseferd i Afrika.

24 Yans 10 på topp
Ti små ord og uttrykk.

25 Skjenkens historie
Whiskeybrannen i Dublin.

32 Grafikk
Gullrush blant bekymrede investorer.

38 Ny viten
Dårlige nyheter for de som vil gjenoppstå.

46 Quiz
Vi Menns spesialquiz med ti nye spørsmål og svar.

47 Kryssord
Vinn én million med flax.

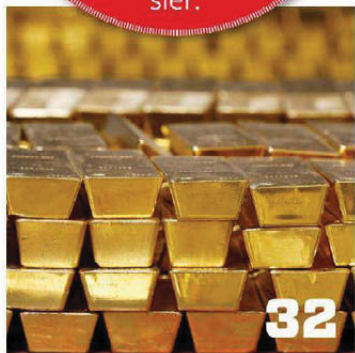
48 Sudoku
Ukens hjernetrim.

56 Kule sider
Lunch, Pondus, Radio Gaga, Rutetid, Absurdgalleriet m.fl.

66 TimeOut
Skråblikk på verden.

74 Reisemix
Frankrikes bortgjemte kystperle, TV-øya og mindre turistkaos i Lofoten.

82 Neste uke



LEDER

Gratulerer med dagen!

Flere av våre naboland – kanskje spesielt svenskene – ser med litt ironisk distanse til nordmenns elleville fokus på 17. mai.

Det skulle ikke forundre meg om de var misunnelige.

I Norge har vi en sterk kjærlighet til nasjonaldagen og alt den representerer. Det bunner i at de fleste av oss er dypt takknemlige for alt det gode samfunnet vårt representerer. Vi er langt fra perfekte, og har fortsatt ikke klart å bygge det ultimate samfunnet. Det er kanskje heller ikke mulig.

Men vi har kommet et langt stykke på vei.

I motsetning til svenskene har vi kjent på nazismens brutalitet, og i hundrevis av år ble vi skaltet og valtet med av våre sterkere naboer.

Joda, vi er små – kanskje helt ubetydelige i den store sammenheng. Men vi har grunn til å få en tåre i øyekroken når vi ser og hører HMMG marsjere foran tusenvis av glade barn nedover et festpyntet Karl Johan: Vi har klart å bygge opp en sterk kultur, noe eget og noe som skal stå til Dovre faller.

Verdt å elske – verdt å kjempe for.

Gratulerer!

Redaktør:
Alexander Øystå
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 130 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 er: We bring stories to life. Vi har sterke publisistiske verdier. Vi står bak mer enn 700 magasiner, tegneserier, Klikk.no, TV 2, Nordisk Film, kinodrift, samt flere dotede 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

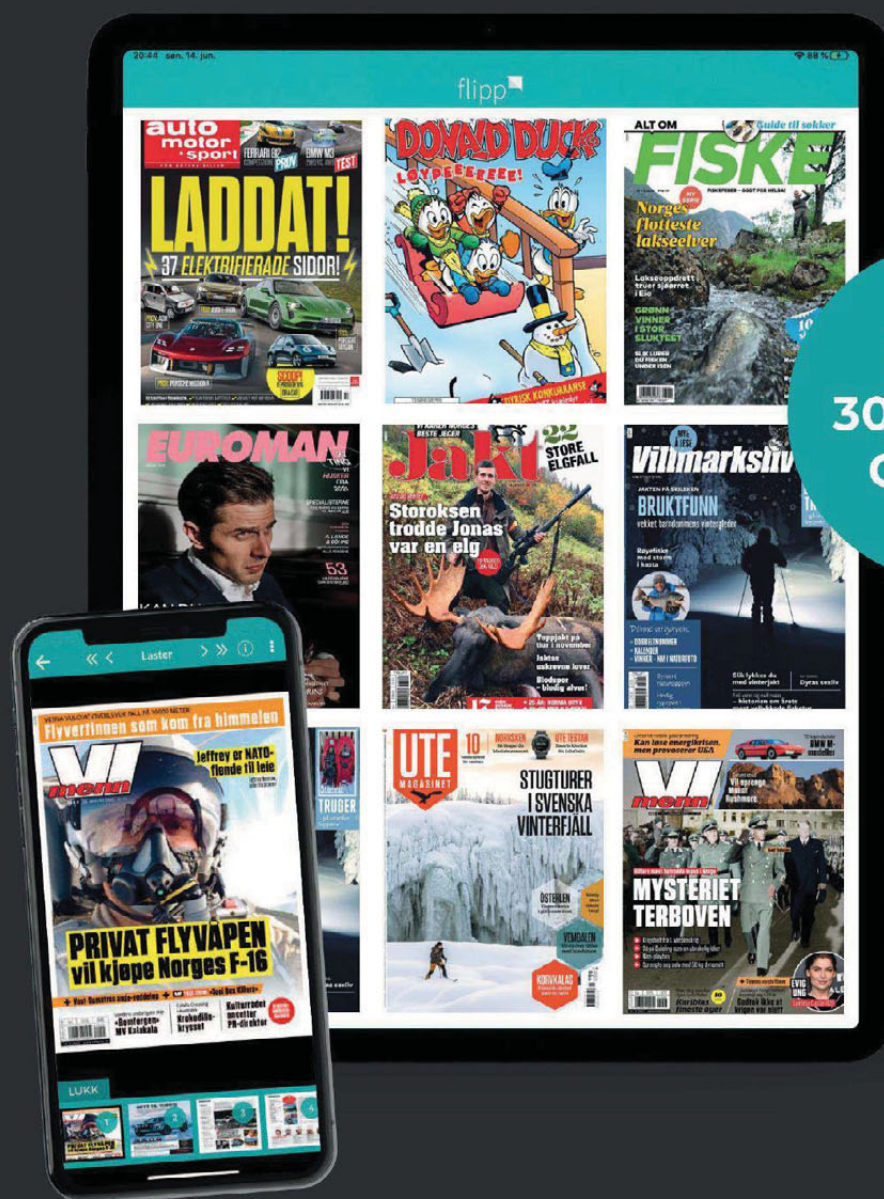
Redaksjonen overtar intet ansvar for manuskripter og bilder som ikke er bestilt. Vi Menn publiserer også digitalt og betaler i utgangspunktet ikke flere honorarer for samme artikkel. Dette blad må ikke utleies i ervervsmessig øyemed.

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



Rekordslepet

Den er det høyeste og tyngste byggverket som er blitt flyttet fra et sted til et annet. I år er det 30 år siden pengebingen Troll A ble slept på plass.

Tekst: **Martin Jansen**

17. MAI 1995 ble Troll A-plattformen plassert på 330-meters dyp på Troll-feltet, cirka 65 kilometer vest for Bergen.

Da slepet av den 472 meter høye og 656 000 tonn tunge betongkonstruksjonen startet fra Vats i Rogaland 10. mai, var det en begivenhet for historiebøkene. Troll A er en Condeep-plattform, den største noensinne. Den er også det største og høyeste byggverket som noensinne er flyttet av mennesker. I stedet for stålunder-

stell har Condeep-plattformene understell av armert betong der den nedre delen av konstruksjonen er store tanker eller lagerceller som brukes til lagring av produsert olje. Condeep står for Concrete Deepwater Structure, og ideen til løsningen ble utviklet av overingeniør Olav Mo.

Condeep ble introdusert med Statfjord A, som ble slept på plass i 1977, nesten 20 år før Troll A. Det tok drøyt fire år å ferdigstille Troll A som krevde 245 000 kubikkmeter betong og som sysselsatte over 2000

PÅ VEI UT: Slepet av den 472 meter høye Troll A-plattformen startet fra Vats den 10. mai 1995.

mennesker, ifølge Norcem. Den er trolig noe av det ypperste innen betongkonstruksjon. Likevel ble Troll A den siste av sitt slag. Teknologien var utkonkurrert av rimeligere installasjoner, og Condeep-spesialisten Norwegian Contractors ble oppløst i 1996 – samme år som produksjonen av gass startet på Troll-feltet. 19. juni åpnet kong Harald Troll Gass ved en seremoni på terminalen på Kollsnes i Øygarden der gassen tas inn. Samtidig ble operatøransvaret for Nordsjøens største gassfelt overført fra Norske Shell til Statoil.

Troll-feltet ble påvist i 1979 og ligger i den nordlige delen av Nordsjøen. Feltet omfatter Troll Øst (gass), Troll Vest (olje) og oljefeltet Fram. Feltet inneholder rundt 40 prosent av de samlede

gassreservene på norsk sokkel og dekker rundt 10 prosent av Europas gassetterspørsel, ifølge Equinor.

Troll er også blant de største oljefeltene på den norske kontinentalsokkelen. I 2002 var oljeproduksjonen på over 400 000 fat per døgn, og gjennomsnittlige inntekter fra Troll-feltet er ifølge Equinor på cirka 170 millioner kroner per dag. Det er ventet at gassreservoarene 1400 meter under havoverflaten vil kunne produsere i minst 70 år.

Visste du forresten at Troll A har vært scene for verdens dypeste konsert? I forbindelse med 10-årsjubileet for plattformen i 2006, holdt Katie Melua konsert i bunnen av ett av betongbeina til Troll A, 303 meter under havet. □



REKORDSLEP: Troll A er det høyeste og tyngste byggverket som er blitt flyttet fra et sted til et annet.



DAG MAGNE SØYLAND/STATOIL

BETONG-KOLOSS: Det er imponerende dimensjoner over betongunderstellet til Troll A.

DEN SISTE: Troll A ble slept på plass i Nordsjøen for 30 år siden. Den har vært elektrifisert siden 1996 og får altså kraft fra land.



JAN ARNE WOLD

Vital Plus+

Sirkulasjonsstimulator

Vitalplus 1002

Oppgradert bestselger!

Medisinsk godkjent

30 000 solgte i Sverige og Norge

SPAR
745,-



~~2.595,-~~
NÅ KUN
1.850,-

Medisinsk godkjent apparat som brukes av tusenvis av nordmenn hver dag. Milde elektriske impulser stimulerer blodsirkulasjonen i ben og føtter. Resultatet er at føttene og legg-musklene utvider og trekker seg sammen, på samme måte som å gå en lang tur. Meget enkel i bruk! Behandlingen gjøres sittende i 10 - 30 minutter etter behov, mens du leser eller ser på TV. Helt uten smerte. Passer til alle aldre.



GRATIS! Verdi kr. 249,-



4 stk. pads inkludert i prisen ved svar innen 14 dager. Muskelstimulasjon og smertebehandling av bl.a. rygg, skuldre, nakke og armer. Helt uten bivirkninger. Kobles til Vitalplus 1002. Styres med fjernkontroll.

NYHET! Oppladbar og lettere

- Øker blodsirkulasjonen, og kan forhindre kalde, urolige og hovne ben
- Vil kunne bidra til å redusere stivhet i muskler og ledd, samt forebygge åreknuter - en effektiv helseinvestering
- Hvis du har pacemaker eller er gravid må lege konsulteres før bruk
- Fjernkontroll og norsk bruksanvisning
Drives på strøm
- 30 dagers full returrett

Kjøp nå.
Betal senere
med Klarna.

BESTILL I DAG! Telefon: 69 39 90 40 | www.postshop.no

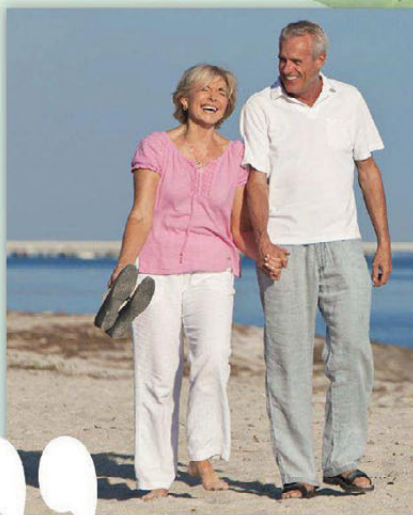
Frakt etter Postens takster tilkommer Leverandør: HELGESEN ENGROS AS

Klarna

ØK BLODSIRKULASJONEN I BEN OG FØTTER!



- hei, jeg kan ikke få fullrost Vitalplus. Etter å ha brukt den i et par uker - 30 min. hver dag - er leggkrampene mine borte!



- er en svoren bruker av Vitalplus
- smertene i bena er borte og
ny blodtrykksmåling kunne konstatere at
blodtrykket i bena var perfekt!



- jeg kjøpte den for 8 måneder siden,
og er veldig fornøyd - kalde føtter er
historie takket være Vitalplus sirkulasjons-
stimulator!

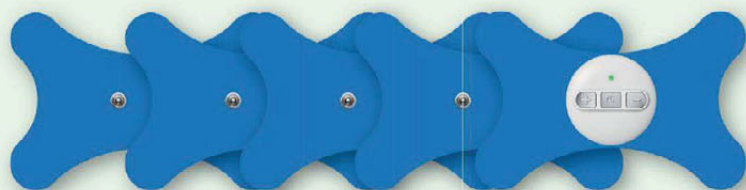
TENS Smertelindring Vitalplus 1005

Ønsker du å lindre muskel og leddsmerter på en enkel og effektiv måte?
Da er våre TENS-padsputer løsningen for deg! Muskelstimulasjon og smertebehandling
av bl.a rygg, skuldre, nakke og armer. Perfekt for behandling av korsryggen! Helt uten bivirkninger!

De er laget av høykvalitetsmateriale som er behagelig mot huden, og har en god klebeevne som
sikrer at de sitter på plass under bruk.



Inneholder:
Trådløs massasjeeenhet inkl. batterier og 5 stk utskiftbare TENS-padsputer
(Hver padspute har en varighet på 12 – 15 behandlinger)



PAKKEPRIS
695,-

Kjøp nå.
Betal senere
med Klarna.

Klarna

BESTILL I DAG! Telefon: 69 39 90 40 | www.postshop.no

Frakt etter Postens takster tilkommer Leverandør: HELGESEN ENGROS AS

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



Norge, regnskogenes beskytter

Indonesias nye regnskogsråd, som forvalter skattemilliardene fra Norge, er en gjeng partivenner av skogministeren – uten fnugg av erfaring fra skogforvaltning.

DET SISTE ÅRET har vi gitt hele 2,3 milliarder skattekrone til Indonesia for at de skal bevare regnskogen. Målet med disse overføringene er blant annet at regnskog fjerner CO₂. Så der hjelper vi antagelig Indonesia med å klare klimamålet sitt. Skogministeren er så fornøyd at han har satt seg selv og en gjeng partikollegaer inn i et nytt, godt betalt råd som forvalter de norske skattepengemilliardene. Ingen av rådets medlemmer har erfaring fra skogforvaltning.

Det var Finansavisen som først meldte om skandalen. Det er ikke småsummer norske skattebetalere har punget ut med for å redde klodens regnskoger: Til sammen 52 milliarder skattekrone til land i Sør-Amerika og i Asia. Som nevnt innledningsvis er 2,3 milliarder blitt pumpet inn i Indonesia bare det siste året. Alt for regnskogene. Klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen tok seg en tur til Indonesia i februar for å signere en omfattende avtale som forlenger regnskog-samarbeidet mellom landene frem mot 2030.

VI ANTAR AT ministeren valgte å fly. Litt CO₂ må kloden tåle når

ministere skal ut og redde regnskogene. Eriksen var full av lovord om Indonesia:

– Det er imponerende å se hvordan Indonesia har lyktes med målrettet klima- og miljøtiltak, uttalte han da avtalen ble signert for en drøy måned siden.

Indonesia har som mål at de skal fjerne 140 millioner tonn CO₂ mer enn de slipper ut, og satser selvfølgelig på at regnskogene klarer brasene. Regnskogens CO₂-konsum tar en betydelig del av støytten i det totale, globale regnestykket. Men norske politikere vil ikke bruke samme utregning på Norges CO₂-kutt. Norges skoger binder ca. 25 millioner tonn CO₂ per år – omtrent halvparten av Norges årlige utslipp av klimagasser! Men det teller ikke. Da gjør man veien mot klimamålene ekstra utfordrende – for lille Norge.

I SAMME ØYEBLIKK som de norske skattemilliardene var på bok, utnevnte altså skogministeren, Raja Juli Antoni, seg selv og 11 partikollegaer til et forvaltningsorgan som har ansvar for gavepakken fra Norge. Dette er mennesker helt uten erfaring med naturvitenskap og skogbruk,



INKONSEKVENT KLIMAPOLITIKK

«– Tiden for symbolsk luksuspolitikk burde vært forbi. Jeg har en sterk forventning om at hvis ikke man evner å følge opp midlene til Norges enorme regnskogssatsing skikkelig, så bør til og med Arbeiderparti-regjeringen forstå at man må skalere ned på satsingen.

FrP går nå ut og krever en full gjennomgang og revisjon av regnskogprogrammene. I tillegg vil partiet ta med den norske skogen i Norges klimaregnskap.

– Norge bruker utallige milliarder på å bevare regnskog i utlandet, mens karbonbinding i norsk skog ikke teller. Det viser hvor inkonsekvent klima- og miljøpolitikken er, avslutter Nilsen.»

«Nasjonalt eierskap er en viktig del av vår samarbeidsmodell, og det er Indonesia selv som bestemmer hvilke aktiviteter som skal prioriteres innenfor denne planen.» (Miljø- og klimadepartementet)

(Finansavisen 31. mars 2025)



KARBONGLEDE: Indonesisk karbonhandelsglede i Jakarta i januar. Norgesvennen og skogministeren Raja Juli Antoni, nr. tre fra venstre, i jungel-resortskjorte.



OLE BERG-RUSTEN/NTB

REGNSKOG-MANNEN: Minister for klima og miljø, og en reisende med jetfly, Andreas Bjelland Eriksen, står på for å kutte de globale CO2-utslippene med norske skattepenger.



JAVAD PARSA/NTB

BETALE TILBAKE: Marius Arion Nilsen (FrP) mener at hele regnskogspraksisen må stanses. Sekundært bør støtten reduseres og penger eventuelt kreves tilbakebetalt.

kompetanse man ville tro var en forutsetning når man skal forvalte en skog.

Indonesia har en korrupsjonsindeks på 37 av 100, der 0 er svært korrupt. Pinlige tall, her går nok mye under bordet. Forvaltningsrådet er dessuten godt lønnet, de har mellom 500 og 3000 dollar i måneden, noe som er langt over gjennomsnittslønnen i Indonesia.

Greenpeace Indonesia synes det er direkte pinlig at utenlandske midler blir misbrukt. Skogministeren forsvarer seg med at in-

donesere ikke trenger å bekymre seg for dette, da det er Norge som betaler! Dette går derfor ikke ut over indonesiske skattebetalere.

SAKEN HAR VAKT internasjonal oppmerksomhet. Avisen Politico spurte norske myndigheter hva de tenker om denne forvaltningen av skattepengene, og om de vurderer å avslutte programmet. Myndighetene svarte at de skal «fortsette å følge saken gjennom nær dialog med Indonesias skogminister og relevante partnere». Greenpeace i Indonesia sy-

nes ikke særlig om den «vent og se»-holdningen:

«Hvis vi ser på tidligere avtaler mellom Norge og Indonesia, virker det som om Norge har en tendens til å følge det den indonesiske regjeringen sier.»

HJEMME I NORGE raser Fremskrittspartiet mot regjeringens manglende kontroll. FrPs Marius Arion Nilsen uttaler til Finansavisen:

– Jeg forventer rett og slett at regjeringen kutter støtten hvis man oppdager misbruk av midler.

Akkurat som med bistand er dette en hel næring i seg selv. Og det er en næring som har egeninteresse av at dette bare skal vokse og bli større.

Nilsen mener at hele praksisen må stanses, og sekundært at støtten bør reduseres og penger eventuelt kreves tilbakebetalt. FrP ønsker videre en full gjennomgang og revisjon av regnskogsprogrammene.

Er det i det hele tatt blitt reddet noe regnskog med disse skattepengene? Politikerne ser åpenbart ikke skogen for bare trær.

BAY ISMOYO/NTB



NÅR DØDEN TRUER: ... og klatrekameraten henger utfor en loddrett isvegg og truer med å ta deg med i dypet; hva gjør du da? Dilemmaet ble høyst virkelig for den britiske klatreren Simon Yates sommeren for 40 år siden.

OFRE KAMERATEN? ELLER DØ SELV?

Da Joe Simpson falt utfor det bratte stupet og ble hengende i løse lufta, skjønte kameraten Simon Yates at han ikke ville å klare å dra ham opp igjen. Vekten av kameraten truet også med å dra Simon i avgrunnen. Han tenkte seg kjapt om. Så dro han kniven og kappet klatretauet.

Tekst: **Tore Ulabrand Johansen**

Klatreleirer og telt snakkes det den dag i dag – 40 år etter – om det vanvittige dramaet i Andesfjellene, der den ene klatreren ikke hadde annet valg enn å sende kameraten i avgrunnen for at ikke begge skulle miste livet. Hendelsene i den bratte og isete fjellveggen langt fra folk, er ett av de mest utrolige og oppsiktsvekkende i fjellklatringens historie.

Krevende

De to britiske kameratene Joe Simpson og Simon Yates møttes første gang i Chamonix i Frankrike, et par år før de la ut på klatreturen som skulle gjøre dem verdensberømt.

treturen som skulle gjøre dem verdensberømt.

De to likte hverandre, og bestemte seg etter hvert for å gjøre et forsøk på å ta seg opp vestveggen på Siula Grande.

– Vi var erfarne klatrere, men ingen av oss hadde vært i den høyden tidligere – over 6300 meter. Vi visste at ruten vi skulle prøve oss på er vanskelig, og at mange hadde mislyktes før oss, fortalte Joe Simpson senere.

– Vi var klar over at hvis noe gikk galt, var det ingen sjanse for at noen ville komme for å redde oss.

Men lite visste de to om at skjebnen ville ha et avgjørende ord med i laget.

Det verste ventet

Sommeren 1985 rådet Everest-feber i Norge etter at den første norske ekspedisjonen nådde toppen 21. april under ledelse av Arne Næss jr.

De britiske fjellklatrerne Joe Simpson var 25 år og Simon Yates tre år yngre da de to dro av sted sommeren 1985 til den andre siden av kloden. Høyt oppe i den peruanske delen av Andesfjellene etablerte kameratene en baseleir der tredjemann på turen, Richard Hawking, skulle vente på de to som skulle ta seg til topps. De to unge klatrernes drøm om å klatre til topps på vestveggen av det 6344 meter høye fjellet Siula Grande var innenfor rekkevidde. ▸

Klatringen gikk overraskende bra, to og et halvt døgn etter at de forlot leiren sto de på toppen. De hadde nådd målet de drømte om.

