

V menn

UKE 28 11. JULI 2025 kr 119



HAVETS GIGANTER

«Jahre Viking»
trengte
åtte km for
å stanse

Bikinen
fyller 80:
**SEXY
SENSASJON**



William Slingsby og
Johannes Heftye
i ville kranter
**KAMPEN OM DE
NORSKE FJELLENE**



+ Provekjørt: Folkebil med rally-DNA

INNHold

REPORTASJER

6 Tindenes pionerer

To bitre rivaler – og Store Skagastølstind – satte fart på fjellklatringen her til lands.

14 Bikiniene vi aldri glemmer

Alles favorittplagg ble skapt av en bilingeniør fra Renault.

26 Arkivgull: Mirakelet i Manilahavet

Kapteinen måtte nødlande. Sjansen for at alle 58 om bord skulle overleve, var mikroskopisk.

36 Klosteret Gud glemte

Slaget ved Monte Cassino var tyskernes italienske Stalingrad.

48 Bestefarbandens siste kupp

De eldre, gråhårede herrene som møttes på puben The Castle diskuterte ikke fotball eller prostataproblemer. De planla hvordan de skulle gjennomføre et av tidenes største ran.

58 Havets giganter

458 meter lange «Jahre Viking» var verdens største skip den gangen det fraktet olje på havet – og trengte åtte kilometer for å stanse.

66 Bil: Pickup-kjempen

Vi har sett nærmere på Isuzu D-Max AT 37.

70 Prøvekjøring

Skoda Elroq RS er en folkebil med rally-DNA.

76 Øyperler i nord

Historie og storslått natur går hånd i hånd langs den varierte kysten av Nord-Norge. Vi har besøkt fem fascinerende øyer som representerer regionen på hver sin måte.

I DENNE UKENS VI MENN ...

...kan du lese to saker om viktigheten av å henge med i tiden: Da bikinien ble oppfunnet, innebar nyvinningen en revolusjon for bademoten. Moteskaperne fulgte med på reaksjonene og sørget for å skape en balanse mellom det utfordrende og det dydige i tråd med tidens oppfatning av sømmelighet og dristighet. Slik ble bikinien u dødeliggjort.

Hadde bestefedrene som ville tømme et diamanthvelv i London fulgt med i tiden, hadde de kanskje lyktes i tidenes kupp. Men gammelmodig dristighet kom til kort mot moderne teknologi de aldrende herrene ikke hadde tatt inn over seg eksistensen av.

Takk for at du leser Vi Menn!

Lars-Erik Nygaard

Lars-Erik Nygaard



76

« En liten gråstein i havet, knapt tre kvadratkilometer stor. Før var det Norges travleste fiskevær. I dag et bilfritt sted å få energien tilbake.



14

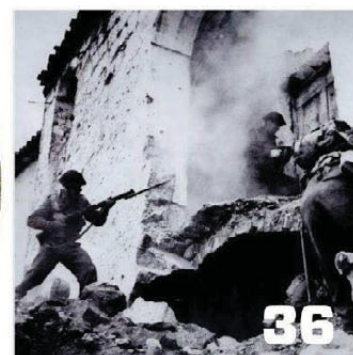


48

2007.09.17



66



36

Forsidefoto: Jørgen Jahre Shipping

EVENTYRLIG SUKSESS I NORGE

SEALION 7 4X4

BYD

byd.no

Den perfekte norske familiebil fra verdens største elbilprodusent

502km WLTP rekkevidde • 1500kg hengervekt

75kg takvekt • Høyt utstyrsnivå

578 l bagasjerom

MÅ SES OG PRØVES!

Lanseringskampanje kun

469.900,-

Begrenset antall

Excellence-utstyrspakke inkludert – spar 129.000,-

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



INNHOOLD

FASTE SIDER

12 Sløseriombudsmannen
Hjelp, vi er i anleggsbransjen!

22 Blinkskudd
En badeløve i oss alle.

24 Yans 10 på topp
Øyeblikkene som forente verden.

25 Og så ble det skjenk
Kleopatra tok perle på styrtet.

34 Grafikk
Kina viser marine muskler.

42 Ny viten
Lykken er en yngre kvinne.

44 Quiz
Vi Menns spesialquiz med tolv nye spørsmål og svar.

45 Kryssord
Vinn én million med flax!

46 Sudoku
Ukens hjernetrim.

54 Kule sider
Vitser, Lunch, Pondus, Radio Gaga, Hurtigmat, Absurdgalleriet m.fl.

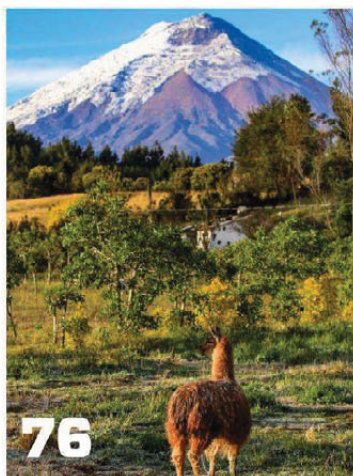
64 TimeOut
Skråblikk på verden

76 Reisemix
Fire årstider på én dag i Ecuador og eksotiske tjern i Norge.

83 Neste uke

12

Om firmaet tidligere har brukt en drill fra Bosch, og nå går over til Black & Decker, innebærer det full kursing.



LEDER

Dyrt griseri

To klima-aktivister ble i Borgarting lagmannsrett nylig dømt til samfunnsstraff og en erstatning på 1,2 millioner kroner. I november 2023 ødela de fasaden til Klima- og miljødepartementet med et betydelig antall liter oransje maling.

Aktivistene hevder selv at dette var å anse som en «beskyttet ytring», at saker som omhandler ytringsfrihet om klima og miljø har et særskilt vern.

Vi må heie på mennesker som brenner for en sak. Demonstrasjoner og heftige ytringer er en del av vårt liberale demokrati.

Men det må være grenser. Miljøaktivister som stenger for folks vanlige ferdsel eller bedriver hæverk, må forstå at skattebetalerne eller forsikringstakerne ikke kan sitte igjen med regningen. Klimautfordringene vi står overfor kommer ikke til å føre til Jordens undergang.

Rengjøringen av bygningen kostet forresten 2,4 millioner kroner, så det blir likevel forsikringsselskapet (altså vi vanlige forsikringstakere) som sitter igjen med halve regningen.

Aktivistene hadde visst bedrevet research på hva slags maling som gjorde minst skade på forhånd. Vel, kanskje de generelt burde bruke bedre kilder.