Men det brutale klimaet hadde krevd ofre fra de to vennene.

– Vi hadde frostskeer og var nesten totalt utslitt, fortalte Joe Simpson senere i et intervju.

Nedturen skulle vise seg å bli verre enn å nå toppen.

Mye verre.

Ille ute

De to klatrerne brukte ikke mye tid på toppen – tok bare noen bilder før de begynte å gå nedover Nordryggen igjen. De gikk så langt de kunne før det ble mørkt, og tilbrakte deretter den første natten av nedstigningen i en snøhule.

– Dagen etter var det vanskelig å klatre. Det gikk veldig sakte med oss. Jeg gikk et stykke foran Simon da jeg skled og falt. Jeg kjente at jeg brakk beinet i fallet, og da jeg forsto det, tenkte jeg at «nå er jeg død», fortalte Joe Simpson – blant annet i boken «Touching the Void».

– Jeg var på 6000 meters høyde og jeg kunne ikke tenke meg hvordan vi kunne komme oss ut; et redningsteam trenger åtte eller ti mann for å få noen med bruket ben ned fra et fjell. Jeg gruet meg til å fortelle det til Simon. Jeg kunne se på måten han så på meg på at han visste at jeg var ille ute.

Forsmak på katastrofen

– Det Simon egentlig burde ha sagt var: «Jeg går og får litt hjelp», som ville vært det samme som å si at «du er ferdig», sa Joe Simpson.

– I stedet valgte han å prøve å redde livet mitt ved å fire meg tusenvis av meter nedover fjellet i et tau, med stor fare for sitt eget liv. Det var en utrolig bragd, og før det gikk ordentlig galt kom vi oss ned omtrent 1000 meter på denne måten.

For benbruddet var bare en forsmak på katastrofen som rammet de to klatrevennene.

– Jeg begynte å fire Joe nedover i tauet. Ut på ettermiddagen ble været etter hvert nokså dårlig. Det gikk små ras rundt oss hele tiden. Vi kunne se den store breen nedenfor oss, det var bitende kaldt, og vi bestemte

MCCARTHY/VEXPRESS/HULTON ARCHIVE/GETTY IMAGES



« I stedet valgte han å prøve å redde livet mitt.



DRAMA PÅ TOPPEN: Den høyeste toppen med liten sky til høyre på bildet, er Siula Grande. Joe Simpson og Simon Yates klatret opp vestveggen til venstre for toppen og skulle fortsette ned langs ryggen nordover som ligger til høyre for toppen. De hadde fått oppfylt sin store drøm, nå sto de over for sitt livs mareritt.

AKSJONIST: Joe Simpson trivdes i rampelyset. 27. april 1985, bare uker før han skulle kjempe for livet i Andesfjellene, ble han arrestert av politiet i London for å ha klatret opp fasaden på det eksklusive varehuset Harrods for å henge opp en plakate med protest mot pelssalg.



UTMATTENDE: Vestveggen på Siula Grande var drømmen til de to britiske klatrerne i 20-årene. Joe Simpson og Simon Yates klarte oppgaven, men var sterkt redusert av påkjenningene på toppen.

oss for å fortsette, selv om det begynte å mørkne. Simon hadde aldri vært inne på tanken om å gå fra kameraten oppe i fjellveggen.

Skled nedover

Vi strevet oss sakte nedover fjellsiden. Sikten var svært dårlig, og i mørket firte jeg ved et uhell Joe over en klippe av is. Jeg fikk hele

vekten av ham på tauet, og jeg klarte ikke å holde ham – jeg skled nedover mot klippekanten, fortalte Simon Yates senere,

– Den eneste muligheten jeg hadde, var å kappe tauet – selv om det var helt åpenbart at det ville ta livet av Joe, fortalte Yates om det som skjedde.

Simon forsøkte å rope til

kameraten, men Joe kunne ikke høre ham. Simon fikk derfor aldri sagt til kameraten at han selv var i stor fare.

– Jeg hadde bare noen sekunder til å tenke meg om, jeg måtte gjøre noe kjapt ellers ville jeg også bli dratt i døden. Å kappe tauet var det eneste jeg kunne gjøre. Så jeg gjorde det!

Landet i live

Da Simon kappet klatretauet, falt Joe nærmere 100 meter ned mot breen under. Han fortsatte deretter ytterligere rundt 50 meter ned i en stor bresprekk.

Ufattelig nok overlevde han fallet. Simpson landet på en snøbro – en slags hylle av snø dypt nede i sprekken. Med et brukket ben og uten utstyr innså han at sjansen for å komme seg opp, var lik null.

– Jeg forsøkte derfor å se om det kunne være en annen vei ut. Utrolig nok fant jeg et system av smale snøbroer som endte opp i en bratt skråning. Den viste seg å føre ut av breen. For en person på to gode ben ville det tatt fem-seks timer tilbake til basecamp. Men jeg kunne ikke gå, jeg ante ikke om jeg ville klare det.

Simon Yates på klippen 150 høydemeter over bresprekken, var sikker på at han hadde tatt livet av kameraten ved å kutte tauet. Han var i sjokk – og fullstendig utmattet.

I en snøhule fikk Yates seg litt søvn. Da det lysnet tok 22-åringen seg frem og ut på kanten der kameraten hadde forsvunnet:

– Jeg så den enorme bresprekken, jeg prøvde å rope ned, uten å få svar. Det virket helt umulig at Joe kunne ha overlevd.

Fryktet ensom død

Men Joe Simpson hadde altså overlevd, mirakuløst nok.

Da det grydde av dag, begynte Joe å se på mulighetene for å komme seg ned til baseleiren.

Uansett utfall, ventet et rent helvete – av smerte, av utmattelse, av kulde og av matmangel.

I fire døgn krøp og kravlet 25-åringen nedover fjellet.

Han slepte det ødelagte benet etter seg. Smertene fra bruddet og fra det voldsomme fallet, var enorme. Han spiste snø og is, han hadde ikke så mye som en sjokolade i lommene sine.

Men han ga ikke opp.

– Jeg var ganske sikker på at jeg kom til å dø. Jeg hadde bare ikke lyst til å dø alene, sa Joe Simpson mange år senere i et intervju.

Simpson ønsket å ha noen i nærheten når han gikk ut av livet.

– Derfor prøvde jeg å komme meg tilbake til leiren, sa han mange år senere i et intervju. ►



KLAMRET SEG TIL TAUET:
Simon Yates registrerte så vidt at klatrevennen Joe Simpson skled og falt i tauet foran ham. Men det var aldri aktuelt å gå fra kameraten i fjellet for å redde seg selv.

« ... jeg måtte
gjøre noe kjapt
ellers ville jeg også
bli dratt i døden.

TILBAKE: Fem år etter at han overlevde så vidt i Andesfjellene, klatret Joe Simpson fjellet Ama Dablam i Himalaya. Først da følte han at han hadde vunnet over skjebnen og skadene han pådro seg i Peru.



FRANK JONES/WIKIMEDIA COMMONS

Utslått og nedbrutt

Og mens Joe brukte alt han hadde av krefter og overlevelsesinstinkt, kom en knust og nedbrutt Simon Yates tilbake til leiren der Richard Hawking ventet. Simon fortalte at Joe var død.

Det normale ville vært å pakke ned leiren og komme seg vekk fra fjellet så fort som mulig. Men Simon nølte, og ville heller bli.

– Jeg måtte bruke noen dager på å komme meg fysisk før vi kunne begynne på veien hjem. Den tredje dagen bestemte jeg meg for å begynne å pakke, det var ingen vits i å bli værende i leiren lenger.

Å komme seg tidlig opp av soveposen var ikke høyeste prioritet for Simon Yates:

– Jeg lå og sov i teltet da jeg våknet og hørte Joes stemme, han ropte navnet mitt.

Heroisk

– Jeg trodde ikke det jeg hørte! Min første reaksjon var jublende glede, men så fikk jeg sjokk da jeg så at Joe var døden nær.

For Joe hadde overlevelsesinstinkt vært så sterkt, at han kom seg gjennom døgn etter døgn med voldsomme lidelser.

– Folk sa etterpå at jeg var heroisk, men jeg gjorde jo bare det eneste jeg kunne slik situasjonen var, fortalte Joe senere.

Under dødskampen i fjellsiden var tanken på at Simon Yates allerede kunne ha forlatt basecamp, blant det verste.

– Og hadde jeg nådd frem to timer senere, ville de altså vært borte. Og jeg ville aldri nådd dem igjen, forteller Joe Simpson.

Sammenbrudd

I ettertid innrømmer Joe Simp-



GERAINT LEWIS/REX/NTB

FORFATTER:

Joe Simpson skrev om opplevelsene på Siula Grande, og slo seg på forfatterskapet. Men klatringen har han ikke gitt seg med, enda så skadet han var etter ulykken for 40 år siden.

son at det tok tid å komme seg etter påkjenningen i Peru:

– Jeg fikk et slags sammenbrudd da jeg kom hjem. Benet

mitt var svært skadet, leggbenet var blitt slått opp gjennom kneet – og legene sa at jeg aldri ville kunne gå igjen, langt mindre klatre.

Omtrent samtidig klatret Simon Yates den berømte og fryktede Nordveggen på Eiger i Sveits.

– Det var noe jeg alltid hadde ønsket. Jeg var helt bestemt på at

«Jeg hadde bare ikke lyst til å dø alene.»



DAVE BENNETT/GETTY IMAGES

SKREV BØKER

Simon Yates fortsatte med klatring i flere tiår etter ulykken på Siula Grande. Han klatret i flere verdensdeler, og ledet ekspedisjoner i en rekke land. Han har også skrevet bøker om klatresport.

For Joe Simpson ble dramaet i fjellveggen starten på en ny karriere.

Han bestemte seg for å skrive en bok om den dramatiske ekspedisjonen.

«Touching the Void» ble en bestseller, og Joe oppdaget at han både kunne og likte å skrive. Historien er også filmatisert.

Senere har han blitt en respektert forfatter og foredragsholder, blant annet med flere romaner på samvittigheten.

jeg skulle tilbake i fjellet igjen.

Drivkraften var fortsatt sterk, og sterk nok til at han klarte å returnere til klatringen.

– Men det var ikke før jeg klatret Ama Dablam i Nepal fem år senere, at jeg følte jeg hadde lykkes, sier Joe Simpson.

Nesten som eventyr

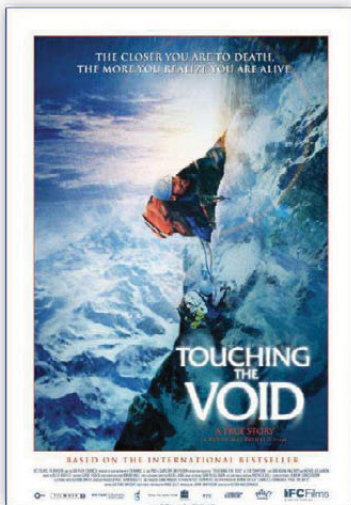
Simon Yates' beslutning om å kappe tauet og dermed risikere kameratens liv, er blitt heftig debattert og kritisert. De to klatrerne lever godt med beslutningen (se undersak).

– Jeg synes ikke ulykken skadet vennskapet vårt, vi hadde en ganske avslappet holdning til det hele, sier Simon Yates, og legger til:

– Hendelsen ble en del av Joes

I DAG: Simon Yates (nr 2 f.v.)

holder fortsatt foredrag og kaster glans over ulike tilstelninger relatert til hendelsene i Peru i 1985, som her under en teateroppsetning basert på boken fra dramaet «Touching The Void».



NTB/MOVIESTORE/REX

FILM: Dramaet i Andesfjellene ble filmatisert, og tema for flere bøker.

liv lenger enn mitt, fordi han var hardere skadet, og var utsatt for betydelige større påkjenninger enn meg, sier Simon Yates.

Dramaet er skildret en rekke ganger, både i bøker, på fjernsyn og på film. Mest kjent er filmen «Touching the Void» som kom i 2003.

– Det som skjedde var en bisarr opplevelse, nesten som et eventyr, det hadde til og med en happy ending. □

Kilder: The Independent, The Telegraph, Guardian, Daily Mail, Joe Simpsons hjemmeside, Wikipedia, VG.



© IFC FILMS/COURTESY EVERETT COLLECTION/NTB

ROBUST VENNSKAP: Joe Simpson (t.v.) og Simon Yates, her fotografert 18 år etter den dramatiske klatreturen i Andesfjellene, forble gode venner, men Yates måtte svare for tøff kritikk etterpå for å ha kuttet sikringen til Simpson for å redde sitt eget liv.

KRITIKK OG SJKANE

Da historien til de to unge klatrevennene ble kjent, måtte Simon Yates tåle mye kritikk og sjikane for at han hadde kappet av tauet og sendt kameraten i avgrunnen.

Joe Simpson selv fnysar av reaksjonene:

– For meg er det rart at folk tror jeg bebreider Simon for at han kappet tauet. Fjellklatring har en pragmatisk side, som mennesker som aldri utsetter seg for risiko ikke skjønner. Da jeg kom til meg selv nede i bresprekken, følte jeg sinne – men ikke på Simon, bare for det som hadde skjedd.

– Jeg hadde ingen negative tanker mot ham på for noe som helst. Det ville vært totalt ulogisk for Simon å skulle dø sammen med meg. Faktum er jo at på grunn av hans beslutning om å kappe tauet, så overlevde vi begge, lyder Simpsons svar på kritikken mot kameraten.

– Det ingen tenker på er den fantastiske jobben Simon gjorde da han firte meg ned fjellet, time etter time, med fare for sitt eget liv, inntil ting gikk galt.

Simon Yates sier at det ikke har plaget ham at folk i årene etterpå har ment at han handlet uetisk og egoistisk.

– Jeg klarer ikke å bry meg om hva folk som ikke har peiling på klatring måtte mene. Ingen av dem forstår det minste av hva det handler om. Det hender av og til at folk kommer og skjeller meg ut fordi de mener at det jeg gjorde var uakseptabelt, men det tenker jeg lite på.

Tauet mellom to klatrere er et symbol på tillit, og å kappe det blir sett på som en egoistisk handling.

– Det som er viktig for meg, er at Joe ikke synes det. Det første han gjorde da han kom krypende inn i leiren, var å takke meg for at jeg hadde forsøkt å få ham ned, har Simon uttalt.

Simon og Joe har vært venner i alle de 40 årene som er gått siden dramaet i Andesfjellene. De bor begge i Storbritannia, men såpass så langt fra hverandre at de ikke møtes så ofte.

NED I DET UKJENTE

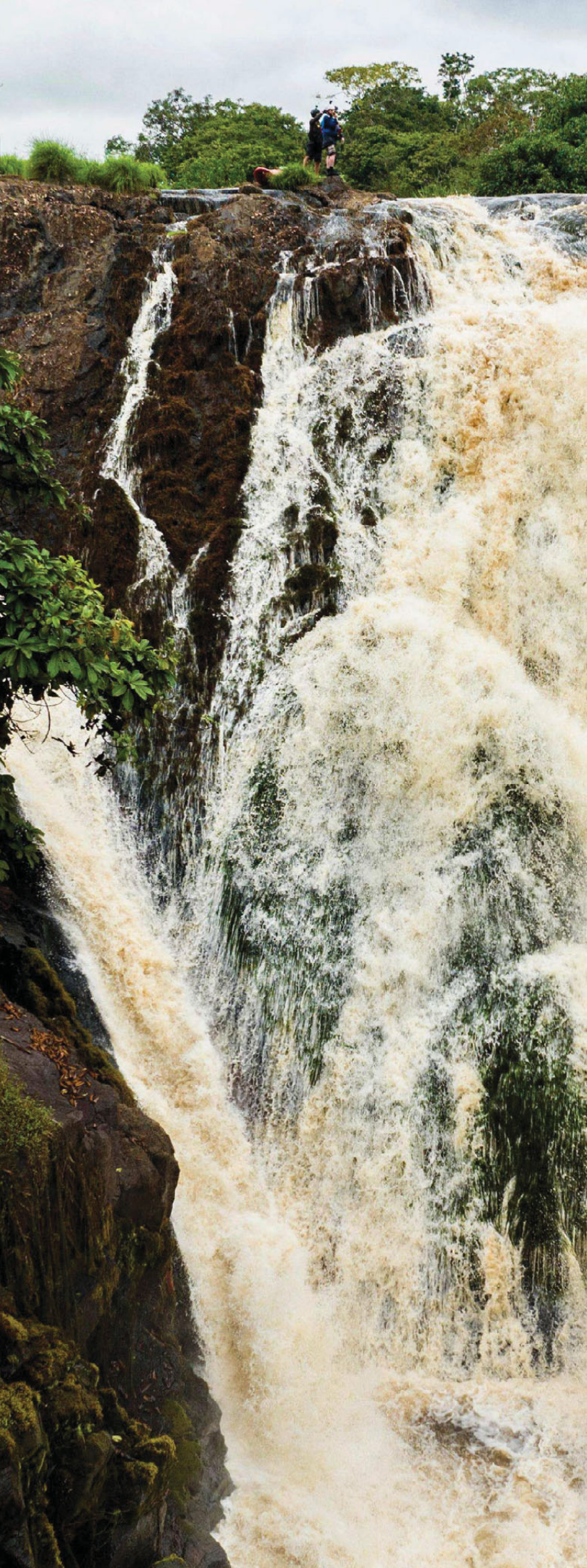
Tiden med dristige ekspedisjoner inn i verdens utforskede områder er fremdeles ikke over. Nå kan også en 14 mil lang strekning av Ivindo-elven dypt inne i Gabons regnskog krysses av listen. Fire elvepadlere ble de første til å ta seg ned den utilgjengelige og utfordrende elven, som blant annet byr på flere områder med stryk og fossefall av typen på bildet.

Blant fallene som måtte overvinnes, var Kongou-fossen – en tre kilometer bred gigant som er inne på Topp 20 over fossene med mest vannføring i hele verden (rett foran Laksforsen i Vefsna i Nordland, for øvrig).

Ivindo og regnskogene langs elven er gjort til nasjonalpark og dessuten, siden 2021, plassert på UNESCOs verdensarvliste.

Den to uker lange ekspedisjonen, med adventuregiganten Red Bull i ryggen, fant sted i 2024 og padleren på bildet, amerikanske Dane Jackson, er av mange i miljøet anerkjent som verdens fremste elvestryk-padler.

DAVID SODOMKA/RED BULL CONTENT POOL







Ved Yan Calmeyer Friis

10 PÅ TOPP

Hvor høyt må man hoppe?

Ord og uttrykk som ikke er så lett å definere, og som i mange tilfeller er forsvunnet helt ut av språket, merkelig nok.



1. Regnskog

Hvor mye må det regne i en skog for at den skal kunne kalles en regnskog? Svar: To meter i året.



6. Hurtigløper

Hvor fort må man løpe for å kunne kalles en hurtigløper? Man må minst opp i samme hastighet som et gjennomsnittsmenneske oppnår, hvis det hører en skummel lyd i skogen og det er mørkt.



2. Høydehopp

Hvor høyt må man hoppe for at det skal kunne kalles et høydehopp? Svar: Alt over 0 teller, da det er måten man hopper på, altså teknikken, som er avgjørende. 1 cm i dykkstil er høydehopp så godt som noe.



7. Blindgjenger

Kan man kalle en synshemmet deltager i f.eks. kappgang for en blindgjenger? Svar: Nei.



4. Bihule

Hvor mange bier må det være i en hule for at den skal kunne kalles en bihule? Svar: Ingen! Selv én ørliten bie vil være for mye, både for bien og hulens eier.



8. Bindevevsromantiker

Hvordan ser det ut hjemme hos en bindevevsromantiker? Svar: Det vil man helst ikke tenke på. Å besøke en bindevevsromantiker er som å gå inn i en sykdom med utsikt.



4. Håndjager

Får en håndjager godt betalt, og hvorfor jaging av hender? Svar 1: Sjelden. Aktiviteten rubriseres normalt under frivilligheten. 2) Håndjagerne sørger for at gutter sover med hendene over dynen.



9. Som en klokke

Hvordan går man hvis man går som en klokke? Svar: Neppe særlig elegant. Tikk-takk-tikk-takk, hakkende, i stram marsjtakt og i sirkel. Den som går som en klokke bør oppsøke legevakten.



5. Skjorteknapp

Hvor stusslig må det være i klesskapet for at man blir karakterisert som skjorteknapp? Svar: 0 i skapet, én til vask og én til tørk. Typisk skjorteknapp.



10. Natt-tupé

Hvor ble det av natt-tupéen? Redningsplagget for alle togreisende herrer som ikke ville knipes i måne mens de sov. Den ble fortrent av maskin-klipp-moten. Buss-for-tog-nettet er fortsatt tilgjengelig.

... 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.



Da gatene glødet i Dublin

Byen brant i whiskey

18. JUNI 1875 opplevde Dublin en av de mest katastrofale og uvanlige brannene i irsk historie: Den store whiskeybrannen.

Og for å ta det først som sist: whiskey er stavemåten som blir brukt i Irland og USA om det som i resten av verden skrives whisky. Den irske whiskeyen er som regel uten røyktoner, i motsetning til sin skotske, bålduftende bestevenn.

Brannen startet i lageret til «Malone's Malt House & Bonded Stores», i nærheten av den historiske bydelen Liberties. På denne tiden var det vanlig å lagre enorme mengder whiskey i trefat på 250 liter, stablet i store høyder, i dette tilfellet godt over 5000 fat.

Akkurat brannårsaken er litt uklar, men det er teorier som sier at et feilplassert stearinlys eller en forvillet gnist fra en kullovn antente en av tønnehyllene. Whiskey er brennbare saker og den voldsomme eksplosjonen gjorde kort prosess med hele tønnelageret.

I løpet av sekunder og minutter spredte 5000 fat sitt brennende innhold ut i gatene. Flammene var intense, og snart fløt elver av glødende whiskey gjennom Dublins smale gater og truet både bygninger og mennesker.

Vitner kunne fortelle om skremmende scener der brannen beveget

seg raskere enn noen kunne løpe. Samtidig som folk forsøkte å redde seg selv fra å bli flambert, jobbet brannvesenet desperat for å finne en løsning. Forsøk på å sprøyte vann på flammene spredte alkoholen enda mer. I stedet måtte de bruke sand og jord for å kvele brannen, en metode som tok lang tid, men som til slutt viste seg å virke.