Redaktør:
Alexander Øysta
alexander.oysta@egmont.com



Story House Egmont er en del av Egmont. Egmont er et av Nordens største medieselskaper 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 «We bring stories to life» 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



VERDENSNYHET!

e VITARA



PRIS OG AVGIFTSVINNER
FIREHJULSTREKK 2025

Elektrisk SUV med firehjulstrekk Som skapt for norske forhold

Avansert ALLGRIP-e 4x4 inkl. i prisen

Fire kjøremodus inkl. Trail-mode

412km WLTP rekkevidde

Suzuki Connect App

40/20/40 Justerbart baksete

Opptil over 500 l bagasjerom

Høy bakkeklaring

Les mer på suzuki.no



**Introduksjonspris
e VITARA ALLGRIP-e 4X4 fra kun 334.900,-**

SNOWTRAIL-UTSTYRSPAKKE INKLUDERT I PRISEN

19 tommer mørke aluminiumsfelger • 10-veis elektrisk justerbart førersete • Ambient stemningsbelysning • Adaptive fjern- og hovedlys
Ikonisk 3-point led matrix • Trådløs mobillading • Stemmestyring • INFINITY by Harman lydsystem med subwoofer • Oppvarmet ratt & frontrute • 10.25-tommers skjerm & 10.1-tommers senter skjerm • Apple Carplay og Android Auto • 360 graders kamera



LANDSKAMPEN I JOTUNHEIMEN

Før vi nordmenn helt hadde skjönt dette med fjellklatring, rakk en engelskmann å komme først opp på mange av Jotunheimens tinder. Det ble det bråk, fornærmelser og drapsanklager av.

NASJONALARENAEN: De aller første klatrerne i Jotunheimen hadde ikke med kamera, men danske Carl Hall tok en rekke bilder fra 1880-årene. Her sees Skagastølstindene, med Storen litt bak til høyre. Mannen på bildet er ikke navngitt, «en jotun som har kommen Fotografapparatet for nær», ifølge Hall.



Tekst:
Jørgen Johannessen Kind

sommer vil mange av oss atter søke til fjellene for å finne sjelefred. Kanskje vil du skue ut over landet fra en topp i ville, vakre Jotunheimen. De færreste blir krangete av slikt utsyn.

Men fjellsportens historie her til lands startet faktisk med en norsk-engelsk krangete. En duell i klatring og ærekrenkelser.

Konkurrentene var klatrepionerene William Cecil Slingsby og Johannes Heftye. For rundt 150 år siden gikk de løs på tindene med eleganse. Etterpå gikk de løs på hverandre i avisene, med mindre eleganse.

Urørte topper

Slingsbys bestigning av Store Skagstølstind i 1876 regnes som høydepunktet i det som er blitt stående som den klassiske epoken i norsk tindesport, perioden da den ene etter den andre av landets høyeste fjelltopper ble beseiret.

Slingsby sto selv først på toppen av rundt 50 av dem. Han kom til Norge for første gang i 1872, og var etter eget utsagn fortapt fra det øyeblikket han ble rodd over Bolstadfjorden av ei lyshåret jente i grønn kjole med røde ermer. Enda sterkere inntrykk gjorde synet av de forrevne Hurrungane, vest i Jotunheimen, senere på rundturen. Store Skagstølstind; «Storen», ruvet opp fra en rygg i det fjerne, som «et norsk Matterhorn».

– Den stolteste og herligste tind jeg har sett, sa Slingsby.

Av de lokale fikk han vite at mange fortsatt mente det var Norges høyeste fjell, selv om vitenskapen sa noe annet. Og at det var regnet som ubestigelig.

– Opp dit kommer ingen, sa fjellbøndene.

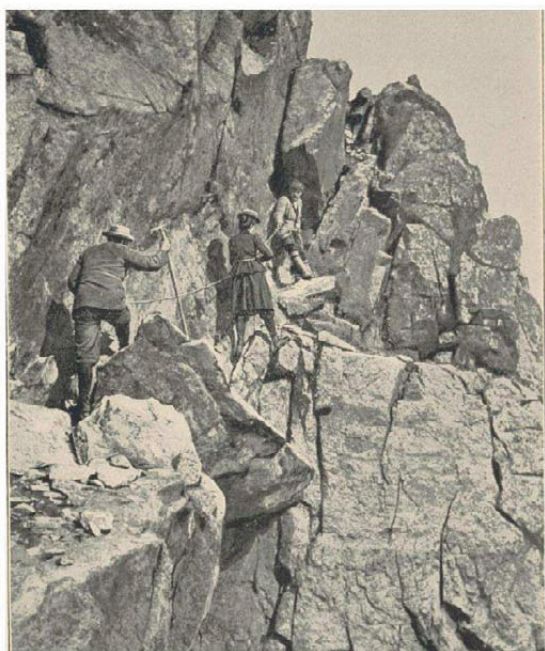
– Opp dit skal jeg, sa Slingsby.

En åpenbar grunn til at «Storen» og andre tinder mot slutten av 1800-tallet fortsatt sto jomfruelige og urørte, var at ingen hadde sett vitsen med å stå på toppen. Der var det ikke noe å hente for bønder og jegere. Fjellene var mest i veien. Gårdbruker Steinar Sulheim fra Lom var riktignok førstemann på Galdhø- ▶



PRIVAT

ALT FOR NORGE: Johannes Heftye var jevn gammel med Slingsby, og følte seg mer enn jevnbyrdig som klatrer. Han klatret i rivalens spor for å vise at nordmenn dugde.



NASJONALBIBLIOTEKET

GJENSYN: Slingsby (bakerst) på vei opp Store Skagastølstind igjen, i år 1900, denne gangen på ruten som konkurrenten Johannes Heftye klatret først. Kvinnen i følget, Therese Bertheau, besteg tinden allerede i 1894, som første kvinne. Først er fjellføreren Elias Hogrenning.

«Jeg vil unngå for mange detaljer, fordi jeg bare vil bli anklaget for overdrivelser eller dumdristighet.



piggen i 1850, men det var etter sigende ikke av lyst. Han hadde hørt at det skulle være «bra å gå i motbakker når man hadde vondt i bringa».

Klatrer og gentleman

Fjellturismen slik vi kan dra kjensel på den i dag, kom med nasjonalromantikken. Asbjørnsen og Moe, Ibsen, Vinje og Grieg tok folk med på vandring, og nordmenn begynte å lengte etter «hei og vang og blaa tinder». Men for å nå helt opp på de blaa tindene, trengtes litt drahjelp. Den britiske overklassen hadde tid og penger til reising og fornøyelser, og oppdaget klatringens gleder i Alpene. Snart sto Norge for tur.

– Der var det overraskende få amatørklatrere, fastslo Cecil Slingsby. «Den gale engelskmannen» som han gjerne ble kalt, var den fremste representanten for et helt nytt innslag i den norske fjellverdenen: Menneskene som klatret opp fjell og satte livet på spill for fornøyselsens og sportens skyld. En proff tindebestiger, opptatt av de tekniske utfordringene. Med hampetau, isøks og støvler med spiker, og uten frykt.