Alkoholens forunderlige historie

Nærmest ved et mirakel var det ingen som omkom av brannen. Det vil si, ikke direkte. Imidlertid omkom minst 13 personer av akutt alkoholforgiftning, og hundrevis ble alvorlig syke. Da flammene spredte seg, forsøkte nemlig mange innbyggere uvetting nok å samle opp den brennende alkoholen i bøtter, hatter, sko (!), og noen ekstra vågale med bare hendene, i håp om å få en gratis drink. Det viste seg å være en dyrekjøpt dram for de tørste opportunistene. Mange ble forgiftet – både av alkoholdamp og overinntak av whiskey som var forurenset av alt mulig grufs på sin ferd gjennom gatene.

I tillegg forårsaket brannen selvsagt enorme økonomiske tap, ikke minst for eierne av de 1,25 millioner literne med whiskey som brant og rant bort. Etterpå innførte myndighetene i Dublin fornuftig nok strengere regler for whiskeylagring.

VINTIPS

Whiskey på polet

The Dubliner Irish Whiskey kr 529,90
Det er unektelig fristende å foreslå denne lokale helten på grunn av navnet, men det er også en svært god whiskey med toner av eple, honning, vanilje og eksotisk tre. Lett og fint anslag som gir en lang etter-smak med noe sødme. Passer naturligvis foran peisen...

West Cork Irish Whiskey Bourbon Cask

kr 434,90
Om du heller vil ha en whiskey fra bygda, er denne fra West Cork et alternativ. Litt lys karamell, malt og honningtoner på nesen og hvit stenfrukt, epler og muskat etter første slurk. Lys, lett og likandes.



PRODUSENTEN



WIKIMEDIA COMMONS/ILLUSTRATED LONDON NEWS

NYTTELØST: Brannvesenet oppdaget at vann på brennende whiskey bare spredte brannen mer. I stedet måtte flammene kveles med sand og jord. Tegning fra Illustrated London News.

BRAKK: Forskipet flyter fritt i god avstand fra akterskipet. Bølgenes kraft og de voldsomme sammenstøtene med sandbanken ble for mye for båten. Passasjerer og mannskap frykter at det er slutten.

SKIPBRUDDET I IRSKESJØEN



Fred. Olsen-båten Bolivar var på hjemvei etter sin jomfrutur til Sør-Amerika da den i tett tåke gikk på den forræderske Kish-banken i Irskesjøen. Kjempebølgene brakk skipet i to. Admiral Lord Mountevans var ombord og ga denne eksklusive historien til Vi Menn om dramaet i 1947.

Tekst: **Admiral Lord Mountevans**

Bearbeidet og tilrettelagt av
Van Calmeyer Frils

Det var en opplevelse ingen kunne være forberedt på, og i verste fall ville vi alle havne på havets bunn. Tanken slo meg da alt virket som mørkest og avstanden mellom skipets to halvdeler økte i det opprørte havet. Forskipet var fortapt, så meget kunne alle forstå. Men vår del av skipet lå fortsatt og rugget på sandgrunnen mens sjøen forsøkte å rive det i biter. Passasjerer og mannskap var samlet på le side. Våte og frosne. Vi ventet og håpet på at et redningsfartøy skulle dukke opp.

Men la meg skru tiden noe tilbake.

Første ferie på flere år

Vi hadde lagt planer for denne sjøreisen sommeren før, under en kortvarig jakt- og fisketur i eventyrlandet Norge, – og sånn som vi hadde pratet om den, tenkt på den, drømt om den! For de fleste av oss skulle det bli den første virkelige ferien vi hadde hatt på flere år.

Med «vi» mener jeg min kone, min yngste sønn som nettopp var kommet hjem fra Singapore, og meg selv – dessuten min norske svoger Trygve Andvord og hans kone og deres vakre, unge datter.

Oslo-flåten stolthet Bolivar, et gjennomført flott motorskip som gjorde sine 18 knop, var nylig blitt sjøsatt ved Akers Mekaniske Verksted i Oslo og skulle være klar til å overtas av Fred. Olsens rederi kort før julen 1946. Alt var gått bra med det stolte skipet under prøveturene, og da vi kom ombord, ble vi innkvartert i de mest komfortable passasjerlugar – jeg noensinne har sett om bord i et lasteskip.

Julaften seilte vi fra Kristiansund, og samme kveld tok vi avskjed for godt med Norges værbitte kyst og satte kursen for varmere og mer solrike himmelstrøk.

Luksus

Som gammel sjømann følte jeg meg straks hjemme ombord i Bolivar. Det var ikke lenge før jeg hadde fått vite at hele besetnin- ▶

gen på den 7000 tonnss luksu-
lastebåten besto av 40 personer,
innbefattet deks- og maskinfolk,
stewardesser og spesialmann-
skaper.

Rederiet hadde åpenbart lagt
stor vekt på å sørge for at både
passasjerer og mannskap skulle
ha det komfortabelt. Selv første-
reisguttene ombord var innkvar-
tert i tomannslugarer med skikke-
lige bad. En av mine venner som
innsiserte skipet, lot da også falle
en bemerkning om at her så det
ut til å være like mange badevæ-
relser som det var besetnings-
medlemmer.

Den som hadde ansvaret for
konstruksjonen av Bolivar, må ha
vært en like dyktig interiørarki-
tekt som han var skipsingeniør,
og alle fargesammensetninger var
smakfulle.

Forræderske sandbanke

Og nå var vi på vei hjemover
igjen, i mars 1947. For en ferie
det hadde vært inntil for et par
uker siden!

På reisen fra Kristiansund til
Paranha hadde vi krysset hundre
lengdegrader. Vi hadde sett oss
omkring i den vakre og rike byen
Buenos Aires, hvor alt som het
etterkrigs-rasjonering var ukjent,
og hvor det var en sann overflod i
butikkene av kostelige silkestoffer
og klesplagg og matvarer som vi i
England overhodet ikke hadde
sett maken til siden før den 1.
verdenskrig. En måtte formelig
knipe seg i armen for å tro at det
en så i butikkenes vinduer og hyl-
ler, hørte til virkelighetens ver-
den.

Det lille selskapet vårt dro en
tur nesten 800 kilometer innover
i landet, og det absolutt eneste vi
savnet på turen, var en smule
avkjøling!

Bolivar's elektriske vinsjer
fylte samtidig lasterommene med
mais og bygg, åtte millioner egg
og andre matvarer.

Så tok vi da fatt på hjemreisen
over Atlanteren, med anløp i Vigo

i Spania, – og Gud skal vite at fol-
kene der trengte de matvarene
som skipet fraktet med seg. Der-
fra gikk kursen til Liverpool hvor
en mindre del av lasten også
skulle losses.

Gid hele det store partiet på
5000 tonn mais og bygg og linfrø
var blitt losset i Liverpool, i ste-
det for å forsvinne i bølgene
underveis til Dublin! Men Skjeb-
nen er som kjent en lunefull
gudinne.

Ved middagstid strålte solen
fra nesten skyfri himmel og tross
årstiden var det nesten varmt,
men en knapp time senere la
snøtunge skyer seg over himme-
len, og en tåke så tykk som erte-
suppe dekket havflaten.

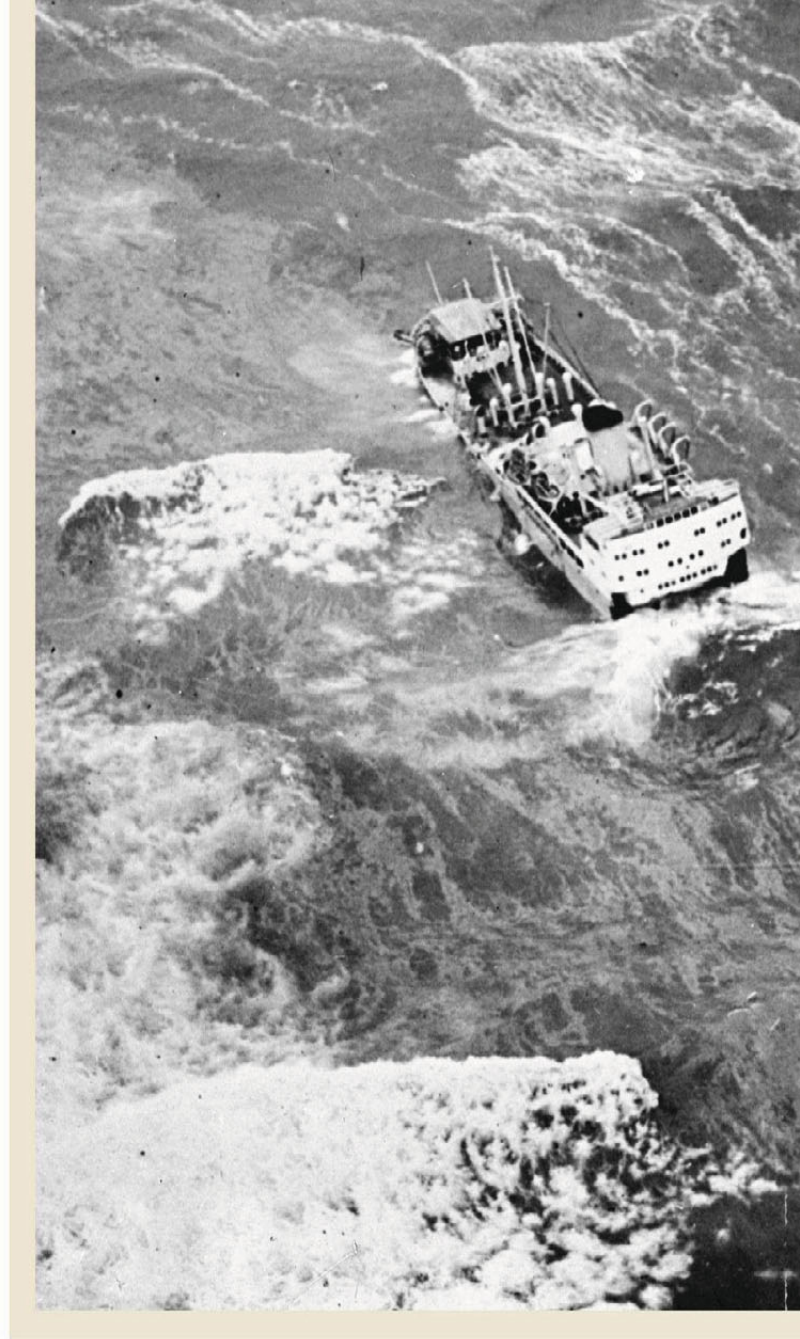
Kort før kl. 13 tirsdag den 4.
mars 1947 gikk Oslo-flåtens stolt-
het, 7000-tonneren Bolivar, kan-
skje det vakreste lasteskip på de
syv hav, på grunn på Kish-banken.

Den kraftige østavinden og de
høye sjøene presset skipet lenger
og lenger opp på den norræderske
sandgrunnen, inntil det ble lig-
gende med breidsiden opp mot
banken mens de voldsomme sjø-
ene hamret nådeløst mot skroget.

I alle de år jeg hadde seilt til
sjøs, var dette første gang jeg selv
hadde vært med på et havari. Det
var eiendommelig å tenke på at
jeg i en slik situasjon skulle spille
passasjerens rolle – at jeg skulle
være den som måtte la meg
redde, i stedet for selv å lede red-
ningsoperasjonen, slik som jeg
hadde gjort så mange ganger før.
Men jeg hadde iallfall anledning
til å følge med i det som skjedde
fra orkesterplass.

Bolivar brekker i to

Kapteinen ga meget klokkelig pas-
sasjerene ordre om å pakke ned
alle eiendelene sine, og pakke
dem grundig. Dermed fikk de noe
å syse med, og hadde annet å
beskjeftige tankene med enn den
faren som truet. Alt som sto i
menneskelig makt, ble gjort av
Bolivars kaptein, offiserer og



mannskap, og de opptrådte alle
med den største kaldblodighet og
dyktighet i den kritiske situasjon-
en.

Omkring tre timer etter at ski-
pet var gått på grunn, hørtes en
gruoppvekkende lyd, og vi visste
øyeblikkelig hva som var skjedd:
Bolivar var brukket i to av de
voldsomme sjøene.

Som jeg så forskippet bli slitt løs
fra akterskipet, måtte jeg tenke
på en lignende situasjon jeg
hadde vært vitne til 26 år tidli-

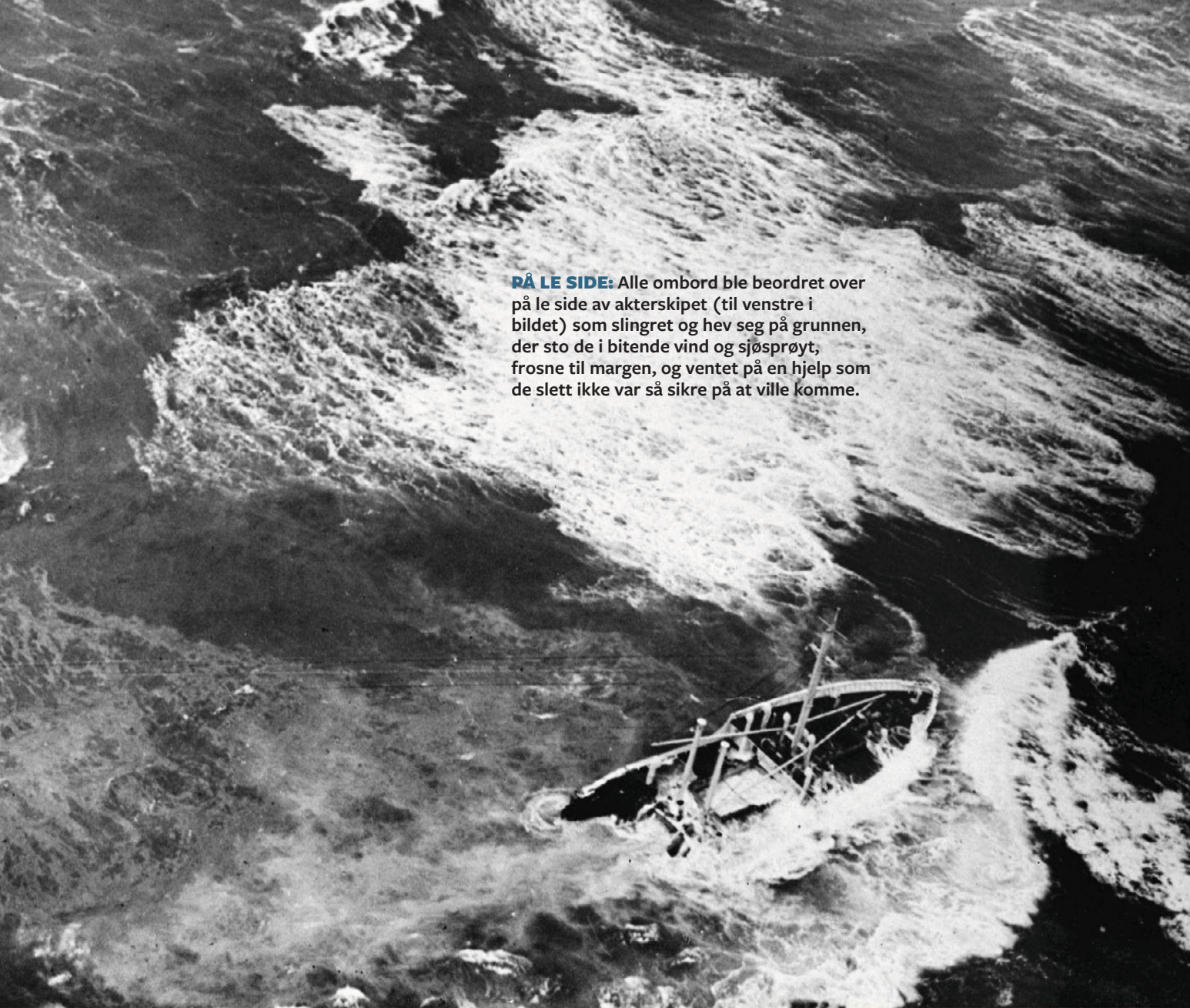
gere. Den gang hadde jeg som
kaptein ombord i H.M.S. Carlisle
gått til unnsetning for det døds-
dømte kinesiske passasjerskipet
Hong Moh.

Alt foregikk etter samme opp-
skrift som nå, men det var én
meget vesentlig forskjell: De
uredde moderne vikingene
ombord i Bolivar gjennomførte
sine roller så godt at hver eneste
sjel som befant seg ombord ble
berget, mens bare 226 av de 1100
ombord i Hong Moh slapp fra
katastrofen med livet.

Det skyldtes at kapteinen og
offiserene gikk fra borde selv,
uten å gjøre noe forsøk på å redde
de omkring ett tusen passasje-
rene.

Ombord i Bolivar ble passasje-
rer og mannskap samlet ved liv-
båtene på le side for å vente på at
redningsfartøyer skulle innfinne

«Tre timer etter at skipet var gått på grunn hørtes en gruoppvekkende lyd.



PÅ LE SIDE: Alle ombord ble beordret over på le side av akterskipet (til venstre i bildet) som slingret og hev seg på grunnen, der sto de i bitende vind og sjøsprøyt, frosne til margen, og ventet på en hjelp som de slett ikke var så sikre på at ville komme.

NTB

seg. Eventuelt skulle vi vente til skipet ble brukket mer i stykker før vi gikk fra borde.

Hver av oss fikk bare lov til å ta med oss en liten bylt med eiendeler. Personlig tok jeg med dokumentmappen min med passet og andre papirer og et par uunnværlige småting, foruten min pengebeholdning, som besto av pund, pesos og kroner – en ganske betydelig sum av hvert slag – og hvor glad jeg var etterpå for at jeg var så omtenkssom!

Redningen kommer!

Det ble en lang, våt og kald ventetid som varte i noen timer. Havaristen fikk langsomt, men sikkert mer og mer slagside, ettersom de frådende sjøene hamret vraket lenger og lenger opp på den harde sandbanken.

De fleste av oss ble gjennom-

bløte da sjøene vasket helt over dekket etter hvert som vindstyrken økte og høyvannet innfant seg. Vannet skyllet over dekk og korridorer og nådde til slutt helt opp til øvre dekk. Omsider innså vi at skipet når som helst kunne bli brukket enda mer i stykker.

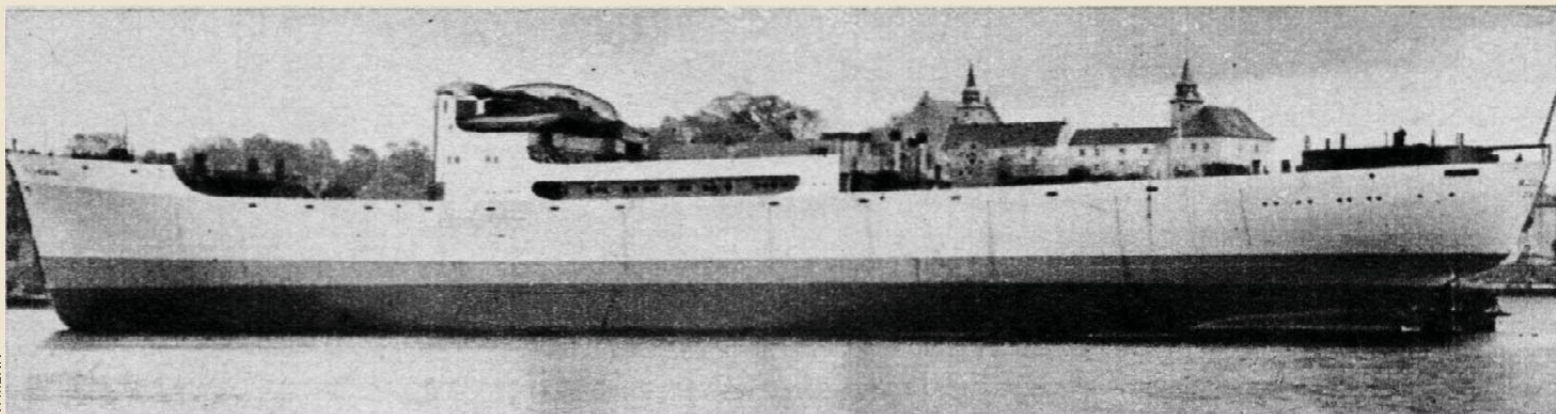
Men når nøden er størst, er redningen som kjent nærmest, for nettopp da fikk vi øye på lanternene til en slepebåt og en redningsbåt fra Dún Laoghaire som kjempet seg fremover mot vraket av Bolívar. Tross de høye sjøene ble redningsbåten ført helt opp på siden av Bolívar, og ved hjelp av en leder og takket være en imponerende dyktig manøvrering med linene som var festet rundt livet på passasjerene, lyktes det å få alle velberget ombord i redningsbåten.

Det eneste uhell som inntraff ►



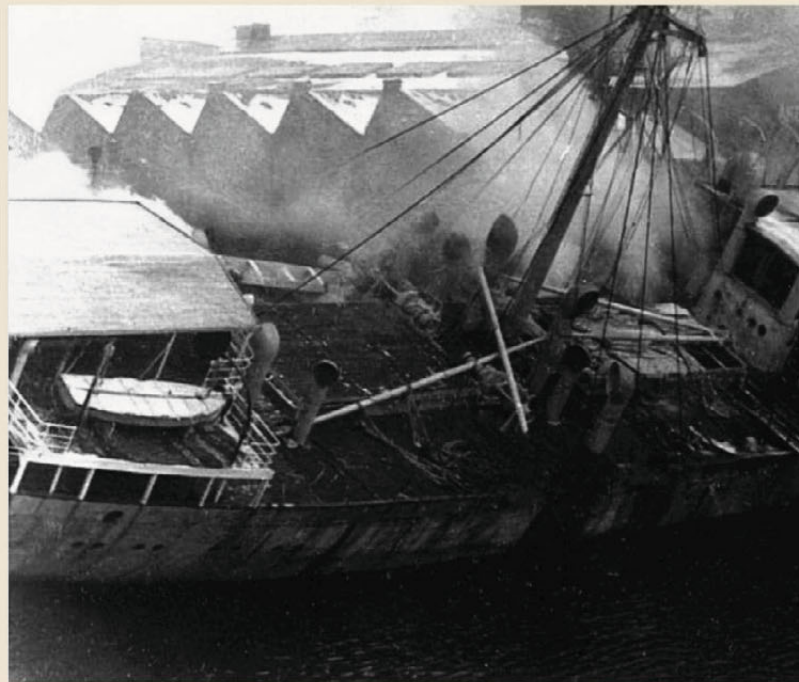
NTB

REDDET: Lord Mountevans forlot skipet som sistemann, sammen med kapteinen. Her sitter han sammen med fra venstre fru Gerandurd, lorden selv, kaptein Sigurd Rasmussen, Magna Slokke og Helen Wiburg. De venter på noe varmt i livet på en hotellrestaurant i Dun Laoghaire.