Etter sitt første norgesbesøk vendte Slingsby tilbake nesten hvert år. Han var på Galdhøpiggen i 1874 og Glittertind året etter, men tankene var på Storen, Norges tredje høyeste fjell – som i motsetning til de to andre har utfordrende klatrepartier. Og som altså var utilnærmelig, etter det folk sa. For å motbevise det, la 27-åringen ut på en sagnom-sust ekspedisjon i Jotunheimen.

Med på turen var nordmannen Emanuel Mohn som han hadde møtt to år tidligere, og reinjege-ren Knut Lykken som kjentmann. Fire dager på rad tok følget seg til toppen av fjell ingen hadde besteg tidligere: Torfinnstind (2120 moh.), Galdebergstind (2075 moh.), Uranostind (2157 moh.)

KONGEMØTE: Klatrekongen Cecil Slingsby foran kongen av norske fjell etter hans syn, Store Skagastølstind. Slingsby var en tindebestiger av Guds nåde, med et sikkert øye for lendets muligheter og uimottagelig for frykt, ifølge samtidige beskrivelser.



«SLINGSBYBRÆEN: «Klatrelag» i tau på vei opp breen.

PRIVAT

og luftige Gjertvasstind (2351 moh.) – hvor de kastet stener fra toppen og fant ut at det tok 9,5 sekunder før de traff noe.

På den femte dagen ventet Storen (2405 moh.). «Kongen», som Slingsby kalte den.

Solo på Storen

Grytidlig om morgenen fredag 21. juli 1876 sparket Slingsby av seg saueskinnet og rullet ut av sitt skotskrutete pledd. Han befant seg på Vormeli, en i dag for lengst fraflyttet husmannsplass i Utladalen. Lokalkjente vil skjønne at han hadde valgt en tungvint og lite kopierte rute, over Maradalsryggen og opp «en ujevn og barsk isbre som var den naturlige veien mot toppen». Sent på ettermiddagen sto trio i et skar under toppen og kikket opp. En 160 meter høy, truende fjellvegg gjensto.

– Jeg risikerer ikke livet der, sa Lykken. Mohn var også for sliten til å fortsette. Han ble igjen i det som nå er kjent som Mohns skar, mens Slingsby gikk solo på «den massive tårnfestningen, brystning av blanke sva».

– Jeg skrapte vekk isen fra de smale avsatsene, og klorte meg fast. Jeg vil unngå for mange detaljer, fordi jeg bare vil bli anklaget for overdrivelser eller dumdristighet, skrev Slingsby senere. Han la likevel til at han et sted hadde en halv håndsbredd fotfeste, med berget overfor lutende ut og to loddrette stup på hver side.

Slingsby klatret tårnet på en halvtime. På toppen åt han brød med geitost, drakk kald te og «nøt den stille stunden der gamle Norge ser som villest ut». Han bygde en liten varde, la igjen et lommetørkle og begynte nedstigningen. Til Vormeli – og til legendestatus. Det er en allment akseptert oppfatning at klatring som edel sport i Norge ble født den dagen.

Heftig irritasjon

Johannes Heftye var uenig.

Året før hadde juristen og fri-luftsmannen som førstemann stått på toppen av Knutsholstinden i Gjendealpen. En majestetisk pyramide som ruver så voldsomt at mange nektet å tro at det

VISTE VEI I FJELLHEIMEN

William Cecil Slingsby (1849–1929) førstebesteg rundt 45 topper i Jotunheimen, Sunnmøre, Romsdalen og Nord-Norge.

Carl Hall (1848–1908) foretok 46 førstebestigninger av fjelltopper i Norge, men på én topp fikk dansken seg en overraskelse: Da Hall klatret Romsdalshornet i Rauma i 1881, fant han en varde på toppen. Det ble tatt som en bekreftelse på at to lokale karer, Kristian Hoel og Hans Bjermeland, faktisk hadde snakket sant da de fortalte at de hadde klatret det stupbratte fjellet allerede i 1828.

ikke var landets høyeste, selv da geografiske oppmålinger viste at det manglet godt over 100 meter. En rekke engelskmenn hadde visstnok snudd i forsøket på å nå toppen, og Heftye ble hyllet i avisene for sin prestasjon. Norske vinnere var elsket den gangen, også.

I manges øyne, ikke minst hans egne, var bestigningen av Knutsholstinden et karsstykke som ikke kunne overgås. Men året etter sto Slingsby på Storen. Emanuel Mohn holdt foredrag og skrev en lang og begeistret beretning i årboken til Den norske turistforeningen, som var dannet noen år tidligere. Da enkelte patriotiske røster ga uttrykk for at Mohn hadde vært feig som ikke hadde fulgt Slingsby, og dermed overlatt hele æren til en engelskmann, var han ærlig.

– Det lå over min evne. Norske fjellturister er ikke modne for den slags bedrifter, sa Mohn.

– Hallo, tenkte Johannes Heftye. Har dere glemt meg allerede?

– Han var åpenbart irritert over oppmerksomheten Slingsby fikk etter Storen, sier Karsten Alnæs. Han har skrevet bok om faren hans, Thomas Heftye, grunnleggeren av DNT.

Johannes dro tilbake til Jotunheimen.

Ikke for å klatre nye topper, men for å klatre der Slingsby hadde klatret.

For å vise hvor lett det var.

Uten at det egentlig var hensikten, fant han en annen rute opp Storen, den som i dag er normalruten for klatrere. I 1880 skrev han et langt avisinnlegg som fikk mye oppmerksomhet, og som han til og med utga i et eget hefte.

– Jeg har ennå ikke kommet meg over forundringen over hvor lett jeg fant bestigningen av Store Skagastølstind. Tidligere beskrivelser er overdrevne. Beretningen om hvor meget fare og vanskelighet det var forbundet med å komme opp, er merkelig, skrev Heftye. Selv hadde han nådd toppen uten isøks og brodder, bare med «tau og stokker». Han signerte innlegget «Store Knutsholstindens Bestiger».

Død og kvinnekamp

Slingsbys svar? En syrlig bemerk-



INGEBORG MJANGER/FJELLIVETTET.COM

VEGGEN: Mye har forandret seg siden 1876, men ikke Store Skagastølstind. Menneskene i Mohns skar blir små mot 160 meter fjellvegg.

ning om at Heftye hadde hatt med seg «to skarpklatrere fra Årdal, som dyttet og dro ham opp fjellet». Og så tok han en aldri så liten tur til toppen av Knutsholstinden, som Heftye skjøt slik av.

– Jeg fant to ruter til toppen gjennom teleskopet allerede i 1874, vestveggen var åpenbart en enkel klatrevegg. Men vi misforsto språket og trodde toppen var besteget, ellers hadde vi ganske

sikkert tatt den enkle veien opp den gangen, skrev Slingsby.

I 1881 dro han dit for å klatre den tøffe ruten, via et isdekt hull i østveggen. Men så ville vertsjenta på Gjendebu, Marie, være med, og «dermed var selvsagt hullet utelukket». Slingsby fikk likevel inn noen klare stikk i retning Heftye.

– Marie trengte selvsagt litt hjelp her og der, men veggen kan klyves overalt. Vi brukte ikke tau. En fin tur for damer i fremtiden, oppsummerte Slingsby.

– Gud bevare oss for at våre landsmenn i fullt alvor og alminnelighet skal bestige Knutsholstinden, svarte Heftye.

Den noe barnslige ordkrigen tok en mer alvorlig vending da en

norsk fjellklatrer falt 600 meter i døden i dårlig vær på vei opp Storen. Slingsby bebreidet Heftye i en artikkel i den britiske Alpine Journal.

– Turistens (Heftye) pamflett er ene og alene hovedansvarlig for unge Henning Tønssbergs ulykke. Ved å redusere de vanskelighetene en klatrer stilles overfor ved Store Skagastølstind, forledet han mannen til den skjebnesvangre turen. Det er et større feilgrep å undervurdere faren enn å overvurdere den, sa Slingsby.

Sluttresultat

Heftye valgte å tie. Hans pionertid var over. Han kjøpte et gods i Trøndelag. Men temperamentet



HYTTE PÅ FJELLET: Et kjent sted for de fleste som har klatret Storen: Siden 1890 har Turistforeningens lille hytte, nå kun nødbu, ligget på det såkalte «bandet» der Johannes Heftye gikk løs på Storen.

HVITT FELT PÅ KARTENE

Først i 1820 fikk nordmenn flest et innblikk i hva som faktisk skjulte seg i landets indre.

Da gjennomførte geologistudentene Balthazar Keilhau og Christian Boeck, ført av reinjegeren Ole Urdi, en ekspedisjon i det den gangen navnløse området. Selvsagt kjente bøndene i dalførene rundt, fangstfolk og en og annen tapper vandringsmann til fjellriket, men på kartene var det en stor hvit flekk. Det indre av Norge var den gang like utforsket som det indre Afrika, fastslo en historiker mot slutten av århundret.

Keilhau og Boeck klatret opp på toppen av Falketind og den nordligste av Skagastølstindene, og så ut over en «fryktelig egn» de i sine avisrapporter døpte Jotunfjeldene – kjempenes fjell. En mannsalder senere skrev Aasmund Olavsson Vinje vakkert om Jotunheimen, og navnet festet seg.

Keilhau kunne vært enda mer berømt: I 1844 prøvde han å bli førstemann på Galdhøpiggen, som da var bekreftet som landets høyeste punkt etter oppmålinger av Nicolai Wergeland tre år tidligere.

Han kom bare til det som i dag kalles «Keilhaus topp», noen hundre meter øst for Galdhøpiggen.

forble heftig. Mange år senere skjøt og drepte han en bygdekar som til hans store irritasjon brukte eiendommen som snarvei.

Slik sett var det kanskje greit at hans veier aldri krysset Slingsby sine, annet enn på kartet og i avisene.

William Cecil Slingsby forble en norgesvenn livet ut, besøkte landet 21 ganger og så alt fra Lyngsalpene til Nordmarka. I 1904 utga han boken «Den nordlige arena» om alle sine oppdagelsesferder her til lands. Det ble fenomenal norgesreklame og reneste bibelen for det unge, norske klatremiljøet, og Slingsby er for alltid blitt stående som «Tin-desportens Far».

Han avsluttet sin siste reise i Norge, i 1921, bare noen få meter over havet: Hos kong Haakon, på slottet i Oslo.

Resultatet av landskampen i Jotunheimen kan med andre ord virke opplagt: En kongevenn mot en drapsmann høres ut som feige lag. Men kanskje må vi lete etter svaret på Storen. Der finner vi i dag Slingsbybreen, den ujevne og

NORGES VANSKELIGSTE

Det er ikke høyden over havet det kommer an på:

På klatrenettstedet Peakbook er ingen fjell i Jotunheimen på listen over Norges ti vanskeligste topper. Åtte av dem befinner seg i Lofoten og Vesterålen. Øverst ligger Trakta (980 moh.) på Austvågøy, fulgt av Stjerntinden (941 moh.) på Flakstad og Strandåtind (862 moh.) på Kjerringøy i Bodø.

Trakta ble første gang besteget i 1910 av den norske klatrepioneren Ferdinand Schjelderup, som var med på stiftelsen av Norsk Tindeklub.

barske breen som engelskmannen en gang slet seg opp. Og lenger opp på fjellet bruker nesten alle som klatrer mot toppen i dag en passasje kjent som Heftyes renne.

Begge lever med andre ord videre på Storen, på toppen av det Norge de var med på å erobre.

La oss kalle det uavgjort. □



FOREVIGET: Slingsby (helt til v.) med følge på trappa på Turtagrø etter ny topptur til Storen, 24 år etter den første. Therese Bertheau klatret med praktisk bukse under skjørtet, og var en foregangskvinne i klatremiljøet.

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

Hjelp – vi er i anleggsbransjen!

Anleggsbransjen pålegges rundt regnet syv nye lover og forordninger daglig. Totalen er nå oppe i 16 600. Nåde deg hvis du kjører bil uten vernesko.

DET ER IKKE bare-bare å starte bedrift i Norge. Skal du for eksempel satse som anleggsgartner, er du nødt til å ansette folk som har som oppgave å lese seg opp på regler og forskrifter som til enhver tid gjelder, og ikke minst fange opp strømmen av nye påbud. Disse ansatte kan bare glemme å få tid til gartnervirksomhet, hvis de trodde det. Den jevnt økende mengden av regler og påbud er overveldende henimot det absurde.

NRK avdekket nylig kaoset. Det fremkom at anleggsbransjen formelig drukner i lover, forskrifter, påbud, forbud, krav og forordninger.

FOR Å ILLUSTRERE hvor langt galskapen er kommet: I 2019 var det cirka 800 lover og forskrifter for anleggsbransjen, i 2025 er dette økt til vanvittige 16 600 (altså drøyt syv nye lover pr. dag!), ifølge tall fra Maskinentreprenørens Forbund (MEF). Det innebærer selvfølgelig enorme utfordringer for små- og mellomstore bedrifter som ikke har kapasitet til å komme seg ajour.