REDERIETS STOLTHET: Det skulle bli Fred Olsen & Cos stolthet, et lasteskip med luksuslugarer til luksusplassasjerer. Hun lå skjult for tyskerne under krigen, fortsatt ikke ferdig bygget.

BRANNEN: I februar 1946 var MS Bolivar klar for tjeneste, men så slo skjebnen til igjen. En brann brøt ut mens hun lå for kai i Oslo.



NORGESVENNEN: Lord Mountevans var en ekte norgesvenn med norsk kone og en fascinasjon med landet. Han valgte også å bli gravlagt i Norge.

under denne vanskelige operasjonen, var at min norske svoger pådro seg et stygt armbrudd.

Hivende og rullende i den opprørte sjøen førte den tapre, lille redningsbåten oss gjennom sludd og snødrev inn til havnen i Dún Laoghaire. Vi var gjennomvåte og støle og halvveis forfrosne, men inderlig takknemlige over at de uforferdede irlendere som bemannet redningsbåten, hadde gjennomført sin farlige og vanskelige oppgave på en så vellykket måte og gått seierrike ut av sin dyst med havet.

Etter en del vanskeligheter ble redningsbåten manøvrert opp til de glatte steintrinnene ved bryggen i Dún Laoghaire, der en flokk gjennomvåte journalister, havnebetjenter og tilskuere hjalp de skipbrudne i land.

Min svoger ble kjørt på sykehuset for å bli behandlet for armbruddet, mens resten av oss ble kjørt bort i privatbiler og drosjer og tatt hånd om på beste og vennligste måte.

Idet sistemann ble ført i land, stakk jeg ned i den lille kahytten på redningsbåten og hentet opp

den solide lærsekken som inneholdt kapteinens papirer. Jeg leverte den tilbake til denne prektige, men uheldige skipsføreren som hadde vist så mange eksempler på god sjømannsånd under det stolte motorskipet Bolivars jomfrureise.

Lordens feiltagelse

Lord Mountevans gikk ikke om bord i et splitter nytt fartøy julaften i 1946. Han ante neppe at Bolivar hadde en dramatisk forhistorie. Hun ble bestilt bygget i 1938, men nådde ikke å bli ferdig-

stilt før Tyskland overfalt Norge. For at tyskerne ikke skulle få tak i det uferdige lasteskipet, ble det tauet til Sandspollen på Asker-siden av Orscarsborg, og skjult under granbar. Tyskerne oppdaget etter hvert skipet, men slo seg til ro med at vitale deler (skjult i maskinrommet) manglet, og at båten derfor var ubrukelig.

I løpet av sommeren 1945 ble M/S Bolivar ført tilbake til Akers Mekaniske Verksted. Skipet var nesten ferdigstilt, og tidspunktet kunne ikke vært bedre: Den norske handelsflåte var blitt hardt



SLAGSIDE: MS Bolivar slik hun ble liggende etter brannen i februar 1946. Den tok så langt tid å slukke at mengden av vann ombord ga båten slagside.



VI MENN

AVTRYKK.NO

LORD MOUNTEVANS

Polarhelt, krigshelt, norgesvenn

Edward Ratcliffe Garth Russell Evans (1880–1957), bedre kjent som Admiral Lord Mountevans, var en britisk marineoffiser og polarforsker. Han deltok som nestkommanderende på Robert Falcon Scotts skjebnesvangre ekspedisjon til Antarktis i 1910–1913. Under ekspedisjonen ledet han et av returpartiene, men ble alvorlig syk av skjørbuk og ble reddet i siste øyeblikk. Han fortsatte sin karriere i den britiske marinen og steg i gradene.

I januar 1916 ble han gift for andre gang med norske Elsa Andvord.

Under 1. verdenskrig utmerket Evans seg i sjøslag, og fikk kommandoen over flere skip. I mellomkrigstiden hadde han viktige stillinger i marinen, blant annet som sjef for den australske marinen. I 1940 ble han utsending fra krigskabinettet til kong Haakon VII under felttoget i Norge 1940. Gjennom resten av krigen gjorde han tjeneste som sjef for det sivile luftvern (siviltforsvaret) i London.

Etter krigen ble han adlet som Baron Mountevans og kjent for sitt engasjement i sjøfart og polarforskning. Han skrev bøker om sine erfaringer, inkludert om ekspedisjonen med Scott. I Norge er han også kjent for sin deltagelse i redningsoperasjonen etter forliset av lasteskipet Bolivar i 1947.

Han døde i Gålå i Sør-Fron, og ble gravlagt på Vår Frelsers gravlund i Oslo.



STIGRUNE PEDERSEN / WIKI

SISTE HVILE: Lord Mountevans siste hvile, på Vår frelsers gravlund i Oslo.

rammet under krigen, og behovet for gjenoppbygging var enorm.

M/S Bolivar skulle vært satt i tjeneste i februar 1946. Men da slo skjebnen til atter en gang. En brann brøt ut i kjølerommene midtskips. Kjølerommene var isolert med kork, og brannslukningsarbeidet var vanskelig. Først etter flere dager fikk brannmannskapene kontroll. Da var M/S Bolivar fylt med vann. Skipet hadde fått slagside og de materielle ødelegelsene var store.

Først 12. desember 1946 ble det ferdigstilte skipet overlevet

til Fred Olsen & Co, og 12 dager senere gikk altså admiralen og polarpioneren Edward Evans alias Lord Mountevans ombord, i den tro at det var et splitter nytt skip. Han ville nok blitt noe betenkt om han hadde kjent til båtens problematiske forhistorie.

Tre måneder senere brakk hun i havet utenfor Dublin, og hvilte nå på havets bunn.

Slik foregikk forliset

Arkivar Gaute Christian Molaug beskriver forliset slik på avtrykk.no:

Tåken kom sigende og sjøen var tiltagende. På broa sto kaptein Sigurd Rasmussen fra Horten og 2. styrmann Trygve Christensen fra Barbu i Arendal. Klokken 12.44 kjente de plutselig et svakt støt. Kapteinen ga ordre om full fart akterover, men det var for sent. Rett utenfor Dublin, på Kishbanken, ble M/S «Bolivar» stående fast.

Den grove sjøen presset skipet stadig lenger inn på land og rundt 13:30 ble meldinger om slepebistand sendt ut. To timer senere ble en ny melding sendt ut. Denne gangen med et S.O.S. «Skipet er i ferd med

å brekke i to og mannskapet forlater det nå».

Ved Dun Laoghaire lifeboat station i Dublin gikk alarmen. Livbåten «Dunleary 2» dro straks ut mot havaristen. Klokken 18:00 ankom de M/S «Bolivar» som da allerede hadde fått besøk av slepebåten «Coliemoire». Slepebåten forsøkte å få en line om bord til linjeskipet, men forholdene var for vanskelige. Ved hjelp av livbåtene klarte de imidlertid å redde hele mannskapet og alle passasjerene. Kaptein Rasmussen og admiral Evans var de siste som forlot fartøyet.





SUSAN WALSH/NTB

HANDELSKRIG: Donald Trump har utfordret Kina på toll, og kastet finansmarkedet inn i usikkerhet.

Moderne gullrush

Panikkdrivne investorer på vill flukt fra Wall Street satser pengene på gull.

Tekst: Mats Schjølberg Ushagen

Foto: NTB Grafikk: Graphic News

Ikjølvannet av Donald Trumps lunefulle tolltull skyter gullprisene i taket. Med en prisøkning verden ikke har sett maken til siden finanskrisen i 2008 og pandemien i 2020, er dette et tydelig tegn på at finansbransjen søker trygghet utenfor de tradisjonelle markedene.

– Det er umulig å forholde seg til, sier en råvareanalytiker til Bloomberg. – Markedet tåler mye, men ikke uberegnelighet.

Store svingninger

Den amerikanske dollaren er vanligvis en trygg havn i urolige tider, men virker å ha mistet tilliten. Den har vært på sitt laveste nivå mot sveitserfrancan på ti år, og svekket seg kraftig mot både yen og euro.

Alle verdens børser har opplevd store svingninger på grunn av den oransje mannens mange inn- og utfall, og mange ser nå mot gull som et mer stabilt alternativ. Flere store fond har allerede flyttet kapitalen over til edelmetaller.

Symbol på trygghet

Gull har alltid vært fluktvalutaen når verden brenner. Når alt annet vakler, stoler folk på metall de kan ta og føle på. Under finanskrisen i 2011 nådde prisen \$1876. I pandemien i 2020: \$2048. Nå har gull igjen blitt symbolet på trygghet, med priser på over 3200 dollar per unse. Profitten for dem som kom seg inn tidlig, er enorm.

Nå tror noen analytikere at vi kan nærme oss \$4000 dersom Trumps handelskrig fortsetter.

– Dette handler ikke bare om handel. Det handler om tillit. Når USA ikke lenger virker som et stabilt anker, flytter folk pengene, sier økonom Sarah Kwan. □

MIKE GROLL/NTB



Gullprisen når rekordnivå

Spotprisen på gull passerer rekordhøye 3200 dollar per unse (31,1 gram), ettersom investorer selger seg ut av amerikanske verdier og søker trygg havn midt i den globale økonomiske usikkerheten forårsaket av Trumps politikk.

SPOTPRIS PÅ GULL (US\$ per unse)

3000

11. april 2025: Når \$3219.48 – ytterligere vekst forventes

23. august, 2011:
Gullprisen stiger til \$1876 etter den globale finanskrisen 2008-09

5. august 2020:
Topper med \$2048.15 etter ny smittebølge av Covid-19 i USA

12. august 2016: Hopper til \$1322.40 etter at Storbritannia sjokkerer med å stemme for utmelding av EU

1. november 2022:
\$1645.25

1. januar, 2014:
\$1218.50
Økonomisk oppgang – investorer forlater gull til fordel for aksjer og obligasjoner som gir utbytte og renter

25. desember 2015:
\$1068.25

9. oktober 2018:
\$1185.55
President Trump eskalerer handelskrig med Kina



2010 2015 2020 2025

KILDER: BLOOMBERG, WORLD GOLD COUNCIL

GRAFIKK: GRAPHIC NEWS ©



**GULL
LOKKER:**
Uforutsigbar-
het i verden
driver gull-
prisene opp-
over, aldri mer
enn nå.

RICHARD DREW/NTB

USIKKERT:
Aksjemarkedene
opplever en
berg-og-dal-
bane under
Trump.

LURTE UNNA SYV T

Nazi-Tysklands moderne ubåter var et ettertraktet krigsbytte.
Sovjet saboterte avtalen om å destruere ubåtene.
Det samme gjorde Norge.



TYSKE UBÅTER

Tekst: Geir Jan Johansen

Den tyske ubåten U-995 skulle ha ligget på bunnen utenfor Irland, senket i 1945 av Norge som en del av oppryddingen etter den tyske okkupasjonen.

I stedet ble ubåten, bedre kjent som «Kaura» satt inn i norsk tjeneste og brukt aktivt i ti år etter krigen.

For Norge valgte å bryte sine internasjonale forpliktelser.

I flere oppslagsverk heter det at Norge fikk U-995 i gave fra Storbritannia i 1948. Det stemmer ikke. Norge fikk flere tyske ubåter fra britene, men Kaura var ikke en av dem.

Forsvarsminister Jens Chr. Hauge hadde handlekraft som få. Men han hadde ingen betenkelighet med å trenere saker som var til hans eller Norges fordel. Slik

sikret han at Norge etter krigen fikk beholde syv tyske ubåter i strid med den inngåtte Potsdamavtalen. Blant dem var U 995.

Skipsverftet Blohm & Voss i Hamburg produserte før og under krigen ubåter i stort tempo. VII-modellen var den tyske marines arbeidshest, og det ble laget 703 av denne modellen. U-955 var av typen VII C/41 og ble produsert i 91 eksemplarer. Etter bare 11 måneders byggetid, sto

kapteinløytnant Walter Köhtrupp klar til å overta kommandoen 16. september 1944. Ubåten var knyttet til femte flotilje i Kiel og først brukt til opplæring. Den ble deretter overført til 13. flotilje i Trondheim.

Under press

Under møtet som er blitt kjent som Potsdamkonferansen i juli 1945, ble Churchill, Stalin og Truman enige om at England, Sovjet og USA skulle beholde ti tyske ubåter hver. Resten skulle senkes. De allierte opprettet en kommisjon som skulle kontrollere at vedtaket ble etterlevd. Fristen for å senke, eller på annen måte destruere ubåtene, ble satt til 15. februar 1946. ▶

KAURA: U-995 var i tysk tjeneste under andre verdenskrig, og ble deretter overtatt som krigsbytte i 1948 og satt i norsk tjeneste som «KNM Kaura» fra 1952.



FORSVARETS MUSEER

De allierte ville at de tyske ubåtene skulle destrueres raskt. Sovjet hadde før krigen en heller skrøpelig flåte ubåter som i utgangspunktet var beregnet på kystforsvar. Den tyske ubåtflåten representerte således høyteknologi som britene og amerikanerne ikke ønsket at russerne skulle få kjennskap til. Sammen med irske myndigheter ble det lagt en plan der hundrevis av tyske ubåter skulle samles ved marinebaser i Irland før de ble slept ut og senket utenfor irskekysten.

Den norske forsvarsministeren Jens Chr. Hauge var under press fra både den amerikanske ambasadøren og utenriksminister Trygve Lie. Men forsvarsministeren var ikke uten videre villig til å respektere inngåtte avtaler. Han ville beholde syv av ubåtene og innlemme dem i den norske marine.

Hauge diskuterte saken med den amerikanske marineattachéen i Oslo. De to kom frem til en stilltiende enighet: Om ingen andre maste, skulle heller ikke USA purre på rapporten over destruerte fartøy.

Gjemt i syv år

Overfor britene fortalte norske myndigheter at syv ubåter var i så dårlig stand at de ikke ville klare overfarten til Irland. Det var en beskjeden løgn sammenlignet med Sovjets utflukter: De hadde gjemt unna 11 av de høyteknologiske XXI-modellene. I tillegg forhandlet de seg frem til at de skulle få overta fire ubåter som lå ved verft i Tyskland mot at USA



KORT BYGGETID: Det tok bare 11 måneder å bygge U-995. Nå er det bare ett eksemplar igjen av den tyske krigsmarinens arbeidshest. U-995 ble tatt som norsk krigsbytte og endte opp som museum i Laboe i Tyskland.

overtok de to XXI-ubåtene som lå i Atlanterhavet.

Med den sovjetiske okkupasjonssonen fikk Sovjet også tilgang til en rekke tyske ubåtverft i Øst-Tyskland. I tillegg fikk Stalin hånd om betydelige delelagre og påbegynte bygg. Med erfarne ingeniører og fagarbeidere, ble det fart på produksjonen. Snart



KAURA: Maskinrommet i «Kaura».

hadde Sovjet 45 hypermoderne ubåter. I Norge gikk man langsommere frem.

De syv ubåtene man hadde tatt i krigsbytte, ble gjemt bort. Én av ubåtene var i dårlig stand og ble solgt som skrap. Tre ble satt i

CATERERS NEWS AGENCY

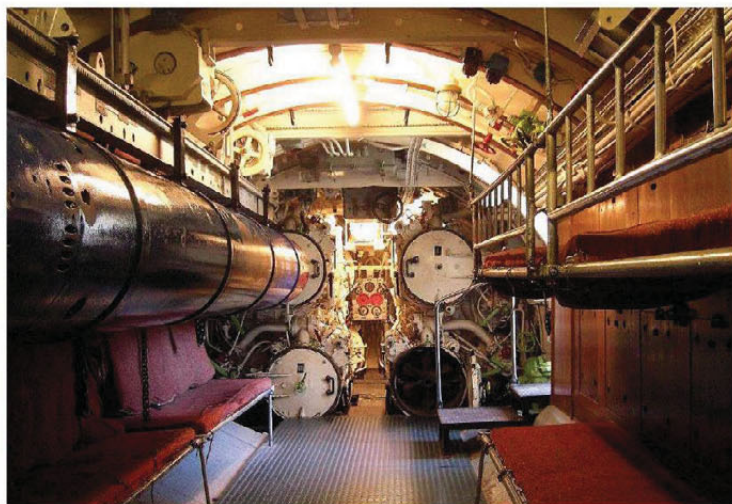
WIKIPEDIA



UBÅT-KIRKEGÅRD: Noen ubåter ble senket utenfor kysten av Irland etter skyteøvelser fra fly. Det kunne også blitt «Kauras» skjebne. I stedet gikk den inn i norsk tjeneste før den ble museumsbåt.



GETTY IMAGES



WIKIMEDIA COMMONS

TORPEDOROMMET: Det fremre torpedorommet hadde plass til 12 torpedoen. Her var også soveplass for deler av mannskapet.

stand og innlemmet i den norske ubåtflåten, mens tre ble benyttet som deleubåter. Syv år gikk fra man overtok fartøyene til de ble satt i tjeneste.

U-995 fikk navnet KNM «Kaura», mens de to andre tyske

ubåtene i K-klassen fikk navnet «Kya» og «Kinn». Alle tre fartøyene gjorde tjeneste til langt opp på 60-tallet.

Da de utrangerte tyske ubåtene skulle erstattes, valgte marinen å gå for tyske nybygg. Båtene skulle

bygges ved et verft nær Emden. Norske marineoffiserer som overvar byggeprosessen ble kontaktet av tidligere ubåtbefal som ønsket å få kjøpt «Kaura» for å sette den i stand.

Den norske stat hadde store betenkeligheter med å selge «Kaura» til tyske ubåtveteraner. Det kunne bli oppfattet som umusikalsk sammenlignet med motstandsfolk og ikke minst krigsseilere.

Skuespill

Norske myndigheter gjorde derfor et fremstøt overfor vesttyske myndigheter: De kunne få overta ubåten for én D-mark.

Heller ikke tyske myndigheter var særlig begeistret for å få et minnesmerke fra nazitiden, og takket kontant «nein».

Men den tyske veteranforeningen var utrettelig. Veteranene argumenterte med at U-995 var den eneste i sitt slag som var igjen.

Norske myndigheter havnet i et dilemma. Løsningen ble at norske private interesser fikk overta «Kaura» og selge den videre til det Deutsche Marinebund i 1965. Handelen var et skuespill for at tyske og norske myndigheter formelt ikke skulle ha noe med saken å gjøre. Norske myndigheter tok likevel uformell

OPERASJON DEADLIGHT

Norge var Tysklands viktigste ubåtbase.

Ved krigens slutt overtok de allierte 156 tyske ubåter. Nær 100 av disse lå ved baser i Norge.

Operasjon Deadlight var den mest omfattende operasjonen for å skrote tyske ubåter. Ulike motiver lå bak aksjonen. Den viktigste var nok at de allierte ikke ønsket at Sovjet skulle få hånd om ubåtene.

Britene organiserte operasjonen. I 1946 ble 116 tyske ubåter senket på tre ulike steder i Irskesjøen. Hele 73 av disse fartøyene kom fra ubåtbaser i Norge.

Bergen var den største ubåthavnen. Hele 25 tyske ubåter ble tatt herfra. Fra Narvik kom det 17, og fra Kristiansand 13. Trondheim som var en betydelig base under krigen hadde bare ni. Stavanger hadde seks og Horten fire.

Ubåtene ble først tatt over til Skottland og Irland. Deretter ble de slept ut til tre angitte posisjoner. I noen tilfeller ble ubåtene lagt i overflatestilling og brukt som bombemål. Noen ganger ble de skutt i senk, men mest vanlig var at de ble fylt med vann og sank av seg selv.

I tillegg ble ubåter fra norske baser overført til Storbritannia og USA. Hvor mange er ikke kjent. I henhold til inngått avtaler skulle USA, Storbritannia og Sovjet ha ti ubåter hver. Ingen overholdt avtalen. I tillegg fikk både Norge, Frankrike og Canada ubåter de etter avtalen ikke skulle hatt.

kontakt med blant andre krigsseilernes forening for å forhøre seg om det ville komme reaksjoner.

I utlandet utløste den oppsiktsvekkende handelen bred omtale i media. I Norge var det taust. Etter en omfattende restaurering, ble U-995 åpnet som museum. Mest mulig av de originale delene er på plass. Båten er plassert like ved et monument som ble reist til minne om tyskere som mistet livet på marinefartøy under 1. verdenskrig. □

« De allierte ville at de tyske ubåtene skulle destrueres raskt.



GETTY IMAGES

Dramatisk kutt

➤ Donald Trump fjerner nok en gang kikkerten vekk fra stjernene – og ønsker å slå hardt ned på forskningen som skal hjelpe oss å forstå jorda og verdensrommet. Lekkasjer fra Det hvite hus avslører at NASA risikerer å miste 20 prosent av budsjettet sitt.

Samtidig foreslår Trump-administrasjonen å kutte mer enn to tredjedeler av forskningsbudsjettet til det amerikanske direktoratet for hav- og atmosfæreforvaltning (NOAA) – USAs svar på Meteorologisk institutt. NOAA skal få budsjettet rasert fra 485 til 171 millioner dollar, noe som i praksis betyr nedleggelse.

NOAA varsler stormer, følger med på havstrømmer og overvåker klimatrender verden over. Midt i en tid der ekstremvær og økende havnivå utgjør en økende trussel, ønsker altså Trump å trekke teppet vekk under beina på dem som prøver å forstå det hele.

Kilde: The Guardian

Døgnrytmens far

HAN SKULLE BARE studere en nyoppdaget isbre, egentlig. Men da geologen Michel Siffre først var nede i Scarasson-hulen, i Alpene på grensen mellom Frankrike og Italia, 130 meter under bakken, fikk han en idé: Hva om han bare ble der nede? Uten klokke, sollys, radio eller annen menneskelig kontakt?

Han rigget seg til, tok av klokken og gikk inn i et slags urtidsliv. Temperaturen var på frysepunktet, luftfuktigheten var på 98%, og han frøs konstant på føttene. I to måneder i 1962 levde han som en huleboer med våte sokker og notatblokk. Det han noterte ned, skulle vise seg å bli starten på vitenskapen om døgnrytmen – kronobiologi.

Siffre oppdaget at kroppen hans fortsatt fulgte et slags indre ur – bare at det uret gikk fullstendig feil i

forhold til verdenen utenfor. Da han kom ut, trodde han at han hadde vært i hulen i 34 dager. I virkeligheten hadde det gått 63. Uten sol og klokke utviklet han en søvnrytme som ikke lignet noe forskere hadde sett: han var våken i 36 timer, for å sove i 12.