I reportasjen intervjuet NRK Filip Tombre, daglig leder i anleggsgartnerfirmaet Schjølberg &

Tombre AS på Hamar. De har i dag 23 ansatte, og merker konsekvensene av den eksplosive regeløkningen i den daglige driften, det tærer både på kropp og sinn. Bare i fjor dukket det opp 1600 nye regler, forteller Tombre, som naturlig nok sliter med å holde følge.

SIKKERHET ER VIKTIG, men går man ikke vel langt når man må bruke tid på å registrere de ansattes håndsåpe som kjemisk utstyr i et sikkerhetsdatablad? Firmaet tvinges dessuten til å bruke enormt mye tid på alle kravene til opplæring. Ved innkjøp av den minste lille nye maskin, må alle ansatte kurses i bruk av denne, uansett om de kjenner maskintypen godt fra tidligere. Om firmaet tidligere har brukt en drill fra Bosch, og nå går over til Black & Decker, innebærer det full kursing. Opplæringen må dokumenteres for hver enkelt sag og for hver enkelt ansatt, og nåde den bedrift som kjøper en ny sag av et nytt merke. Da må opplæringen gjøres og dokumenteres på nytt – om alt skal gå etter boka.

Maskinentreprenørens Forbund reagerer sterkt på dette, og regionleder Øst i MEF, Leiv Peter



SHORTS FORBUDT

«Tombre forstår behovet for sikkerhet, men synes det blir mye unødvendig pirk når alt kjemisk utstyr må dokumenteres i sikkerhetsdatablad – også håndsåpa.

– Da er det noe som har gått gærent i svingene, syns jeg. For alle nordmenn bruker håndsåpe. Jeg har ikke hørt ennå om noen som har drukket seg i hjel på håndsåpe.»

«Tombre peker også på andre regler som oppleves som meningsløse blant håndverkerne. Shorts er forbudt, selv på varme sommerdager, og vernesko må brukes til enhver tid, også når man kjører bil.»

«– Hvis det fortsetter slik, så har ikke jeg i hode til det. Jeg har ikke kapasitet. Kanskje jeg må finne meg en byråkratjobb og kontrollere andre. For det blir jeg flink til.»

(Sitatene fra nrk.no 4. juni 2025)



JENS SØLVBERG/SAMFOTO/NTB



OLE BERG-RUSTEN/NTB

INFLASJON: Stortingsrepresentant Anna Molberg fra Høyre reagerer sterkt på situasjonen. – Det er gått inflasjon i antall lover og regler som vi vedtar i Stortinget.



FAKSIMILE FRA NRK/NO/FOTO: ROAR ANDRE BERNTSEN

DRUKNER: Daglig leder Filip Tombre i et anleggsgartner-firma på Hamar får nesten ikke tid til sin egentlige jobb. Strømmen av nye lover og regler holder på å drukne bransjen.

REGELTERROR: En anleggsgartner i sving med å felle et løvtre i Oslo. Få er klar over at han må forholde seg til 16 600 forskjellige lover og forordninger, og at antallet stiger med syv om dagen året rundt.

Blakstad, er bekymret for at jungelen av regler og forskrifter som aldri tar slutt, virker sterkt ødeleggende for anleggsbransjen. Særlig går det ut over små og mellomstore bedrifter uten ressurser til en egen administrasjon for å håndtere regelverket. For større bedrifter, som presses til å ansette ekstra administrativt personell til dette formålet, innebærer det økte kostnader – kostnader som til syvende og sist veltes over på én gruppe i næringskjeden: kundene.

Vi får altså økte priser – noe

som igjen har betydning for inflasjonen som er høyere i Norge enn resten av Europa.

KAN DETTE KALLES sløsing?

Ja, håndverkere og byråkrater sløser bort tiden sin med å oppdatere seg på, forstå og ta i bruk et jevnt økende regelverk. Håndverkere kunne brukt denne tiden på å jobbe, og byråkratene kunne hatt en nyttig jobb et annet sted.

Stortingsrepresentant Anna Molberg fra Høyre er en engasjert kritiker av offentlig sløsing, og hun har foreslått opprettelsen av

en egen kuttkommisjon til å rydde opp i virvaret av regler og forskrifter.

– Det er gått inflasjon i antall lover og regler som vi vedtar i Stortinget, sier hun til NRK. Hun forteller at alle disse vedtakene forplanter seg videre nedover i verdikjeden i ulike etater, direktorat, departement og tilsyn som da skal tolke og utdype reglene. Selv politikerne mister oversikten.

Også Tor Andre Johnsen fra Innlandet FrP ønsker en solid opprydding: – Det kan ikke være sånn at småbedrifter og mellom-

store bedrifter ikke klarer å overleve på grunn av skjemaveldet.

DET ER GODT at de to politikerne belyser problemet. For hver lov og hvert forskrift som vedtas, følger det med ekstra byråkrati og behov for nye offentlige stillinger som skal forvalte alt dette. Jurister skal formulere reglene, og saksbehandlere skal følge opp at håndsåpen dokumenteres forskriftsmessig. Våre skattepenger brukes altså til å plage næringslivet med unødvendig pjatt. På tide med en storrengjøring!



«KVINNER VIL SOLE MEST MULIG. MENN VIL SE MEST MULIG.»

Man trengte ikke være rakettforsker for
å forstå at bikinien kom til å slå an,
men det hjalp med en atomsprengning.

DONALDSON COLLECTION/GETTY IMAGES

MARILYN MONROE,
1946: Kort tid etter at verdens første bikini var presentert i Frankrike, poserte en ung jente på en strand i California. Både klesplagget og jenta sto foran et gigantisk gjennombrudd: Norma Jean, som hun het, skiftet den samme sommeren navn til Marilyn Monroe og skrev under på sin første filmkontrakt. Bilder som dette, av lettkledde filmstjerner og sex-symboler, bidro til å popularisere og alminneliggjøre bikinien, som i mange vestlige land var forbudt langt ut i 50-årene.



Tekst:
Jørgen Johannessen Kind

Det kommer trolig ikke som noe sjokk at det var en mann som oppfant bikinien. Mer overraskende er det kanskje å høre at oppfinneren, Louis Réard, egentlig laget biler. Før krigen var han ingeniør på Renault-fabrikken utenfor Paris. Men det er helt andre modeller enn en 1932 års Nervasport eller Primaquatre han huskes for i dag, og det kan han takke nazistene for.

De ville at Renault skulle bygge stridsvogner til dem, og Réard fant ut at det var best å stikke, før de allierte begynte å slippe bomber på fabrikken. Han tok i stedet over morens undertøyforretning, der bombenedslagene var av den mer behagelige sorten. Réard ble reneste eksperten på tekstiler og kvinnekropp. Sommeren 1946 sydet det vestlige Europa av frigjørelse og livsglede, og Réard fikk en lettkledd idé som sto i stil.

«Kvinner vil sole mest mulig av kroppen. Menn vil se mest mulig», tenkte han. ▶



GETTY IMAGES

MICHELE BERNARDINI, 1946: Designer Louis Réard fant ingen modeller som ville stille opp da han presenterte den første bikinien for pressen ved Molitor-bassenget i Paris, 5. juli 1946. Han hentet inn stripperen Michele Bernardini (18), som ifølge rapportene mottok 50 000 fanbrev etter at bildene sto på trykk over hele verden. Bikinien hadde avismotiv, og fikk plass i den lille esken jenta holdt frem.

Todelte badedrakter var ikke noe helt nytt. De hadde fått sitt gjennombrudd på strendene på 1930-tallet, men disse var rause i størrelsene og skjulte fortsatt mye hud. Tøymangel og rasjonering under krigen førte riktignok til at amerikanerne fjernet mye av det overflødige – men ennå hadde ingen sett en kvinnenavle på stranden.

Réard grep saksen. Han klippet ut fire små trekanter av et tøyestykke, festet noen snorer, og voilà; han hadde skapt et plagg som bare trengte et navn og litt blest.

Han bestemte seg for å kuppe lanseringen til Jacques Heim, en kjent motedesigner fra Paris. Heim hadde reklamert for «verdens minste badedrakt», en todelt sak han hadde gitt navn etter det minste han visste om: Atom.

Réard kalte inn pressen til en oppvisning ved et basseng i Paris, der han viste frem en langbent skjønnhet med minimal bekledding.

– Hun har på seg en bikini. Og som dere ser: Den er mindre enn verdens minste badedrakt. Kan du ikke trekke den gjennom en gifte-ring, er det ikke en bikini. Den avslører alt, unntatt morens pikenavn, forkynte Réard.

« En bikini avslører alt, unntatt morens pikenavn.

MISS WORLD, 1951: Den aller første Miss World-konkurransen ble avholdt i London, og svenske Kikki Håkansson vant. Imidlertid ble mange, inkludert Paven, opprørt over bildene av vakre kvinner i bikini, og arrangøren innførte justeringer. Håkansson er fortsatt den eneste Miss World som er kronet i bikini, og ikke i mer tekkelig badedrakt eller kjole.



PA IMAGES/GETTY IMAGES



BRIGITTE BARDOT, 1953: De tre B-ene som satte fyr på kinolerretet i 1950-årene: Brigitte Bardot i bikini. Scenene i filmer som «Le Trou Normand», «Manina, jenta i bikinien» og spesielt «Og Gud skapte kvinnen» var reneste reklameplakaten for bikinien. «Bardot gjorde mer for den franske handelsbalansen enn bilindustrien», ifølge en begeistret finanspolitiker. Bardot var også den første som gjorde det til en vane å vise seg frem i bikini under filmfestivalen i Cannes, som her i 1953.

BETTMANN/GETTY IMAGES



JAYNE MANSFIELD, 1950-TALLET: Det tok litt tid før amerikanerne slapp bikinien løs, selv om sexsymboler som Marilyn Monroe, Rita Hayworth og Jayne Mansfield gikk foran. I mange delstater var plagget forbudt. Mansfield slo gjennom som en av de første modellene i nystartede Playboy i 1953 og hadde en kort, men intensiv skuespillerkarriere. Hun omkom i en bilulykke, bare 34 år gammel.

HULTON DEUTSCH/GETTY IMAGES

JILL IRELAND, 1960: Bikinien ble mer vanlig rundt 1960, da filmindustrien kom opp med en ny strand-genre som ble populær blant ungdommer – og da 16 år gamle Brian Hyland sang om en «kitsy bitsy teeny weeny yellow polka dot bikini», og solgte to millioner plater. Her viser skuespillerinnen Jill Ireland seg frem i det bitte lille, gule, polkaprikkede vidunderet.

Navnet «Bikini» tilhørte en atoll i Stillehavet, og var på alles lepper etter at USA samme uken hadde foretatt en atomprøvesprengning der. Det hørtes lett og ledig ut, klinget bra på alle språk, og Réard takket sikkert høyere makter for at amerikanerne hadde vraket alternativet, atollen Enewetak.

Resten er historie, som det heter, og litt av den videre historien fortelles gjennom disse bildene. □

« En bikini skal kunne trekkes gjennom giftingen.



SILVER SCREEN COLLECTION/GETTY IMAGES





NTB



HULTON ARCHIVE/GETTY IMAGES

JULIE EGE, 1971: Raquel Welch (bildet til venstre) gryntet bare et par-tre linjer i filmen «One Million Years B.C.» i 1966, men innsatsen gjorde henne likevel til et sexsymbol. Plakater av Welch i hjorteskinnbikini dekket gutteromsvegger verden over. Norske Julie Ege (over) hadde en tilsvarende rolle i den fjerde og siste filmen som ble laget i steinalder-serien, «Creatures the World Forgot», i 1971. Handlingen er glemt, men ikke bikinien.

▷

URSULA ANDRESS, 1962:

Sveitsiske Ursula Andress steg opp av vannet som Honey Ryder i den aller første James Bond-filmen, «Dr. No». Hun hadde både konkylie, kniv og en aksent som var såpass ille at stemmen måtte dubbles – men først og fremst hadde hun en hvit bikini. Scenen er blitt ikonisk, og bikinien er i flere kåringer utropt til verdens mest berømte. Andress solgte den på auksjon for 35 000 pund i 2001. I originalromanen til Ian Fleming hadde Honey Ryder bare på seg beltet, for øvrig.