I senere eksperimenter gikk døgnrytmen helt bananas – noen våkeperioder kunne vare i 48 timer.

– Mange trodde jeg var gal, fortalte Siffre, som døde i fjor.

Men militæret og NASA skjønnte raskt at Siffres forskning kunne hjelpe både ubåtmannskaper og astronauter med å håndtere ekstrem isolasjon. I dag brukes kunnskapen hans i alt fra søvnforskning til kreftbehandling. Og selv om få har lyst til å kopiere stuntet hans, lever forskningen videre i dag.

Kilde: IFLScience

VISSTE DU AT...

- ... flamingoer står på ett bein for å bruke mindre muskelkraft og spare energi?
- ... det finnes en bakterie som tåler tusen ganger mer stråling enn mennesker?
- ... verdens tyngste dyr, blåhvalen, kan veie opp mot 200 tonn og har en tunge som veier like mye som en elefant?
- ... kroppens lengste celle er over én meter lang og finnes i isjiasnerven?
- ... krokodiller ikke kan stikke ut tungen?

Besto testen

➤ I en fersk studie ble ChatGPT-4.5 vurdert som et menneske i 73 prosent av samtalerne den hadde med ekte personer, oftere enn de virkelige personene i testen. Det betyr at modellen har bestått Turing-testen – en målestokk for maskinintelligens.

Dette er første gang en språkmodell klarer dette i en standard test, der mennesker skal avsløre hvem som er en maskin og hvem som er ekte. Resultatet er oppsiktsvekkende, og reiser en rekke nye spørsmål om hvordan slike systemer bør reguleres.

Kilde: The Wired

Planetens dødsdans

➤ Ved hjelp av romteleskopet James Webb har man for første gang fått se en planet som ble slukt av sin egen stjerne. Denne hendelsen, kjent som ZTF SLRN-2020, ble først observert i 2020 som et plutselig lysglimt. Tidligere trodde man at stjernen hadde utvidet seg til en rød kjempe og omsluttet planeten. Men nye observasjoner avslører at planetens

bane gradvis krympet. Til slutt begynte den å «skrape» gjennom stjernens atmosfære, noe som førte til en akselererende spiral inn mot stjernen. Dette førte til at planetens ytre lag ble revet av. Webb-teleskopet fanget opp dette som en ring av varm gass og en ekspanderende sky av støv rundt stjernen.

Kilde: Reuters

VISSTE DU AT...

... verdens mest radioaktive sted er kjernereaktoren i Tsjernobyls reaktor 4?
 ... flodhester produserer en rødaktig svette som fungerer som solkrem og antibakterielt middel?
 ... det finnes mer enn én million bakterier på én kvadrantcentimeter av huden din?
 ... romstasjonen ISS egentlig er i fritt fall, men ikke «mister» høyden fordi den går i bane?
 ... gullfisk faktisk har god hukommelse og kan trenes til å kjenne igjen lyder og farger?

Tid for rom

Vanligvis tenker vi at tid og rom henger sammen. Det sa Einstein, og det stemmer med mye vi vet i dag. En ny idé i fysikken snur imidlertid opp ned på hvordan vi tenker om universet. Forskere lurte nå på om det faktisk er tid – og ikke rom – som er det mest grunnleggende i universet. De mener at kanskje kom tiden først – og at rommet, altså det vi beveger oss i, rett og slett kan ha vokst ut av tidens egenskaper.

Forskere fra blant annet Oxford og Hainan i Kina har brukt datamodeller og sett på hvordan små byggeklosser i fysikken, kvantebiter, oppfører seg. Resultatet tyder på at rommet ikke er en fast ting, men noe som kan oppstå fordi tid finnes og utvikler seg.

Dette er ikke første gang forskere har foreslått at ting vi tar for gitt, som tyngdekraft, egentlig er resultatet av andre prosesser. Kanskje er rommet også bare et resultat av hvordan ting forandrer seg over tid.

Kilde: New Scientist



ARTUR DEBAT/GETTY IMAGES

Vitenskapelige fakta

Derfor krymper noen klær i vask

En genser eller kjole kan bli ødelagt av å bli vasket eller tørket på feil måte, men du kan unngå problemet ved å vite hva klærne dine trenger og hvorfor de trenger det.

De tre fibertypene som blir brukt i stoff

Syntetiske

Polymerer, kjeder av kjemiske enheter laget av råolje

Polyester

Polypropylen

Nylon Mange andre

Plantebaserte

Kjedelignende cellulosemolekyler bestående av sammenlenkede glukoseenheter

Bomull

Lin

Hamp

Animalske

Fibre bestående av lange, kjedelignende proteiner

Ull

Silke

Ofte blandet med syntetiske fibre

Nøkkelen er hvordan de reagerer med vann

Hydrofobe (vannhatende)

Påvirkes ikke av væte. Fibrene suger ikke til seg vann og krymper ikke.

Derfor hindrer kjemisk rens krymping

Klærne renses med et flytende løsemiddel

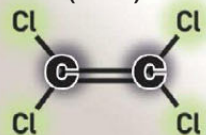


Hydrofile (vannelskende)

Trygt å vaske. Fibrene suger til seg og gir slipp på vann uten å endre form.

Men, formen på fibrene kan endres ved vask eller tørk på høy temperatur.

Vanlig løsemiddel: Perkloretylen (PERC)



PERC trenger ikke inn i de vannsugende kjernene i fibre av ull og silke.

Fibre har et hydrofobt ytre som er vannavstøtende

Og en hydrofil kerne som suger til seg vann

Skiller ut vann når det våtes lett (yttersiden av fibrene støter fra seg vann).

Tørker sakte når det gjennomvåtes (vann kommer inn i fiberkjernene).

■ Det indre sveller og det ytre krymper. Fibrene blir kortere.

■ Når fibrene tørker holder de seg korte. Stoffet krymper.

© TNS/Bulls
KILDE: American Chemical Society

Fjern slektning

For over 20 år siden fant fiskere en kraftig kjeve med tann i havet utenfor Taiwan. Den ble datert til minst 50 000 år siden, og lenge har forskere undret seg over hvem den tilhørte. Ved hjelp av avansert proteinanalyse har man nå matchet aminosyrene i tannen med DNA fra fossiler av denisovanere funnet i Sibir.

Denisovanere levde samtidig med neandertalere og Homo sapiens, og har satt spor i DNA-et til mennesker i Asia og Oseania. Men hittil har vi funnet få beinrester, de fleste fra kalde områder langt mot nord. At man nå finner en denisovan sør i Asia tyder på at de hadde større utbredelse og klarte seg i flere slags klima enn vi trodde.

Kilde: Nature

Hold hodet varmt

Drømmen om å bli fryst ned etter sin død, for å så bli opptint og gjenopplivet en gang i framtiden fikk nylig et skudd for baugen. Det viser seg nemlig at hjernen ikke tåler å fryses. Kroppen – og særlig hjernen – begynner å brytes ned med én gang. Og selve fryseprosessen gjør vondt verre: Vann i cellene blir til is, og is ødelegger de milliarder av nerveceller som gjør deg til deg.

Hjernen trenger enormt med energi, og skades lett. Bare noen sekunders oksygenmangel gir varige mén. Når du fryser den, knuses tynne forbindelser mellom nevroner, nettverket som lagrer alt du er og har vært. Selv om framtidas teknologi kunne bygge deg opp igjen, vil de ikke kunne vite hvordan hjernen din var skrudd sammen. Uten en superdetaljert hjerne kopi blir gjenopplivingen som å lage en lesbar bok ved å sette sammen asken til en brent bok.

Kryonikk er ikke vitenskap, det er tro. Og selv om håp ikke er farlig, bør du tenke deg nøye om før du satser evigheten på en idé som i dag har null sjanse til å funke.

Kilde: Focus Science

PRODUSERER GRILLKULL I ROMANIA

FORSMAK PÅ



HELVETE

Lenge før røyken blir synlig over storvokste bøketrær, trenger den sure røyklukten seg inn i nesen. Så dukker tre enorme rykende pyramider opp langs grusveien.

VAKT: Flere ganger i døgnet må de passe på at det ikke oppstår luftlommer i kullmil. Med spaden klappes haugen sammen slik at veden ikke brenner opp til aske. Om de sluntrer unna, er faren stor for at de kan trække gjennom haugen med glødende kull. Det kan få fatale følger.

ORSOLYA HAARBERG

Tekst og foto: Orsolya Haarberg
og Erlend Haarberg

To svette karer spar trekull ut fra den nedbrente trehaugen. De hvite øyeeplene lyser opp i kullsvarte fjøs dekket av sot. Et dystert ytre kan bygge opp under legenden som har gjort området kjent blant nordmenn flest. Legendene om grev Dracula. Men bak de to svette menneskers skremmende ytre lurer vennlige smil og stor nysgjerrighet. Transilvania var tidligere ungarsk territorium. Etter 2. verdenskrig ble området overdratt til Romania. I mange landsbyer er flertallet av innbyggerne av ungarsk avstamning, og holder stolt på sitt språk og sine gamle tradisjoner. Ikke minst kunsten å brenne trekull.

Fyller tyske griller

Kullbrenning startet allerede på 1600-tallet. Kunsten har gått i arv fra far til sønn gjennom generasjoner, forteller Árpád med et tannløst glis. Árpád István har jobbet 20 år som kullbrenner.

Tradisjonen er i ferd med å dø ut, men i landsbygda Lupeni med over 4000 innbyggere, holdes kunsten fortsatt i hevd. På 70-tallet var 40 prosent av befolkningen her sysselsatt med produksjon av kull, og stedet var kjent som «kullbrennerbyen» i Romania. Hele 90 prosent av Romanias eksport av kull kommer fra denne lille landsbygda, og utgjør ti prosent av Tysklands import av grillkull.

Til forskjell fra andre deler av verden, forårsaket ikke kullbrenningen avskoging i Romania. Det har hele tiden vært et biprodukt av skogindustrien. Veden som ble brukt til å brenne kull av, kom enten fra tynningshugst eller overflødig trevirke fra møbel eller byggevarerindustrien.

Den store pyramideformede vedstabelen de to svette karene har brukt flere dager på å bygge opp, består i hovedsak av bøk. ▶

Treslaget er det som er best egnet til å lage grillkull av. Men også en del andre treslag blir blandet inn i grillkullet. Gran er dårlig egnet til grillkull fordi veden slår gnister. Om kullbrennerne ikke er forsiktede og innholdet av gran i haugen blir for stort, venter trøbbel.

I verste fall kan hele forsendelsen bli stoppet på grensen og sendt tilbake.

Sommerjobb i «helvete»

Allerede klokka fem på morgenen er det revelje. Dagen starter med et par kopper sterk og sukret kaffe, og en obligatorisk røyk. Først etter tre-fire timers hardt fysisk arbeid er det tid for frokost, som ofte består av næringsrik «Túrós puliszka», en slags maisgrøt med cottage cheese.

Utover dagen er de tre som jobber sammen. Midt på dagen, når sola steker som verst, tar de seg en velfortjent pause. Klokka 15 er det hjemmelaget middag som arbeidslederens kone har

laget kvelden før. Maten er et viktig påfyll til lange arbeidsdager. Etter endt måltid er det bare å fortsette der de slapp. Arbeidsmoralen er upåklagelig, her er det langt mellom kaffepausene.

Om natta blir Árpád István alene om tilsynet av produksjonen.

Mens sola steker fra en skyfri himmel, spar de tre glødende kullbiter ut fra haugen i en sky av støv og røyk. Fra inni røyken høres hosting og harking før de kommer ut med rennende øyne og ansikter blanke av svette – med sneipen hengende i munnviken.

På varme sommerdager når temperaturen ligger rundt 30–40 grader, fremstår jobben som en forsmak på sommerjobb i helvete.

Påtent

Hele prosessen fra ved til grillkull tar rundt 14 dager.

Rundt 130 kubikkmeter ved blir stablet i en fire-fem meter



ORSOLVA HAARBERG

« Å ta en dusj etter endt arbeidsdag er fjern luksus.



ORSOLVA HAARBERG

RØYK: Den perfekte kullbrenner må elske røyk, også i pausene. Fancsali Ernő er en av dem.

høy pyramide som dekkes med høy som skal fungere som en sperre for sand, og kullstøv, som til slutt spås på toppen.

Gjennom en kanal inn til midten av milen, blir stabelen påtent med ei lille dynket i parafin festet til en lang stav.

I de kommende dagene etterfylles stabelen med ved fra toppen. For å hindre at det oppstår luftfylte lommer når haugen synker sammen, må kullbrennerne med jevne mellomrom klappe stabelen sammen med spader. Slik hindrer kullbrennerne at veden brenner opp til aske.

Forbrenningen justeres ved at oksygentilgangen i luftkanalene reguleres et par ganger om dagen. Temperaturen inne i kullmilen

ligger på rundt 330–430 grader Celsius.

Etter 14 dager har haugen krympet med 80 prosent, og kullet (12–13 tonn per haug) er klart til å tas ut. Jobben med å grave frem glødende trekull i en sky av røyk og sot, er den desidert verste delen av produksjonsprosessen. Etter endt arbeidsdag er de dekket av sot fra topp til tå.

Farlig og helseskadelig

Kullbrennerjobben er farefull langt utover helserisikoen som følger av store inntak røyk og kullos. Risikoen for å trække gjennom haugen med glødende kull er alltid til stede. Árpád's mor døde i en alder av 41 som følge av dette.



STABEL: Det tar flere dager å bygge opp en ny stabel som er klar til brenning. Er de heldige står vindretningen slik at de slipper den sure røyken fra nabohaugen.



HØY: Siste hånd på verket før oppfyring. Vedstabelen blir dekket av høy og et lag med sand/kullstøv ytterst. Alt gjøres for hånd. – God trening, forteller Árpád, – de første dagene av sesongen verker det i alle muskler før kroppen greier å tilpasse seg.

ORSOLVA HAARBERG



FYR HER: Kullmilten er klar til opptenning. Med en klut dynket med parafin festet på en lang stokk, blir kullmilten tent. Første forsøk mislykkes da stokken viser seg å være for kort. Lunta til Árpád er tilsvarende kort og høye ungarske gloser sprer seg i den varme sommerkvelden.

ERLEND HAARBERG



GUTTEN I RØYKEN: Etter endt arbeidsdag i røyken er det godt å slappe av – med en røyk. Brakka er István Árpád's bolig ni måneder i året. Han er sannsynligvis siste generasjon av kullbrennere, som har en lang tradisjon i Romania.



GAMLEMÅTEN: Selv om mesteparten av veden blir fraktet med gamle lastebiler til kullmilene i dag, er det fortsatt noen kullbrennere som sverger til gamlemåten med hest og kjerre. Røyken fra kullmilene skaper en trolsk atmosfære i skogen i Draculas hjemstrøk, idet det første hestespannet legger ut til en ny dag med vedhugst i skogen.



ORSOLYA HAARBERG



ORSOLYA HAARBERG



ORSOLYA HAARBERG

De fleste europeiske land produserte trekull på samme måten som rumenerne gjør i dag. I Norge var behovet stort for trekull på 1600- og 1700-tallet og frem til midten av 1800-tallet. Rundt 1860 la de fleste jernverkene ned sin produksjon, eller la om driften og importerte koks som brensel.

I Transilvania har kullbrennerne holdt ut, men også der synes mørke skyer i horisonten som ikke har med røyk å gjøre: Med dagens økonomiske vekst i Romania og muligheter for bedre jobber, er det få unge som er villige til å starte sin karriere som kullbrennere. Å ødelegge helsa i ung alder for en månedslønn på 3000 norske kroner, frister ikke når andre alternativer finnes.

Da er det bedre å prøve lykken

KLAR FOR GRILL: Ferdig produkt, produsert med svette og rå kraft. Klar til å forsyne de rikes grillparty.

«... de første dagene av sesongen verker det i alle muskler.

DRA KULLA: Siste hånd på verket, det avkjølte kullet er dratt ut av milen og lastes opp til frakt for pakking og videre forsendelse.

i et annet land, slik som døtrene til Árpád og Ákos gjorde.

Ni måneder i året bor Árpád István i ei brakke snekret sammen av bølgeblikk og plast, tilsluttet en liten campingvogn uten innlagt vann. Å ta en dusj etter endt arbeidsdag er fjern luksus, ofte er han så sliten at han dropper vasken før han finner senga.

Arbeidsforholdene er kummerlige og oppfyller ikke kravene i Romanias arbeidsmiljølov. Likevel er folk ennå villige til å ta disse jobbene, enten fordi de har vokst opp i miljøet eller på grunn av mangel på alternativer for å få mat på bordet. Ettersom levestandarden øker i Romania, er Árpád István generasjon kanskje den siste generasjonen som er villig til å sette sin egen helse på spill for å dekke et luksusbehov hos eiere av kullgriller i mer velstående deler av Europa.



For deg med vett
under issen



1. Sjefredaktør Peter Woldarski i den svenske avisen Dagens Nyheter hudflettet nylig statsminister Jonas Gahr Støres besøk i Det hvite hus: – Skam dere, Norge, skrev han. Hva er han kritisk til?

2. Vi er ute etter navnet på en engelsk filmstjerne (bildet), som nylig bekjentgjorde å ha innledet et forhold til countryartisten Billy Ray Cyrus (faren til Miley Ray Cyrus) og som før hun ble skuespiller var mest kjent for å være kjæresten til Hugh Grant.

3. Navigasjonsinstrumentet sekstant ble tatt i bruk på slutten av 1700-tallet, og revolusjonerte skipsfarten fordi sjøfolk da nokså enkelt kunne finne ut hvor de var. Hvordan fungerer sekstanten?

4. Denne TV-serien er omtalt som en av tidenes beste, og er nylig kommet ut med sesong 2. Den omhandler en apokalyptisk fremtid hvor mennesker omgjøres til blodtørstige vampyrer via en sopp. Hva heter den?

5. I hva slags stilling må man praktisere før det er mulig å søke bevilling som advokat?

6. Nordens største sjøhelt, Peter Wessel Tordenskiold, skal i juli 1719 ha lurt svenskene i Marstrand med en taktikk som militær-faglig omtales som «Tordenskiolds soldater». Hva går den ut på?

7. Mange nasjoner har en vesentlig lengre bygningshistorie enn Norge, men når regner ekspertene med at Norges eldste bygning, Vindlausloftet i Telemark, ble oppført?

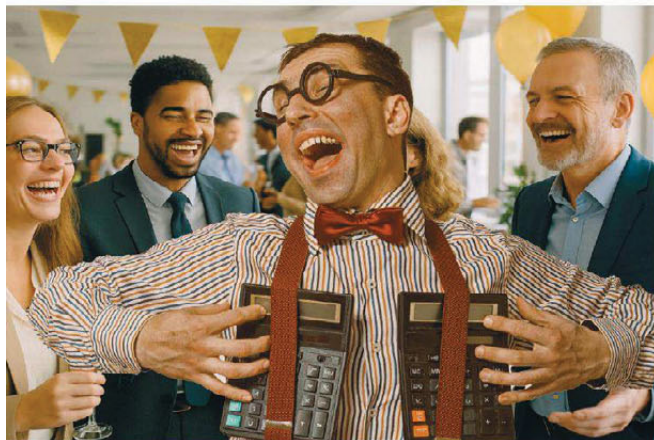
8. Hva het det populære reiseprogrammet Erik Diesen hadde på NRK i årene 1982 til 1995?

9. Storebæltforbindelsen ble innviet i 1998, og er et av Skandinavias største byggverk. Hvor lang er den?

10. Hva heter det gratis, internetbaserte oppslagsverket som siden 2001 har publisert mer enn 60 millioner artikler (hvorav 646 000 på norsk bokmål)?

Svar: 1: At Norge «smisket» med Donald Trump, og ikke understreket at Ukraina ikke skal måtte gi noe i fredsforhandlingene med Russland.

2: Elizabeth Hurley 3: Ved å måle vinkelen mellom solen (eller et annet himmellegeme) og horisonten kan man sammenlikne med astronomiske tabeller og finne ens posisjon. 4: The Last of Us 5: Advokatfullmektig 6: Etter å ha ødelagt den svenske flåteavdelingen, skal han ha latt sine fåtallige soldater marsjere rundt i byens gater slik at svenskene trodde det dreide seg om en stor hærstyrke, og overga seg uten kamp. 7: Det er bygget av malmfuru felt i 1167. 8: Billedbrevet med Erik Diesen 9: 17 kilometer 10: Wikipedia



10

SUDOKU

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

LETT

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

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

MIDDELS

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

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

VANSKELIG

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

LØSNINGER: SUDOKU

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

VANSKELIG

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

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

MIDDELS

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

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

1137

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

MILLIONX uke 13

[illegible]

Vinner

Erna Lønneberg
Mo i Rana

Navn:

Adresse:

Løsningen sendes i en konvolutt til **Vi Menn, 0441 Oslo** (merkes uke 20) eller legg inn løsningsgatene på nettstedet **kryssord.no/innleveringer**
Svarfrist: 30. mai

**NYTT BLAD MED
VARIERTE OG LETTE OPPGAVER!**



I BUTIKKEN FRA 16. MAI!



TRUE CRIME



KOSTYMESKIFT:

Opptakene fra overvåkingskameraene i denne bygården i Bronx, New York, var oppsiktsvekkende: Sheldon Johnson skiftet kostyme en rekke ganger mens han fjernet likdel etter likdel etter at han hadde drept en gammel kompis.



NEW YORK POST



NEW YORK POST

LIKDELER PÅ TRALLE: Her ser vi Sheldon Johnson i en av sine forkledninger, med likdel av kompisen i en boks på en tralle. Fra overvåkingsvideoen.

Ble sosialarbeider – tatt for PARTERINGSDRAP

I løpet av 25 år i fengsel snudde Sheldon Johnson (48) tilsynelatende opp ned på livet sitt. Den voldsdømte gjengleaderen tok utdanning og slapp ut på grunn av god oppførsel. Etter løslatelsen jobbet han forebyggende med ungdommer på skråplanet i New York. Men i fjor ble han innhentet av fortiden. ▶

OVERVÅKNINGSBILDER NEW YORK POST/GOOGLE STREET VIEW



Tekst: **Markus Hvale Linna**

Etter klager om bråk i et leilighetskompleks i New York, gikk vaktmesteren inn og sjekket videoer fra byggets overvåkningskameraer. De hadde fanget opp en afroamerikansk mann med en platinablond parykk. Han hadde entret og forlatt bygningen flere ganger, kledd forskjellige bisarre antrekk og hatter, drassende på en tralle med en stor eske. Her var det åpenbart noe som ikke stemte.