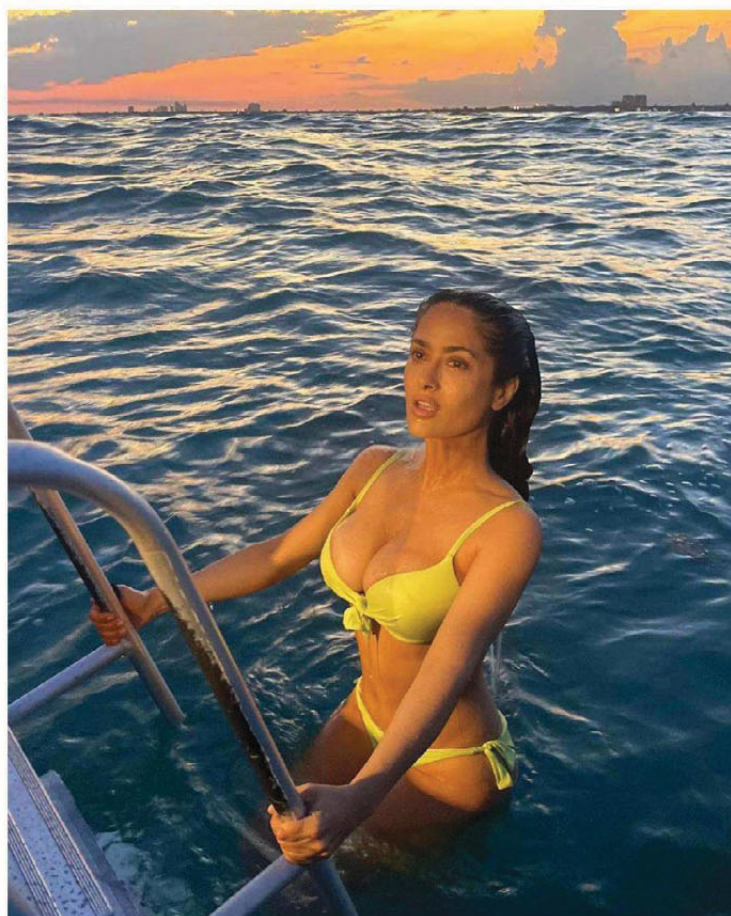
SONY PICTURES

CHARLIES ENGLER, 2003: Filmhistorien har bydd på en rekke berømte bikini-scener, og ofte har disse vakt mer begeistring enn selve filmen. Cameron Diaz (til v.) og Demi Moore fra nyinnspillingen av «Charlies engler» kan stå som et lysende eksempel.



HALLE BERRY, 2002: En god ting kan ikke gjentas for ofte, tenkte filmskaperne, og Halle Berrys hyllest til Ursula Andress vakte også betydelig oppsikt og anerkjennelse. Som Jinx i «Die Another Day» spilte hun den første fargede Bond-piken.

SALMA HAYEK, 2025: Hvis det skulle trenge bevis for at bikinien lever i beste velgående, så er de lette å finne. Salma Hayek Pinault, med 29 millioner følgere på Instagram, er en aldeles utmerket representant for de nye tidene. Hun viser seg gjerne i bikini, og i år prydet hun til og med forsiden på den klassiske badedrakt-utgaven til magasinet Sports Illustrated. Med sine 58 år slår hun effektivt hull på myten om at bikinien bør legges vekk ved fylte 47, slik en undersøkelse blant britiske kvinner nylig kom frem til. Det er bare å kjøre på!



SALMA HAYEK/INSTAGRAM



BADELØVE

Brrr! Kaldt!

Her er det kanskje flere som kjenner seg igjen: Dette er jo ansiktsuttrykket vi får når vi optimistisk kaster oss ut i badevannet – men raskt må innse at det fortsatt bare er sytten grader. Og det bare er å komme seg til land igjen, raskest mulig.

Fotograf Paul Goldstein fulgte denne unge badeløvens svømmetur i nasjonalparken Masai Mara i Kenya.

– Jeg oppdaget en løvemor og tre unger som spiste et vortesvin. Løvinnen gikk ned til elven, drakk litt og hoppet over på motsatt bredd. Løveungene ble stående igjen en stund, tydelig usikre og urolige, før de våget seg ut i den flomstore elven. Alle klarte å kjempe seg over til den andre siden hvor de ble gjenforent med moren.

PAUL GOLDSTEIN/SWNS/NTB



10 PÅ TOPP

Øyeblikkene som forente verden

De ti mest berømte globale, satellittoverførte TV-arrangementene i historien.



1. Apollo 11 månelanding (1969)

Omtrent 600 millioner mennesker så Neil Armstrongs første steg på månen. Sendingen gikk live til alle verdenshjørner og er større enn da Brå brakk staven.



6. OL-åpning Los Angeles (1984)

OL hadde vært TV-høydepunkt siden 1960-tallet, men det var med 1984-åpningen av sommerlekene at det tok av globalt og direkte med over to milliarder seere.



2. Live Aid (1985)

Over 1,5 milliarder seere i mer enn 150 land fulgte veldedighetskonsernten, med opptredener fra artister som Queen, U2 og David Bowie.



7. FIFA World Cup-finalen 1998 (Frankrike - Brasil)

Denne finalen, der vertsnaasjonen Frankrike vant 3-0, ble sett av ca. 1,7 milliarder seere globalt – regnet som den første virkelige globale VM-finalen med full satellittdekning.



3. Elvis: Aloha from Hawaii (1973)

Anslagsvis 1–1,5 milliarder seere så Elvis Presley i verdens første direkte sendte satellittkonsernt med én enkelt artist. Europa og USA fikk det i opp-tak, grunnet tidsdifferansen.



8. Live Earth (2007)

Miljøkonsernten nådde anslagsvis to milliarder seere via TV og nett, med direkteoverføring fra flere kontinenter. London leverte bl.a. Madonna, Red Hot Chili Peppers, Genesis, Metallica og Spinal Tap.



4. Prinsesse Dianas begravelse (1997)

Omtrent to milliarder mennesker verden over fulgte den gripende seremonien via satellitt. Selv voksne menn som heller kunne tenkt seg å gjøre noe annet, ble kommandert til TV.



9. Bryllupet mellom Prins Charles og Diana (1981)

Kongelig bryllup sett av rundt 750 millioner seere over hele kloden via satellitt. Viser at døden trumfer kjærligheten, og tragedien idyllen.



5. The Beatles: «Our World» (1967)

Rundt 400 millioner seere i 25 land fikk med seg verdens første globale direkte sending, der Beatles fremførte «All You Need Is Love». 14 land deltok med egne bidrag.



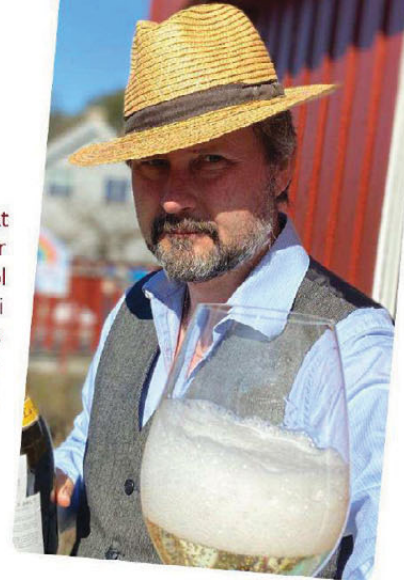
10. Millenniumskiftet – nyttårsaften 1999-2000

Rundt to milliarder mennesker fulgte overgangen til år 2000 direkte via satellitt fra byer verden over. Halvparten trodde verden ville gå under i et spektakulært datakrasj.

... 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.



Partydronningen Kleopatra

Tok verdens dyreste perle på styrten

DE SOM KAN sin Cæsar (og Asterix) kjenner Kleopatra VII, den siste dronningen og kvinnelige farao av det gamle Egypt. Intelligent og skjønn, men også slu.