Brutal oppvekst i Harlem

Sheldon Preston Johnson Jr. ble født på Mount Sinai sykehus i Brooklyn i New York 6. mai 1975. Han var den eldste sønnen i en familie preget av en inngripende funksjonshemning: Både moren, faren og besteforeldrene hans var døvstumme. Familiehistorien handlet i stor grad om kriminalitet og fengsel. Tippetdefaren hans var slave. Bestefaren hans var fengselsfugl. Faren til Sheldon hadde også sonet tid i fengsel. Alt lå til rette for at Sheldon skulle gå samme vei.

Sheldon Johnson var ikke døvstum. Allerede som barn fungerte han som tolk for faren når han solgte crack-kokain, rusmiddelet som spredde seg som et virus i de afroamerikanske bydelene i USA på 1980-tallet.

I 1985 ble Sheldon Johnson arrestert for første gang, bare ti år gammel. Han ble raskt en kasteball i systemet og ble sendt inn og ut av institusjoner i bydelene Manhattan, Pleasantville og Hawthorne. Ifølge Johnson ble han utsatt for grove overgrep i løpet av tiden på institusjoner.

Under et alvorlig overgrep i Hawthorne endte det med at

Johnson knivstakk overgriperen og rømte.

Sheldon Johnson droppet ut av skolen, han var fattig og hjemløs – 12 år gammel. Raskt ble han rekruttert inn i gjengmiljøet i New York og ble løpegutt for narkotikaangerne. Etter hvert vokste Sheldon Johnson seg stor og sterk, og ble raskt en ledende

figur i gjengmiljøet. Men i løpet av denne perioden ble han også arrestert flere ganger.

Knallhard dom

Under tidlige fengselsopphold hadde han tilbudt livvaktjenester for fanger som trengte beskyttelse. Da han ble løslatt, var det på tide å innkassere lønn for arbeidet han gjorde i fengselet.

I 1999 var det flere som skyldte Sheldon Johnson penger for livvaktjenestene. Men han fikk ikke sine tilgodehavende utbetalt ved å spørre pent. En eks-innsatt skyldte ham 5000 dollar, en annen 7000. I begge tilfellene endte Johnson opp med å rane de to eks-innsatte. I den ene episo-

TATT PÅ FERSKEN: Slik var Sheldon Johnson kledd da politiet ankom leiligheten til avdøde. Her føres han ut av politistasjonen i bydelen The Bronx i New York.

den ble offeret slått i hodet med en pistol.

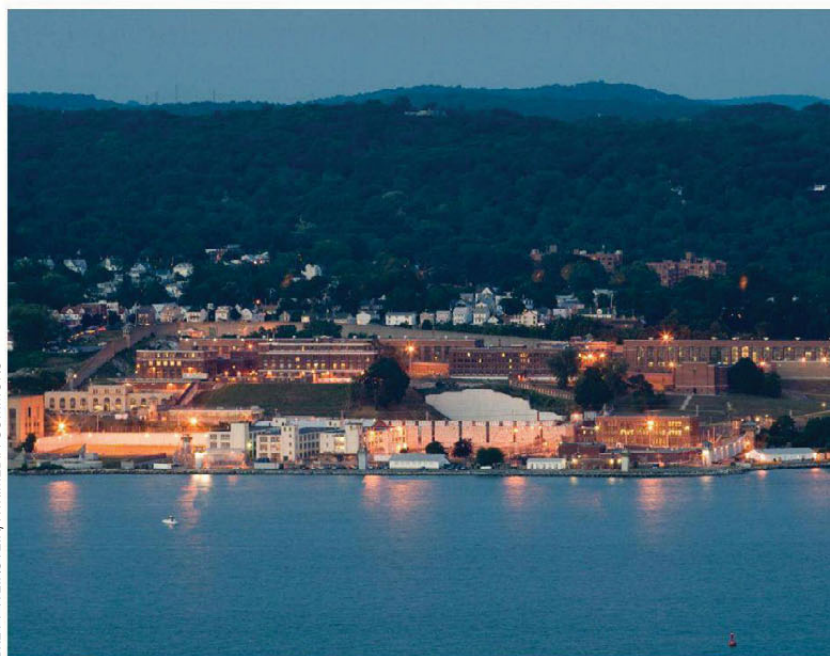
Ransofferet måtte bare sy to sting. Men på denne tiden fikk unge, afroamerikanske menn – som var kriminelle gjengangere – uforholdsmessig strenge straffer. Da Sheldon ble arrestert, fikk han to valg: En tilståelsesdom, som ville gi ham maksimalt 25 års fengsel. Eller: han kunne gjennomføre en vanlig rettssak i håp om mildere straff.



« **Jeg kunne i det minste prøve å forandre meg**



BRETT WEINSTEIN/WIKIMEDIA COMMONS



GJENGANGER: Sheldon Johnson gikk fra å være løpegutt for gjengene i New York til gjenganger i byens fengsler. Men under soning av en dom på 50 års fengsel i beryktede Sing Sing-fengselet, snudde han tilsynelatende fullstendig.



NTB

FORMIDLET SOLSKINNSHISTORIE: Sheldon Johnson var gjest i verdens største podkast, The Joe Rogan Experience. Der fortalte han sin suksesshistorie. Bare noen uker senere drepte og parterte han en barndomsvenn. Det var mer enn Joe Rogan hadde kunnet forestille seg.

Sheldon valgte det siste.

Under rettssaken fikk han en brutal realitetsorientering:

Som 24 år gammel afroamerikansk mann med afroamerikansk forsvarer, ble Sheldon dømt til 50 års fengsel av en hvit dommer.

Sheldon fryktet at han skulle dø i fengsel.

Ville forandre seg

I starten av fengselsoppholdet sto Sheldon bak mye bråk og ordensforstyrrelser. Etter hvert innså han at han måtte endre seg radikalt dersom det skulle være håp for ham.

– Jeg sa til meg selv at nå hadde jeg rotet det til lenge. Jeg kunne i det minste prøve å foran-

dre meg, sa han i et intervju flere år senere.

Sheldon ble edru, kuttet båndene til gjengmiljøet og søkte tilbake til skolen for å fullføre videregående skole.

En ensom vei

Sheldon Johnson beskrev senere rehabiliteringen som en ensom affære: Hverken familie, venner eller tidligere gjengmedlemmer hadde noen tro på ham. Da han ringte familien for å invitere dem til vitnemålsutdeling etter fullført videregående skole, kunne de knapt tro at han hadde klart det. Johnson ga seg ikke: Han engasjerte seg i fengselets videreutdanningsprogram, fullførte en





EICHMANN/WIKIMEDIA COMMONS

TØFF OPPVEKST: I bydelene Harlem og Bronx vokste Sheldon Johnson opp under svært kummerlige kår. Her ble han raskt dratt inn i kriminelle gjenger, først som løpegutt, siden som leder.



TDORANTE/WIKIMEDIA COMMONS

FULGT OPP TETT: Politiet i New York fulgte Sheldon Johnson tett i hans ungdom før han ble dømt til 50 års fengsel som vaneforbryter.



TILBAKE BAK MURENE:

Politiet har slitt med å finne en forklaring på hvorfor Sheldon Johnson toppet sin kriminelle merittliste med drap på en gammel venn, etter at Johnson tilsynelatende hadde begynt et nytt og bedre liv som sosialarbeider.

Johnson gjest i verdens største podkast, The Joe Rogan Experience. Her fortalte han sin suksesshistorie. Episoden ble sett og hørt av flere millioner mennesker.

Sheldon seilte i medvind. Men

historien skulle snart vise seg å ta en mørk vending.

Hodemist i New York

Torsdag 4. mars 2024 hørte beboere i et leilighetskompleks Highbridge i Bronx bråk fra en leilighet i 6. etasje i Summit Avenue. Blant annet skal de ha hørt en stemme som ropte «Jeg har en familie!» og tryglet for livet. Deretter hørtes et skudd.

Beboerne kontaktet vaktmesteren, som hadde tilgang til videoer fra bygningens overvåkingskameraer.

På videoene så vaktmesteren

bachelorgrad i adferdsvitenskap og begynte å jobbe i fengselets bibliotek. Han ble snart en positiv rollemodell for de andre innsatte.

– Det er bare tragisk ironi at ingen reddende faktor var til stede i oppveksten hans, men at det var fengsel som måtte til for å redde Sheldon Johnson, sa advokaten og universitetsdirektør Josh Dublin senere.

Fortalte sin historie

Som en følge av eksemplarisk

oppførsel, ble Sheldon løslatt våren 2023. Da hadde han sonet 25 av straffen på 50 år. Han gikk raskt i gang med å starte et nytt liv utenfor murene.

Sheldon fikk jobb i firmaet Queens Public Defenders der oppgaven besto i å hjelpe unge mennesker på skråplanet i fattige bydeler i New York. Han lærte ungdommene å tjene penger på lovlig vis og hjalp dem med å styre unna kriminelle løpebaner.

I starten av 2024 var Sheldon

« Ingen kunne vite at han kom til å gjøre noe sånt



en mørkhudet person som gikk ut og inn av den aktuelle leiligheten. Mannen var kledd forskjellige klær, hatter, en platinablond parykk og hadde med seg rengjøringsmidler og søppelposer. Noe måtte være åpenbart galt.

Vaktmesteren ringte politiet. Da de ankom, fant de Sheldon Johnson inne i leiligheten. Han var kledd en hvit kjeledress, lik den politiets egne kriminalteknikere bruker for ikke å etterlate spor på åsteder. Johnson hevdet at personen som bodde i leiligheten, Collin Small, var reist utenbys.

Collin Small var en barndomsvenn av Johnson. De hadde sonet sammen i fengsel. Collin hadde også støttet Johnson etter at han ble løslatt.

Politiets undersøkelser i leiligheten avdekket raskt at Collins slett ikke hadde reist bort. Hodet og armene hans ble funnet i leilighetens fryser. Andre kroppsdeler lå i søppelsekker Sheldon Johnson hadde fylt.

Sheldon Johnson hadde drept og partert kompisen.

En måned og åtte dager etter at Johnson fortalte sin solskinnshistorie i verdens største podkast,

ble han siktet for drap, våpenbesittelse og forsøk på å ødelegge bevis.

Hevder sin uskyld

I dag er Sheldon Johnson tilbake bak murene. Etter alle solemerker slipper han aldri ut igjen.

Podkastvert Joe Rogan har kommentert hendelsen. Han mener at 25 år i fengsel kan gi varige, negative endringer i et menneskes personlighet.

– Ingen kunne vite at han kom til å gjøre noe sånt. Da Sheldon gjestet podkasten, var det ingen ting som tydet på at noe slikt

kunne skje. Men 25 år i fengsel må ha endret ham.

Da Johnson ble ført inn i politibilen, ropte han ut at han var uskyldig.

I påvente av at saken skal komme opp for i retten, har Vi Menn forsøkt å få en kommentar fra Sheldon Johnsons arbeidsgiver, Queens Public Defenders. Arbeidsgiveren ønsker ikke å kommentere saken. □

Kilder:
The Joe Rogan Experience #2096,
The New York Times, CNN,
Wikipedia.

KULESIDER

Levert av Tormod Løkling

Ubrukelig

Rektor kalte den nye, unge vikaren inn til et møte.

– Jeg har fått en klage på deg fra noen foreldre, begynte han.

– Hva går den ut på? spurte vikaren.

– Den går ut på at du i en time i går spurte elevene om de kunne gi deg et eksempel på noe som er ubrukelig ...

– Ja, og hva er liksom feil med et slikt spørsmål?

– Det som er feil, sa rektor, – er at du utbrøt «helt riktig» da Marius rakte opp hånda!

Veien blir til mens du går

– Visste du at asfaltarbeidere ofte ikke har utdanning? De plukker bare opp kunnskapen langs veien.

Ukens engelske

– Daddy, why was my brother named Azzip?

– Because Azzip spelled backwards is pizza. I really loved pizza back then.

– I see. Thanks for the explanation.

– You're welcome, Lana!

Nesten ubrukt

En kar får øye på eksen sin sammen med hennes nye kjæreste på en bar. Litt påseilet tenker han at han skal servere den nye loverboyen noen spydigheter.

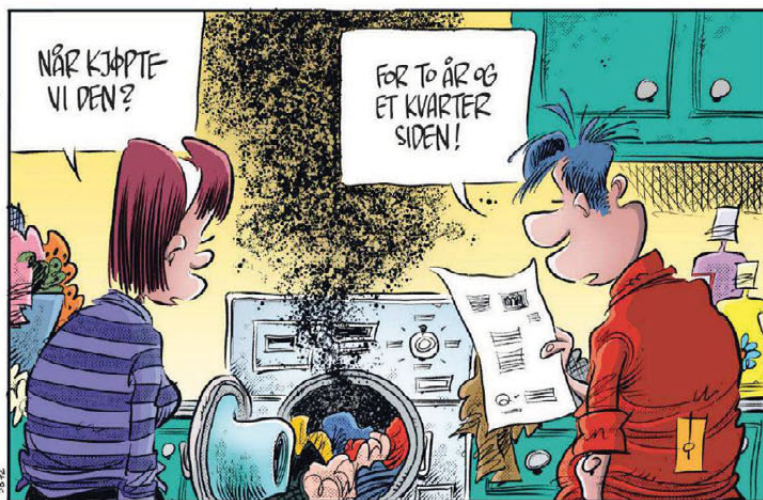
– Nå, hvordan er bruktmusa? roper han.

– Helt super, svarer eksens nye kjæreste rolig, – etter de første fem centimeterne er den faktisk akkurat som ny!

OPPGULP



PANOLIS



PANOLIS





Pære-fugl

Holder seg til reglementet

Morten var en ivrig sportsfisker, men ellers ikke så lys i toppen.

Nå stundet det mot sommer, og han hadde søkt seg jobb som badevakt på den lokale stranda.

– Hva er det første du gjør når du har fått trukket en drukkende opp av vannet? Lød det innledende spørsmålet på jobbintervjuet.

– Det er enkelt, sa Morten, – jeg måler lengden, og er den under minstemålet, så kaster jeg ham uti igjen!

Ikke bli for opphisset

– Jeg er så lei av å alltid komme for tidlig når jeg har sex.

– Ja, det er ikke helt bra, du burde tenke litt på din kone.

– God idé, det kan kanskje hjelpe!

Spydig mor

Mor: – Vi får gjester snart, så du må nesten rydde rommet ditt.

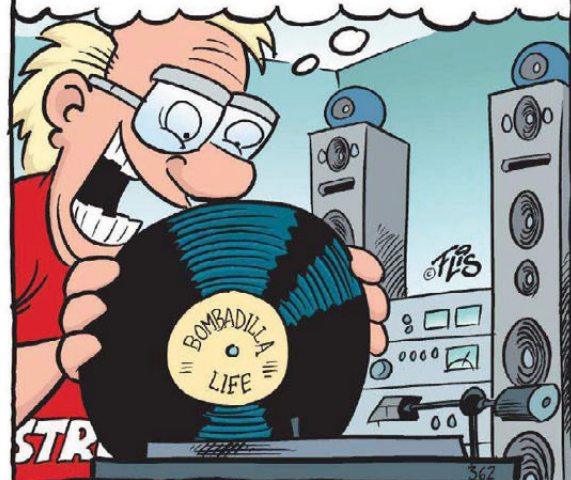
Tenåringssønnen: – Hvorfor må jeg rydde rommet mitt fordi vi får gjester? Vi skal vel ikke spise der inne?

Mor: – Tja, siden du faktisk har alle glassene og tallerkenene våre der inne, så må vi nesten det ...

FLISESPIKKER

© Øyvind Sagäsén

REGA PLANAR MED SHIBATA PICKUP, HÅNDLAGDE KARBONHØYTTALERE MED GULLKABLER ... NÅ FÅR VI ENDELIG HØRE OM DET VAR VERDT Å TA OPP ET NYTT LÅN PÅ HUSET!



Vesentlig forskjell

– Det er en tanke som får meg til å innse at jeg nok drar på årene.

– Og hva er så den tanken?

– De vennene jeg før møtte på diskoteket, møter jeg nå på apoteket!

Lettere omskrevet naturlov

Læreren: – Er det noen som kan fortelle meg ved hvilken temperatur vi får is?

Eleven: – Ja, det er ved rundt 18 grader, det.

Læreren: – 18 grader, sier du?!

Eleven: – Ja, alle vet jo at det er da isbilen dukker opp!

«Best før, ofte god etter»

De to venninnene satt og snakket om hetetoktene som de begge hadde begynt å bli plaget av om natta.

– Jeg synes egentlig ikke vi skal være så redde for overgangsalderen, jeg, sa den ene.

– Hvorfor ikke?

– Fordi det bare er eggene som går ut på dato, ikke høna!

Genial plan

Ragnar kom kraftig beruset hjem fra firmafest.

Nå lurte han på hvordan i alle dager han skulle få sneket seg inn på soverommet på dette ugudelige tidspunktet uten at kona merket det.

Etter en stund kom han på en super idé og listet seg inn på kjøkkenet. Der dro han ut alt han fant av kasse-roller og lokk, og bandt dette fast på kroppen med en hyssing.

Da han begynte å stavre opp trappa med alt husgerådet på slep, mumlet han triumferende: – Hun kommer aldri i livet til å høre meg i alt dette spektaklet!

Vinnerlykke

– Hvis jeg tar toppgevinsten i Lotto, så kommer ingen rundt meg til å ha dårlig råd lenger.

– Mener du det?

– Jepp, da flytter jeg til et mye rikere nabolag!

RuteTid



av Børge Lund © B. Lund/distr./strandcomics.no





Dårlig ordning

– Hvordan ligger du i rute med tanke på sommerkroppen?
– Vel, hjernecellene og hårcellene dør jo og blir borte hele tiden, men de forbanna fettcellene ser ut til å ha evig liv!

Audition

– Jeg kom til å slippe en tordnende fjert på bussen i går.
– Hvordan gikk det?
– Fire stykker snudde seg og så på meg, jeg følte det som om jeg var med på The Voice!

Tre typer mennesker

Pessimisten sier:
– Glasset er halvtomt.
Optimisten sier:
– Glasset er halvfullt.
Jeg sier:
– Jippi! Det er plass til vodka!

Langsynt men skarpsynt

Petter hadde begynt å bli langsynt og gikk til optikeren.

Etter synstesten sukket han og sa: – Det er i hvert fall én bra ting med synet når man passerer 50.

– Jeg liker innstillingen, sa optikeren, – men blir nysgjerrig på hvilken bra ting det er du tenker på?

– Jeg tenker på, sa Petter, – at du nok ikke kan lese noe du holder helt nært, men du kan til gjengjeld kjenne igjen en idiot på 100 meters avstand!

Noen har alltid rett

– Vet du hva definisjonen på et forhold er?
– Nei?
– I et forhold er det alltid én som har rett. Pluss en mann.



Yamaha MT-01

Innledet en æra

I 1999 viste Yamaha frem et konsept som vakte stor oppmerksomhet. Yamaha hadde ingen planer om å sette den produksjon, «problemet» var bare at folk ville ha den. ►



PRODUSENTEN

DESIGNSTUDIUM: I 1999 ble MT-01 vist frem som et rent designstudium. Den kom til verden som et rent blikkefang, men det var ikke nok for markedet.

KLASSIKER



IKONISK STATUS: Den ligner ikke grisen og er ikke best på noe, men Yamaha MT-01 er en storhet i MC-historien.

JON ASGEIR LYSTAD

Tekst: **Jon Asgeir Lystad**

Foto: **Jon A. Lystad/Produsenten**

Senhøsten 1999 viste Yamaha frem en sær kreasjon på Tokyomessen. MC-bransjen var vital og produsentene kjempet om å lage sykler som var mer fancy, sterkere og raskere enn alt annet. På denne tiden var Yamaha i sitt kreative hjørne. De hadde akkurat lansert R1, og viste med den at de var i stand til å lage superraske gate-racere som overgikk alle konkurrenter. De hadde ikke behov for å komme med heftigere maskiner. I stedet ville de vise verden at de også var i stand til å tenke annerledes. Helt annerledes. Og det demonstrerte de til gagns i Tokyo med MT-01: En minimalistisk roadster med et utseende en ikke hadde sett maken til. En brutal roadster med en monumental V-motor som dominerte hele estetikken. Den brøt med alle konvensjoner og vakte behørig oppsikt.

Bønner ble hørt

I utgangspunktet var MT-01 et designstudium som skulle vise verden hvor kreative Yamaha var. Den så nærmest ukjørbar ut, hvilket den faktisk også var. Utseendet var så sært at bare tanken på å ta den ut på landeveien virket helt hinsides. Bare noe så prosaisk som å montere et registreringsskilt under baklykten lot seg rett og slett ikke gjøre. Den spesielle MC-en vakte imidlertid stor begeistring og folk ville se den produksjon. Etterspørselen etter den skal ha vært så omfattende at det utgjorde et delikat problem for Yamaha.

Utseendet var én ting: Å skulle konvertere den til en kjørbare landeveissykkel uten at det outrerte utseendet ble ødelagt, lot seg vanskelig gjøre. Rent teknisk var det også komplisert. Selv om V-twin-motoren allerede var benyttet i fabrikkens største cruiser, var mange av de tekniske løsningene av en art som knapt lot seg gjøre å sette i serieproduksjon. Men med noen tilpasninger kunne det kanskje la seg gjøre å få den ut på markedet, resonnererte Yamaha, som gikk løs på oppgaven med å utvikle en produksjonsmodell. En modell som til forveksling lignet prototypen ble



vist frem høsten 2004. Bønnene var hørt.

Ble kostbar

Den var døpt MT-01. Etter sigene var bokstavene et akronym for «Master of Torque» (moment-sjefen), hvilket ikke var helt bak mål. V-twin-motoren på 1700 kubikk, som kom fra cruiseren Road Star Warrior, var nemlig blant datidens mest momentsterke motorer. Når den ble puttet inn i en lettere og minimalistisk roadster, måtte resultatet bli en orgie i brutalt dreiemoment.

Om MT-01 nå ble gjort tilgjengelig for kjøp, så dreide det seg ikke om en MC for folk flest. Siden prototypens utseende i



JON ASGEIR LYSTAD



JON ASGEIR LYSTAD

TEKNISKE DATA

Yamaha MT-01	
Motor: Tosylindret luftavkjølt V.	
Slagvolum, cm³: 1670	
Effekt, hk ved o/min: 90/4750	
Dreiemoment, Nm ved o/min: 150/3750	
Egenvekt, kg: 240	
Tilhengervekt, kg:	00
Lengde/bredde/høyde, cm:	00
Bagasjerom, liter:	00
Standard dekkdimensjon:	00
Forbruk, EU-miks l/mil:	00
CO2-utslipp, g/km:	00
0-100 km/t, fabrikk, sek:	00
Toppfart, km/t:	00
Pris i 2005, kr: 229 900	

DETALJER: Går man MT-01 nærmere etter i sømmene, mangler det ikke på sære detaljer. Se bare på bensintanken.

I SÆRSTILLING: MT-01 er et sjeldent syn. Stiller du med en 20 år gammel MT-01 nå, eller om 15-20 år for den saks skyld, påkaller du garantert stor oppmerksomhet.

KLINT MELLOM: Hele hekken domineres av to gigantiske eksospotter. Setet er nærmest klint mellom dem. Det er slike detaljer som gjør MT-01 til det den er.

PRØVEKJØRT: YAMAHA MT-10

Vi maste oss til en test den gangen.

Alle var nysgjerrige på hvordan MT-01 var å kjøre, men det var få for-unt å prøve den. Importøren tok inn kun noen få eksemplarer. Vi mas-te og maste om å få teste den, og til slutt ga importøren etter. Anta-gelig for å bli kvitt maset vårt. Vi fikk låne et eksemplar – med prøveskilt.

MT-01 var ikke primært bygget for å være super på veien. Det var utseendet og imaget som telte. Funksjonaliteten kom i andre rekke. Likevel ble vi overrasket over hvor kjørbar den faktisk var. Det var ikke snakk om en superkomfortabel tursykkel med dyriske krefter, men den fungerte ganske bra. Tross massiv pondus og ganske høy vekt, bød den på presise og nesten sportslige kjøreegenskaper. Under de tøffeste svingøvelsene fordret den riktignok litt krefter, men ikke til å bli sliten av. Brukte man armmusklene, kvitterte den med fin dynamikk og leken respons. Faktisk var det gøy å herje med MT-01 i svingene.

Motoren var også med på moroa. To sylindre og 1700 kubikk ga ikke masse turtallsvilje og sprudlende spenst, men motoren respon-derde kjapt og spontant på gassen. Under testen ble vi også imponert over girkassa. Stikk i strid med vår frykt for en klunkete og upresis cruiser-giring, skjedde MT-skiftene med kortsteget presisjon. Det var morsomt å leke med girpedalen – både med og uten clutch.

MT-01 var ikke best på noe, men god på ganske mye. Var den sporty? Tja, usportslig var den i hvert fall ikke. Bekvem? Ja, hvis man klarte seg uten kåpe. Var den lett kjørt? Det fantes mer lett kjørte mot-orsykler, men man ble ikke sliten av å kjøre den. Tvert om.

MT-01 beveger følelsesregisteret så det holdet. Man blir varm i sjela av å kjøre rundt i trange bygater og se speilbildet av seg selv i utstil-lingsvindue. Når den lavfrekvente lyden av 1700 kubikk brer seg, blafrer trommehinnene av fryd og man får frysninger langt inn i rygg-margen. Når man parkerer blant andre motorsykler og opplever at den påkaller større oppmerksomhet enn Harley-er til en halv million, kan man ikke unngå å smile.



JON ASGEIR LYSTAD



størst mulig grad skulle ivaretas, ble resultatet en kostbar produksjon. Følgelig ble prisen høy. I 2005, altså for 20 år siden, kostet den 230 000 kroner. Det var på nivå med Harleys toppmodeller. Den gang var Harley selveste symbolet på MC-status. Japannerne var ikke i nærheten av å kunne oppnå noe tilsvarende. Etter manges mening var MT-01 overpriset.

Selv om Yamaha imøtekom ønskene om en annerledes motorsykel, ble ikke MT-01 noen storselger. Den stive prisen sørget for det. Når det gjaldt prestasjoner, hevdet den seg heller ikke. Selv om den hadde et dreiemoment som gikk utenpå det meste, presterte den ikke stort mer enn en gjennomsnittlig mellomklasse-allrounder. Man kunne altså få en like bra sykkel for halve prisen. For 20 år siden var ikke markedet villig til å betale en kvart million for en middelmådig sykkel. Følgelig ble MT-01-historien kort. Produksjonen ble lagt ned i 2010. De siste eksemplarene ble solgt i 2012.

JON ASGEIR LYSTAD

Innledet en æra

Om kjøreopplevelsen var nokså forglemmelig og MT-01 nøkternt sett er en parentes i MC-historien, så ble den eksentriske

MINIMALISME:

Instrumenteringen begrenser seg til en enkel klokke med mekanisk turteller og digitalt speedometer-display.

MC-en starten på en ny æra for Yamaha. Den var enkel, men tøff. Den hadde et design som appellerte og som det var umulig å være likegyldig til. Selv om originalen ikke ble noen storselger, skjønte Yamaha at konseptet hadde et stort potensial. Med et slikt utgangspunkt gikk Yamaha i gang med å utvikle en ny motorsykelserie. En serie minimalistiske roadstere med priser som alle kunne fordøye. Serien ble selvsagt hetende MT. Først ut var MT-09, en bøllete roadster med 900-kubikks motor. Den kom i 2014. Året etter ble den Norges mest solgte motorsykel.

Hva så med originalen? MT-01 står i en særstilling og er blitt en ettertraktet klassiker med gryende ikon-status. Den er stamfaren til alle dagens MT-modeller i alle størrelser. Selv er den gått over i historien, men går likevel aldri ut på dato.

□

Priser nå

Vi har sett strøkne eksemplarer blir tilbudt for litt over 100 000 kroner, men det er uvanlig. Brukte MT-01 finnes, men etter 15–20 er de sjelden helt originale lenger. De som er så heldige og eie et pent og 100 prosent originalt eksemplar, tar vare på det som om det var av gull. Spør du dem om å få kjøpt får du kanskje et positivt svar, men da holder det neppe med 100 000 kroner. Men det behøver likevel ikke å være en dårlig investering. Det finnes ikke mange strøkne MT-01 igjen, og prisene er oppadgående. Den har klassikerstatus og trolig vil den stige i verdi.

SER DU LIKHETENE?:
MT-09 fra 2014.



DNA-ET VIDERE-BRINGS: Yamaha
MT-07 for 2025.



PRODUSENTEN

PRODUSENTEN

MOMENTMOTOR: Motoren er en modifisert utgave av V-twin-motoren fra cruiseren Road Star Warrior. Med 1700 kubikk er den ingen turtallsjager, men moment har den.





Ved Mats Schjølberg, Ushagen

HOLDER DERE OSS FOR
NARR? HER ER DET JO IKKE
GRØNT I DET HELE TATT!



NYTT FRA NETT

➤ FLYET HAR DEN FORDELEN
AT DET KAN KLATRE NED
TRAPPER.

Boeing 747



Boeingginging 747



MEMEZAR/INSTAGRAM



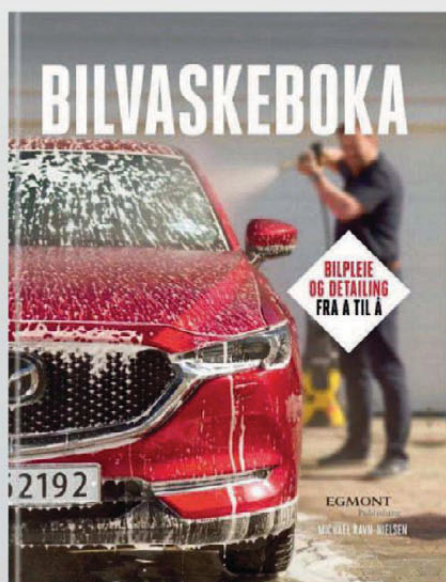
Er krigen slutt?

Samuraiene hadde hold seg skjult, og ble over-
rasket da de fikk vite at Boshinkrigen tok slutt
for over 150 år siden.

Er du glad i eldre biler? Prøv et abonnement på



Norsk Motorveteran har siden 1991 vært Norges største og mest profesjonelle magasin for alt som har med motorisert samferdselshistorie å gjøre, med tyngde på gamle biler og motorsykler i Norge.



Få 'Bilvaskeboka' i velkomstgave!

Alt du trenger å vite om bilvask og polering - det man i dag har begynt å kalle «detailing»! Michael Ravn-Nielsen deler sin erfaring og kompetanse i Norges første bok om bilvask og bilpleie. Boka er rikt illustrert av den profesjonelle detaileren Reidar Talset, og alle fremgangsmåter er beskrevet i detalj med forslag til hvilke bilpleieprodukter som kan brukes. Les om hvorfor god bilpleie kan spare deg for tid og penger. Forebygg skader og øk verdien på bilen. Oppdag gleden ved å ha bilpleie som hobby!

**Bestill på ved å skanne QR-koden:
Velg mellom:**

Et halvt år kr 599
Ett år kr 1099

+ kr 49 i porto i forsendelse for gaven



Abonnementet løper til oppsigelse. Etter introduksjonstilbudet vil faktura for neste periode være kr 679 for halvår og kr 1179 for ett år



**PROVE-
KJØRT**

Som meislet

Toyota Hilux GR Sport II



ut av granitt

Hilux er barskere enn noensinne og gjør det utilgjengelige tilgjengelig. Bare synd at den selv er utilgjengelig.

BREDBENT: Hilux GR Sport II har 15,5 centimeter bredere bakaksel enn standardversjonen og 13,5 cm bredere foraksel. Kraftige skjermbreddere gjør at GR Sport-versjonen ser ut som noe fra Arctic Trucks. Signaturgrill fra Dakar-bilen.

Tekst og foto: **Martin Jansen**

Hilux ble introdusert i 1968. Siden den gang er mer enn 27 millioner solgt. Den har for lengst oppnådd legendarisk status på grunn av sitt renomme som nærmest uslittelig.

Nå kommer den i fornyet versjon, blant annet den barskere versjonen GR Sport II. Vi Menn har vært på pressekjøring av Hilux i Tyrkia der mesteparten av kjøring foregikk på grusveier og offroad. Vel plassert i sjåførsetet kan man undre seg over hva som er så gildt ved Hilux. Stort sett samme førermiljø som før der en ganske beskjeden åttetommers berøringsskjermer spiller en slags hovedrolle. Brukervennlig og greit, men ikke noe som bygger legender. Utforming av dashboard er det andre som gjør bedre, som Ford Ranger.

Derimot blir vi påminnet årsaken til den spesielle statusen straks vi begynner å kjøre bilen på særdeles ujevnt underlag, humper og dumper, over fjellpartier og jordhauger, gjennom bekefar, gjørme og opphopninger av kram snø som solen ennå ikke har tatt kverken på. Det humper og skumper, men det kommer ikke en lyd fra understellet. Det er stumt. Ingen knirking eller gnisning. Interiøret er muligens kjedelig og gammeldags, men er uten klagelyder. Den eneste skramlingen som høres er fra vårt eget løssøre som ligger hist og pist. Hilux virker fortsatt ekstremt godt skrudd sammen og føles som en av de siste representantene for «overengineering».

Bedre egenskaper

Tilbake til selve Hilux-versjonen, GR Sport II: I 2023 lanserte Toyota en spesialversjon av den populære pickupen, kalt GR Sport. GR-akronymet står for Gazoo Racing som er Toyotas racing-divisjon, og GR Sport-utgaven skilte seg fra standardversjonen med styling-detaler som hintet om racing-avdelingen. Det dreide seg ikke bare om pynt. Spesialmodellen kom også med nytt fjæringssoppsett. Nye støtdempere med monotube-design og større diameter på stemplene, samt stivere skruefjærer foran sørget for at GR Sport-versjonen ►

SAVAS YILMAZ



PRELLER AV: Kjøringen synes på eksteriøret men ellers preller det meste av på Hilux GR Sport.





BEDRE DEMPING: Nye støtdempere plassert lenger ut gir bedre dempeeegenskaper og raskere respons under krevende forhold.

leverte noen hakk bedre kjøreegenskaper og mindre vibrasjon enn standardversjonen.

Andre generasjon GR Sport er enda hvassere. Den ser ut som den kommer rett ut av ombyggingshallen til Arctic Trucks. Sammenlignet med standard Toyota Hilux har den est ut sideveis med hele 14 centimeter foran og 15,5 centimeter bak. Den har bredere sporvidde og det barske utseendet forsterkes av



LØFTET: Bakkeklaringen er 32,3 centimeter og vadedybden er 70 centimeter.



LITT MER SPORTY: GR Sport-skinnratt og girhendler.

svarte, kraftige skjermbreddere og all terrain-dekk på sortlakkerte 17-tommers felger. Signaturgrill fra Dakar-bilen, annen plassering av tåkelysene, sidetrinn, speil og dørhåndtak i svart bidrar også til at den skiller seg ut, i tillegg til metallfarget underbeskyttelse foran, svartlakkert støtfanger bak og GR Sport-logoer.

Den er også løftet, noe som gir litt høyere bakkeklaring og to centimeter høyere kjørestilling.

Basert på våre erfaringer med Arctic Trucks-ombygde biler betyr det at GR Sport II vil ligge bedre og noe mer stabilt på veien med mindre krenkning i svingene enn standard Hilux. GR Sport-versjonen bekrefter erfaringene. Bremsingen besørgeres av forstørrede skivebremses: 17 tommer foran, opp fra 16 tommer tidligere, og nye 15-tommers skivebremses bak, som erstatter de tidligere trommelbremsene.

Semsket skinn og girhendler

Innvendig fortsetter GR Sport-signalene med røde detaljer. Setene er delvis i skinn og syntetiske stoff som er semsket. De har kraftigere sidevanger enn standardversjonen og er bitte litt mer komfortable når det skumper. Setene er utstyrt med sølvdekaljer og GR Sport-logo. Instrumentpanelet og rattet er også prydet med GR-pynt.

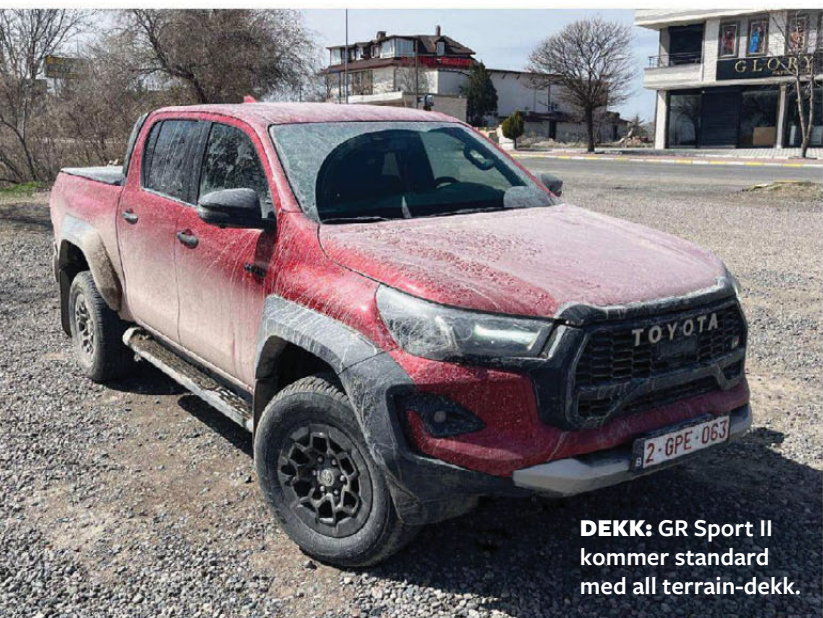
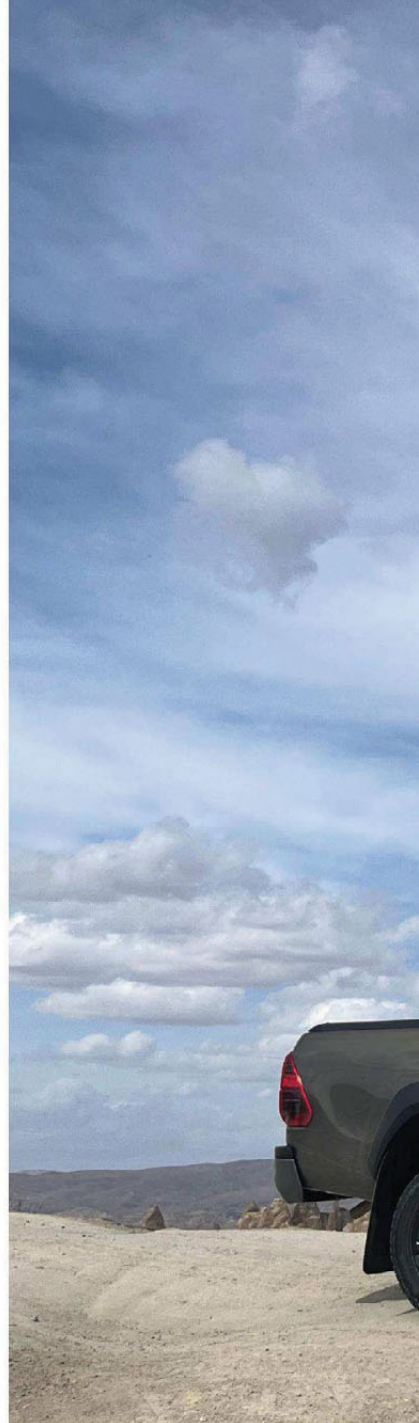
Berøringskjermen på åtte



LITT ENDRING: Berørings-skjermen er mer bygget inn i dashbordet. Senterkonsollen har ny utforming. En av kopp-holderne har måttet vike for et lite panel med knapper og bryter for kjøremodus og MTS-knappen (Toyota Multi-Terrain Select). MTS er en offroad-funksjon som regulerer hjulspinn ved å automatisk justere gasspådrag og bremser for bedre traction-kontroll.



FORGJENEREN: Førermiljøet i forgjengeren. Det er ikke snakk om store endringer.



DEKK: GR Sport II kommer standard med all terrain-dekk.



BOLIGBLOKK: Nye Hilux ble prøvekjørt i Kappadokia i Tyrkia, som er kjent for klippearbitektur og huleboliger. Den porøse bergarten gjorde det mulig å bosette seg inne i klippene. Kappadokia står på UNESCOs verdensarvliste og noen av bosettingene er flere tusen år gamle.



tommer er den samme som i vanlige Hilux og multimediesystemet har skybasert navigasjon. Det finnes også et offline navigasjonssystem for områder uten nettilgang. Foretrekker du Google Maps, kan Apple CarPlay kobles til trådløst, kabel for Android Auto. Som første versjon av GR Sport er andre versjonen utstyrt med girhendler foran rattet som du kan overstyre den sekstrinns automatkassa med.

Solid nyttelast

Motoren er den samme som før: 2,8-liters diesel med 204 hestekrefter og 500 Nm. Nytteegenskapene er i toppklasse med 1000 kilo nyttelast og hengervekt på 3500 kilo.

ROBUST: Hilux virker mer robust enn de vulkanske klippeformasjonene av tuffstein i Kappadokia, Tyrkia. Standard Hilux kommer nå med 48V-system.

Tallene er de samme for standard Hilux som nå er blitt såkalt mildhybrid med 48V-system. Motoren driver en kompakt motorgenerator ved hjelp av et beltesystem, som igjen lader 4,3 kWt-batteriet som er plassert under bakseteplassen. Mildhybrid-systemet skal forbedre akselerasjon, kraft og effektivitet, noe som ikke er mulig å merke under prøvekjøringen i Tyrkia. Viktigere er det trolig at 48V-tilføringen hverken forringer nytteevnen eller terrengegenskapene. □

TEKNISKE DATA

Modell:	Toyota Hilux GR Sport II	Toyota Hilux Hybrid 48V
Motor, cm³:	2755	2755
Effekt, hk ved o/min:	204/3400	204/3000-3400
Dreiemoment, Nm ved o/min:	500/1600-2800	500/1600-2800
Egenvekt, fra kg:	2125	2165
Tilhengervekt, kg:	3500/750	3500/750
Nyttelast, kg:	1000	1000
Lengde/bredde/høyde, cm:	533/202/188	533/190/187
Lasteplan, cm L/B:	156/154	156/154
Lasteplan, dybde, cm:	48	48
Bakkeklaring, cm:	32	31
Vadedybde, cm:	70	70
Standard dekkdimensjon:	265/65 R17	265/60 R18
Forbruk, WLTP, l/mil:	1,1	1,0
CO ₂ -utslipp, g/km:	280	265
0-100 km/t, fabrikk, sek:	10,7	10,7
Toppfart, km/t:	175	175
Pris fra kr:	845 400	672 400

VI MENN MENER:

Toyota Hilux leverer igjen det bunnsolide inntrykket som er årsaken til at den ofte er eneste bil å se i ekstremt avsidesliggende og ugjestmilde strøk. Pickup er dessverre blitt et kostbart kjøretøy i Norge, men den største nedturen med Hilux er at den allerede er så godt som utsolgt i 2025.



Skjult kystperle

Glem snobberiet på Côte d'Azur langs middelhavskysten. I Les Sables d'Olonne er det havet som spiller hovedrollen.

VIL DU HA hav og sjø, men noe annet enn den franske rivieraen, bør du sette kursen mot Les Sables-d'Olonne – kystbyen som lever og ånder for havet.

Her er det ikke champagne og designvesker som gjelder, men salt sjøluft fra Atlanterhavet, fiskebåter med sjel – og puber langs havna, der du kan dele bord med en verdensomseiler.

Dette er nemlig byen hvor planetens tøffeste seile-eventyr, Vendée Globe, starter og slutter. Hvert fjerde år legger en rekke gærninger ut fra havnen i Les Sables-d'Olonne, hver for seg i hver sin seilbåt. Vendée Globe er et solorace der man må klare seg selv i mellom 60 til 100 dager, til du til slutt kommer tilbake til utgangspunktet. 32 båter kom seg gjennom tidligere i år, og neste konkurranse er ikke før i 2028.

Men Les Sables er mer enn båter og sære einstøinger med seilbåt. Den tre kilometer lange, sørvendte sandstranda er som skapt for deg som vil ligge paddeflat med en kald en i hånda. Eller du kan besøke byens særreste nabolag: Île Penotte. Der har en lokal kunstner dekorert hele kvartalet med skjellkunst og mosaikker. Litt som Gaudí, bare med østers.

Vil du ha mer fast grunn under føttene, klatrer du opp i det gamle fyrtårnet ved Saint-Clair-festningen. Atlanterhavet har aldri sett bedre ut.

STRANDLIV: Et ujålete alternativ til rivieraen.

3,2

km er bystranda i Les Sables d'Olonne

Mat og drikke

Les Sables-d'Olonne byr på fisk og sjømat så fersk at den nesten spreller på tallerkenen. Prøv den lokale spesialiteten mouclade – blåskjell med fløte, karri og hvitvin, gjerne servert med gâche vendéenne, en søt brødspesialitet.

Den lille byen har fem steder som er nevnt i Michelin-guiden, og alle serverer sjømatretter med sesongens lokale råvarer.

Utfordring: Avslutt kvelden med en bière pression (fatøl) på en lokal pub, og se om du kan komme i snakk med en som har vært med på Vendée Globe.



UTKIKKSPUNKT: Fra det gamle fyrtårnet Arundel får du utsikt over byen og havet.



JULIEN LEIVIN/TB

Oppsving for TV-øy

TV-serien *White Lotus* har satt fokuset på luksuriøse feriereiser, og i tredje sesong er det den thailandske øya Koh Samui som spiller hovedrollen. Det har gitt ferieøya en kraftig økning i interesse. Ifølge hotels.com har antallet bookinger økt med 65%.

Skal du virkelig følge i seriens fotspor, er det Four Seasons Resort Koh Samui som er åsted for det meste av handlingen. Også i de to forrige sesongene var det Four Seasons-hoteller som ble brukt som kulisse for *White Lotus*-kjeden.

Her kan du leie deg overdådige villaer, du kan ta yoga i solnedgangen og spise hummer på senga. Bare pass opp for giftige fruktkjerner, russiske kampsportentusiaster og styrtrike menn med drap på samvittigheten. De gjør seg best på TV-skjermen.



KAVRAM/NTB



STRYN SOMMERSKI

Vintersavn

Selv om termometeret kryper oppover og snøen har forsvunnet i lavlandet, er det flere steder i Norge der snøen holder seg godt inn i sommermånedene, for deg som lengter etter de siste stavgangene.

Stryn Sommerski, FONNA Glacier Ski Resort og Galdhøpiggen Sommerskisenter er tre steder som tilbyr muligheter for både nedover- og bortoverski, og åpner årets sesong i mai.

I tillegg kan du flere steder i høyfjellet finne snøflekker egnet for kortere langrennsturer, særlig på Sognefjellet og Jotunheimen. Mange langrennslag legger høydetrening til Sognefjellshytta.

Norges vakreste

Hauklandstranda i Lofoten er flere ganger omtalt som Norges vakreste strand. Nå får stranda et etterlengtet løft, med åpningen av et nytt servicebygg og kafé. Prosjektet er et samarbeid mellom Vestvågøy kommune, Nasjonale turistveger og Nordland fylkeskommune, og målet er å forbedre besøksopplevelsen, samtidig som man tar hensyn til det sårbare kystlandskapet. Bygget er tegnet av Arne Henriksen Arkitekter AS og er designet for å smelte naturlig inn i omgivelsene.

Hauklandstranda, sammen med Vik og Uttakleiv, tiltrekker seg opptil 250 000 besøkende årlig. Servicebygget, sammen med definerte stier og oppholdsarealer, skal bidra til å redusere slitasje på terrenget og forbedre besøksforvaltningen.



INDREFILETEN AV SØRLANDET



Tekst: Redaksjonen

Det er trolig ingen andre regioner i Norge som vekker så sterke assosiasjoner om sol og sommer som Sørlandet. Det handler om båtliv, reker på brygga, skjærgård, sandstrender og svaberg, hvitmalt trebygninger og bløde konsonanter. Utallige småbarnsforeldre har mer eller mindre frivillig oppsøkt Dyreparken i Kristiansand for å se Kaptein Sabeltann og sjimpansen Julius, og mange har nok også vært på Lindesnes fyr for å oppleve Norges sydligste fastlands-punkt, men her skal vi ta en nær-

mere kikk på fem flotte kystbyer på Sørlandet.

1 DEN HVITE BY

Avkjøringen er like etter tunnelen kalt Sørlandsporten. Deretter bærer det lukt ut mot Skagerrak, og en by der trematerialer skattes høyt.

Risør er kanskje mest kjent for Trebåtfestivalen den første helgen i august, da over 10 000 tilreisende besøker en festival sentrert rundt byens fortid som stolt sjøfarts- og båtbygger-by.

Risør kalles også «Den hvite by» – en betegnelse den kunne delt med flere andre småbyer i den sørlandske skjærgården. Visstnok er tradisjonen med hvitmalt hus ikke er mer enn rundt

FESTIVAL: Den tradisjonsrike trebåtfestivalen i Risør blir i år for første gang også for plastbåter i form av nyvinningen Risør Classic Boat Festival, en festival for plastbåtene som ble produsert fra 1950-tallet og ut på 80-tallet, mange av dem av norske produsenter.

På rekke og rad ligger de, sommerbyene på Sørlandet, preget av hvite trehus og blått hav på alle kanter. Det er bare en kort svipptur mellom byene som utgjør Sørlandets indrefilet.

FLEKK PÅ KARTET: Fra lande- og sjømerket Risørflekken er det flott utsikt over den vakre sørlandsbyen.



RISØR

MAVERIX MEDIA

hundre år gammel. Før den tid var det vanlig å bruke alle slags farger på hus. Men det kan ikke nektes for at hvitmalt hus gir en fin og enhetlig kontrast til blåmalt hav og himmel.

Blant byens største attraksjoner er Risørflekken, som er et av Sørlandets eldste seilmerker. Det var hollandske sjømenn som først kalket denne fjellknausen på 1600-tallet. Da som nå får du flott utsikt over Risør by, havnen, Stangholmen fyr og skjærgården herfra. Visstnok skal det bety hell i kjærlighet å kysse her oppe, så hva med en piknik med en heldig utvalgt? Du kan komme deg opp på flere måter. Fra byen tar det cirka 10 minutter å nå toppen enten via Urbakken, Buvika,



STANGHOLMEN FYR

MUSIKK PÅ FYRET: Risør kammermusikkfest arrangeres i år for 35. gang. Den spilles i gang 24. juni, og 28. juni kommer selveste Sissel Kyrkjebø og Kristiansand Symfoniorkester til Stangholmen fyr.



ADAM READ FOTO

BADEGRYTA: Jettegryta på Sild er et yndet utfartsted. Den kalles også for badegryta på Sild.



ISELINN ANDERSEN

FLEKKEFJORD MUSEUM: En kjøpmannsgård fra 1724, to krambuer og Flekkefjordskøyta «Solstrand» inngår i samlingen. Museet er åpent hver dag fra 18. juni til 22. august. Se vestagdermuseum.no



HANNE FEYLING

**PÅ SKINNE-
GANGEN:**
Dresin-sykling på nedlagte Flekkefjordbanen er en morsom og annerledes opplevelse.

**HYGGELIGE
OMGIVELSER:**
Det er trivelig å rusle rundt mellom trehusbebyggelsen i Flekkefjord.



PEDER AUSTRUD

FLEKKEFJORD

Kunstparken eller Krantoppen. Det er også mulig å kjøre opp om du ikke ønsker å gå, og mange av stiene i området er både barnevogn-, rullestol- og rullatorvennlige.

Mellom hvite hus og måkeskrik ligger den fredelige Hollenderhagen, som var som en hemmelig hage frem til 2020. Den ble grunnlagt i 1860 og er dermed en god kilde til Risørs historie. Fra 1880 hadde byens to brannmenn nattevakt i Branntårnet, som i dag er sommergalleri og drives av flere kunstnere.

En halvtimes kjøretur utenfor byen på Sild ligger Nord-Europas største jettegryter med en diameter på seks meter og fem meter dype. Fra parkeringsplassen er det en spasertur på 25 minutter som du kan krone med en dukkert i naturens badekar. Stangholmen fyr byr på alt fra bading til utepils og gode måltider. Hver sommer arrangeres Risør kammermusikkfestival her. Ferje hver halvtime fra brygga ved politistasjonen fra St. Hans. Trebåtfestivalen er møteplass for de vakreste trebåter og er arrangert siden 1983, i år fra 7.–9. august.

2 HOLLENDERBYEN

Flekkefjord ligger helt innerst i Byfjorden, som er en del av Lafjord. Det er omtrent midt mellom Kristiansand og Stavanger. Den eldste bydelen omtales ofte som Hollenderbyen, som stammer fra tiden da Flekkefjord drev handel med Holland på 1500- og 1600-tallet, spesielt innen trelast og fiskeprodukter. I Flekkefjord kan du rusle langs gamle brosteinsgater mellom hvite trehus, ofte pyntet med sesongens fineste blomster. Flekkefjord er den vestligste av sørlandsbyene, og noen mener at den også er den vakreste. Ta turen opp til Lilleheia med utsyn over byen.

Byen er blant annet kjent for sin arkitektur. Flekkefjord har nemlig åttekantet kirke, og flere av husene har åttekantede tårn. På spaserturen gjennom byen vil du trolig oppdage innslag av gatekunst. Flere vegger er dekket av fargerike kunstverk og skaper en fin kontrast mot de gamle byggene. Vil du bo i omgivelser med historisk sus, så sjekk om Grand Hotell Flekkefjord har ledige rom. Hotellet, som åpnet dørene i 1897, ligger midt i sentrum, er nylig pusset opp og har klart å bevare det koselige, litt gammeldagse preget. Når det er tid for å bevege seg ut av sentrum, kan man finne roen på øya Hidra, gå tur til jettegrytene på Brufjell eller dra på dresin-sykling på Flekkefjordbanen mellom Flekkefjord og Sira. Ta med niste, vann og en varm jakke til tunnelstrekken.

LILLESAND



KREMEN AV ISKREM: Er du glad i is, så gå ikke glipp av Lillis Gelato Café i Lillesand. Siden kafeen åpnet i 2015, har folk køet opp for å smake den hjemmelagde isen.

3 BADEPARADIS

20 minutter øst for Kristiansand finner du denne vesle sørlandsbyen der det bor rundt 8000 mennesker. Med andre ord en herlig småbyidyll.

Her kan du rusle mellom hvitmalte trehus og ta et måltid eller overnatting på Lillesand Hotel Norge, som har hatt sammenhengende hotell drift i over 150 år. I likhet med Grand Hotell Flekkefjord er hotellet medlem i sammenslutningen De Historiske. Knut Hamsun var stamgjest på 1930-tallet og foretrakk rom 302.

For øvrig kan du spise godt på Banken, Restaurant Beddingen,

Brygga Restaurant, Lillesand hotell, Strandhaven og ikke minst italiensk is på Lillis Gelato Café. Har du tid, så sett av en tur med sightseeingbåten M/S «Øya», den femte båten som fortsatt går i fast rute om sommeren mellom Lillesand og Kristiansand.

Turen tar deg gjennom sagnomsuste Blindleia. Det som er spesielt med Blindleia, er den lange strekningen der man kan ferdes med båt innaskjærs, godt beskyttet mot havet av øyer, holmer og skjær – som også ligger som perler på en snor. En nydelig skjærgård. Båten stopper på forskjellige steder langs ruten, hvor høydepunktene er Ulvøysund, Gamle Hellesund, Åkerøy og Brekkestø. Turen tar tre timer hver vei.



LILLESAND: Det er ikke vanskelig å booste sommerstemningen i Lillesand.



BLINDLEIA: Idylliske Brekkestø i Blindleia.



INGVILD KOLNES

STØRST: Mandal kirke er Norges største trekirke. Den ble tatt i bruk i 1819.



GEIR SVARDAL

LANG STRAND: 800 meter lange Sjøsandene er en del av friluftsområdet Furulunden.

4 SMUG OG STRENDER

Mandal ligger strategisk til der Mandalselva møter havet. Stedet vokste på handel med laks og trelast, som var viktige varer i handelen med kjøpmenn fra kontinentet.

Hvitmalte trehus og trange, brosteinsbelagte gater preger byen, der bakeriene byr på nybakte «skillings», som vi gjenkjenner som skolebrød.

Andorsengården er Mandals mest prominente kjøpmannsgård. Den ble oppført tidlig på 1800-tallet og er nå en del Mandal museum. Her finner du også Vigeland hus, barndomshjemmet til kunstnerbrødrene Gustav og Emanuel Vigeland. Her serveres også kunst av bysbarna Adolph Tidemand og Amaldis Nielsen.

Kunst og kultur finner du også i Buen, som er et moderne og regionalt kulturhus oppført i 2012. Det ligger sentralt til ved havna med Mandal Hotell, minigolf og lekeplass som nærmeste naboer. Mandal har noen av Sørlandets fineste strender, som ligger på rekke og rad: Sjøsandene, Kanelstranda, Trappestranda, Store- og Lillebanken og Lordens – som tidligere tilhørte Lord Salvesen. Ved Lordens finner du også Risøbank, et storslagent, gammelt herskaps hus fra 1900-tallet, hvor det i dag er kafé og galleri.

Et lite stykke utenfor byen ligger Sjølingstad Uldvarefabrik fra 1894 med fristende museumsbutikk. Mandal kirke er også verdt en visitt, særlig dersom man er litt interessert i bygningshistorikk. Den er Norge største kirke og det første såkalte monumentalbygg – et signalbygg – i Norge bygget etter 1814. Den ble bygget etter at den gamle kirken gikk tapt i bybrannen i 1810

4



INGVILD KOLNES

MANDAL

GÅGATE: En rusletur i gågata i Mandal hører med.

ARENDAL

**SAMLINGS-
PUNKT:**
Pollen er
møtepunktet
i Arendal.



VISITNORWAY.COM

5 SAMLING I POLLEN

Havnen i Arendal kalles Pollen, og det er perlen i Arendal. I Pollen ligger restaurantene og kafeene med sine uteserveringer tett i tett rundt hele havnebassenget. Et perfekt sted å sitte og slikke sol og kose seg med en softis, nystekte fiskekaker på Fiskebrygga, eller en duggfrisk pils, eller kanskje en kraftig stout fra det regionale bryggeriet, for eksempel Presten. Arendal er en av de største byene på Sørlandet og har dermed et rikholdig utvalg av butikker. Strender og blankskurte svaberg er det heller ikke manko på. Ta den nye glassheisen til

5

toppen av Fløyheia og nyt den fantastiske utsikten over Arendal, øyene Hisøy og Tromøy og Galtresund. Etterpå bør du legge turen innom Tyholmen, den gamle bydelen ved vannkanten i Arendal. Her ligger små og sjarmende trehus tett og godt bevart fra seilskutenes storhetstid, og området byr på en fin gåtur i mange smug og koselige gater. Deler av Raet nasjonalpark er i Arendal og kan oppleves for eksempel ved strendene ytterst på Tromøy, øya Merdø og fyrstasjonene på Torungen, hvor du kan gå i land. Store Torungen Fyr tilbyr også overnatting. Merk restriksjoner i hekkesesongen.



HEIDI SØRVIG

MERDØ: Den lille øya utenfor Arendal er bilfri, bare små stier krysser over hele øya og bringer deg forbi små, vakre hus som en gang tilhørte alle dem som befolket denne uthavnen ved innseilingen til Arendal.



FREDRIK AHLSEN

OVER ARENDAL: Ta glassheisen til Fløyheia og opplev denne utsikten over Arendal sentrum, Galtresund, Tromøy og Hisøy



Håp i saltet

Vi Menns fotoreporter Johnny Haglund har besøkt saltarbeiderne på Madagaskar. De er lutfattige og jobber nærmest som slaver, men priser seg lykkelige over å ha jobb. Og kanskje ser fremtiden lysere ut: Det er håp i saltet. Salt kan også brukes til å fremstille batterier. Kanskje kan det løfte tusenvis av saltarbeidere ut av fattigdom.



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



Nazistenes røykekrig

Få norske politikere har fått like mye kjeft og trusler som røykelovens far, Dagfinn Høybråten. Men historiens strengeste anti-røyker var en helt annen: Da Adolf Hitler ville rendyrke den germanske rasen, erklærte han krig mot tobakken.



Seriemorder i slummen

Likene begynte plutselig å dukke opp i Stockholms havnebasseng. Ofrene tilhørte samfunnets skyggeside. Gjengkrig, skrev avisene. Men sannheten var en annen. Det hele startet med et pengeskap og et gjengstridig sveiseapparat.

FASTE SIDER

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

GRATIS
BEFARING
-
SE MER HER

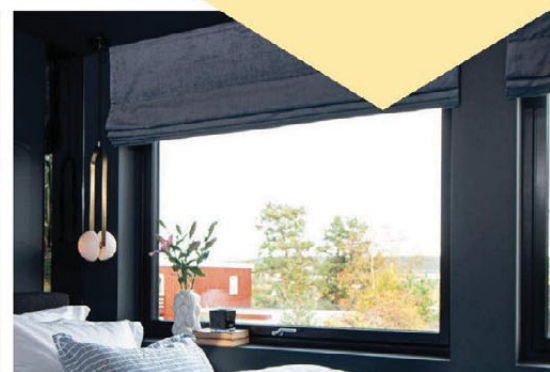
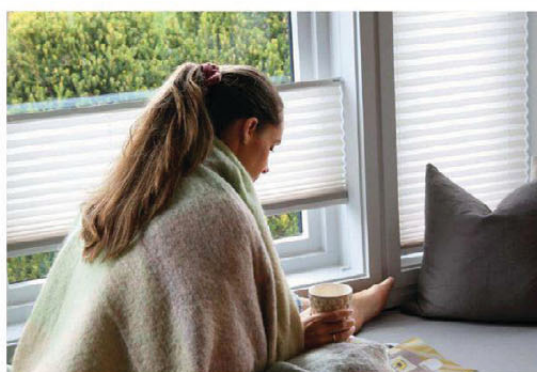


Vi gjør
solskinnsdager
enda bedre

NORSOL®

Forleng utesesongen med terrassemarkiser

✓ Skann QR koden over og lær alt om gardiner og solskjerming fra Tingvoll.



1

GRATIS BEFARING

Vi gir råd, viser prøvekolleksjon, tar nøyaktige mål, og gir prisoverslag.

2

PRODUKSJON

Vi besørger din bestilling som blir skreddersydd på vår fabrikk.

3

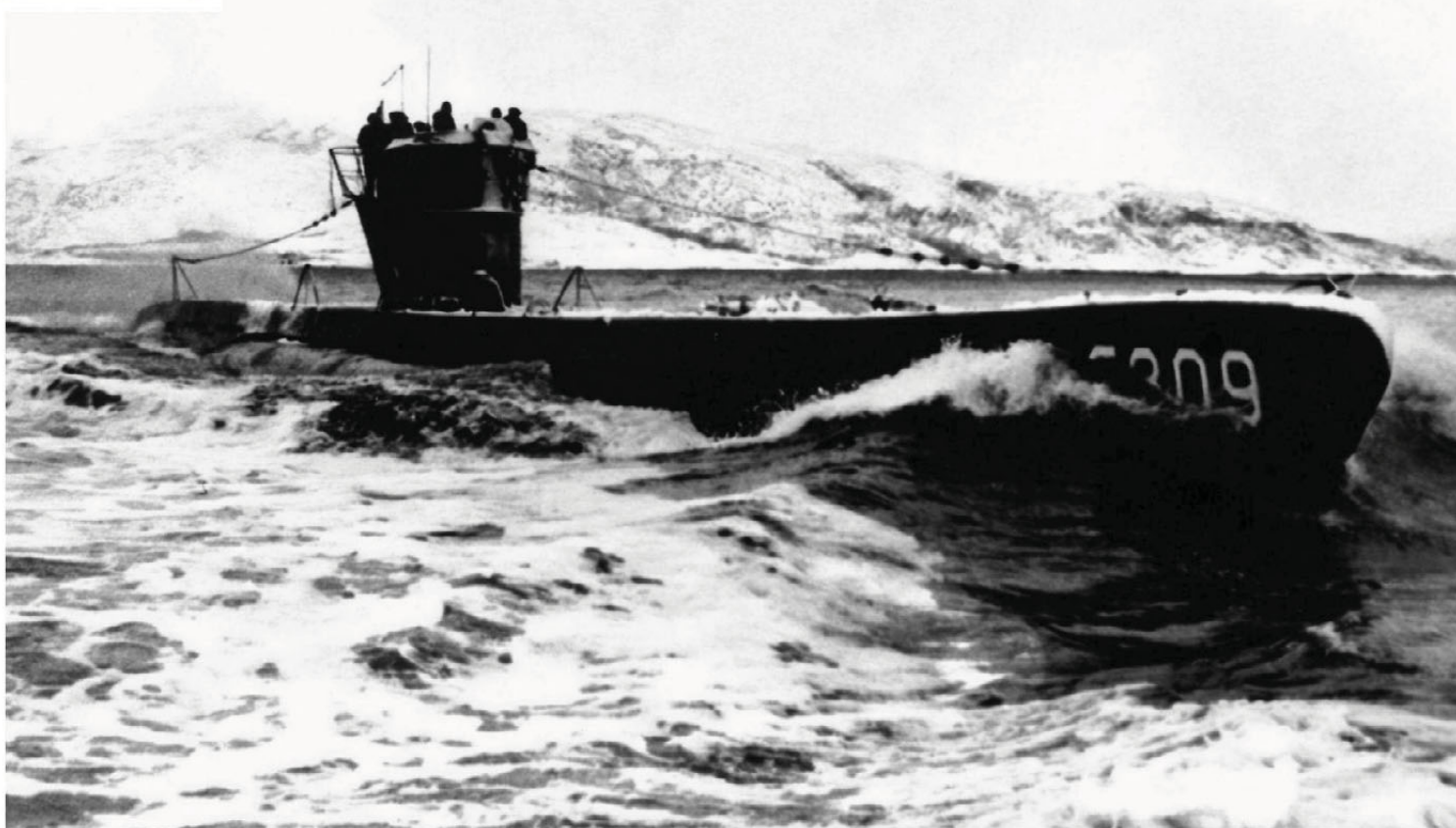
MONTERING

Vi monterer din ferdige bestilling der du ønsker den, raskt og fagmessig.



Norge lurte unna syv tyske ubåter

Nazi-Tysklands moderne ubåter var et ettertraktet krigsbytte. Sovjet saboterte avtalen om å destruere ubåtene. Det samme gjorde Norge.



Indrefiletet av Sørlandet

På rekke og rad ligger de, sommerbyene på Sørlandet, preget av hvite trehus og blått hav på alle kanter. Det er bare en kort svipptur mellom byene som utgjør Sørlandets indrefilet.



... og mye mer