Kleopatras elsker og beskytter, Julius Cæsar, ble myrdet så det holdt i år 44 f.Kr. Den påfølgende maktkampen involverte noen ordentlige tungvektene, fremfor alt Cæsars tøffe general Marcus Antonius. Han inviterte Kleopatra til Tarsos i dagens Tyrkia, men i stedet for å møte ham som en underdanig og snill pike, gjorde hun en teatralisk entré. Ifølge den greske historikeren Plutark seilte hun opp elven på en gylden båt med purpurseil, kledd som kjærlighetsgudinnen Afrodite, omgitt av tjenere utkledd som satyrer, Cupido og nymfer. Duften av røkelse og parfyme lå over elven (sammen med en tåke av cannabis, skal vi tro historikeren).

Antonius gikk rett i honningfellen. Kleopatra ble for ham et overjordisk vesen som ikke bare kunne tilby allianse, men også magi, rikdom og sex.

Så tok det av litt...

Etterpå fulgte nemlig en av antikkens mest berømte festmiddager. Kleopatra inviterte Antonius hjem til et overdådig bankettmåltid i Alexandria.

Alkoholens forunderlige historie

Bordene bugnet av eksotiske retter, og vinen fløt i strie strømmen. Den romerske drikkekulturen (oppkast forventes) møtte den eksotiske partyformen fra Østen, med tungt blandingsmisbruk av alkohol, opium og cannabis. Det var kontinuerlig suggerende musikk, nakne dansere og overdådig dekor i gull og edelstener.

Legenden om middagen ble skapt på dag to. Ifølge Plinius den eldre veddet en småberuset Kleopatra med Antonius. Hun kunne arrangere det dyreste måltidet i historien, erklærte hun. Han var jo langt fra edru selv, og aksepterte straks utfordringen. Middagen var ikke spesielt overdådig i forhold til normalen ved hoffet, og Antonius begynte å erte henne for skrytingen. Men da desserten kom, bare et enkelt glass med lunkne eddik, ble det stille rundt bordet.

Kleopatra løftet hånden til øret og tok ut en av sine legendariske perleøreringer – de var så store, klare og sjeldne at de var taksert til over 60 millioner sestertier, (ca. 290 millioner kroner i dagens pengeverdi) stykket. Med det vi må anta var et overlegent smil slapp hun den ned i eddiken, der den langsomt forsvant. Da perlen var oppløst, schugget hun glasset – og vant veddemålet. Kanskje var det dumt å ofre en nærmest uvurderlig perle – men det var også en makt demonstrasjon.

Forholdet mellom Kleopatra og Antonius utviklet seg til både en kjærlighets- og alliansehistorie. Sammen utfordret de Oktavian, den framtidige keiser Augustus – og tapte så det sang i slaget ved Actium i 31 f.Kr. Bare ett år senere begikk de selvmord med sverd og slange.

VINTIPS

Perler fra polet

Poli Grappa Cleopatra Moscato Oro
kr 689,80

Grappa er kanskje ikke det første du tenker på når vi snakker om Kleopatra, destillert sprit var ikke funnet opp enda. Men hvis de hadde hatt tilgang, ville nok antikkens fester blitt enda mer spektakulære. Tørket frukt, sylrig med lang smak av lys karamell, pepper og sitrus.

Ferrari Perlé Bianco Riserva 2014
kr 549,90

De hadde heller ikke bobler i vinen ved hoffet i Alexandria, men jeg tenker at det hadde vært et must om det var funnet opp. Denne saken har høy partyfaktor og spenstig navn. Brioche, moden sitrus og urter på nesen, fin mousse med tydelig sitrusfrukt, lang med urtete avslutning. Ta den til skalldyr.



PRODUSENTEN



LEGENDE: Kleopatra har vært mye på film. Her en litt skummel utgave, spilt av Theo Bara i 1917.

UNITED ARCHIVES/GETTY IMAGES



MIRAKELET I MANILA

En defekt propell utløste brann over Manilahavet. I tett tåke og stummende mørke, foretok kaptein Rall en nødlanding på åpent hav. Sjansen for at de 58 om bord skulle overleve var mikroskopisk.

Tekst: **Norman Sklarewitz**

Bearbeidet av **Yan Calmeyer Friis**

Presis på sekundet etter ruteplanen lettet det tunge flyet i North-west Orient Airlines rute nr 1 fra flyplassen i Tokyo og satte kursen sørover, mot Manila. Noen timer senere skulle senator John F. Kennedy vinne demokratens nominasjon til høs-

tens presidentvalg. Det var like over midnatt 14. juli 1960 i Tokyo.

Som så mange ganger før reiste den unge japanske flyvertinnen Yuoriko Fuchigami seg fra plassen sin etter at flyet var kommet opp i marsjhøyde. Hun holdt sin lille tale om sikkerhetsforskriftene. Passasjerer lyttet som vanlig med et halvt øre. Ingen grunn til uro. Fly styrter svært sjelden i havet.

NITTI SEKUNDER Å LEVE

Det store flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

Et stort flyet var på vei fra Tokyo til Manila med godstank ombord –

Da skjedde det som ingen hadde ventet på i Nordhavet

GULL FRA VI MENN-ARKIVET
PÅ WWW.VIMENNPLUSS.NO



VI MENN

LAHAVET

Flyets kaptein var den 53 år gamle David Rall, far til åtte. Travis Everett var annenflyver. Den øvrige besetningen besto av navigatøren Theodore Wright og mekanikeren Melwin P. English. I anretningen stelte purseren Edmund Zan og hans assistent Antonio Suarez med sine kopper og glass, mens flyvertinnen gikk rundt og forsikret seg om at det sto bra til med passasjerene.

Fare for isdannelse

Det var varslet om fare for isdannelse omtrent halvveis til Filippinene, ikke uvanlig for årstiden. DC 7-flyet holdt 500 km/t i 6000 meters høyde. Været var klart med bare noen lette skyer i den fjerne horisonten. De 51 passasjerene, blant dem 25 lærerinner fra amerikanske skoler, en del offiserer og forretningsfolk på vei tilbake til sine kontorer i Manila, hadde det utmerket.

Everett og Rall i cockpit kunne så vidt skimte hverandre i lyset fra instrumentene. Mel English satt like bak dem, foretok beregninger og skrev sine rapporter i loggboken. Utenfor lyste stjernene fra en mørk nattehimmel. Rall kastet et blikk på klokken. Den var 3.15 om morgenen. De var snart halvveis til Manila.

I samme øyeblikk la mekanikeren merke til en forandring i lyden på motor nr 2, den innerste på babord vinge. Han registrerte at bensintrykket var gått ned. Det hadde vel dannet seg litt is i for-gasseren, slik at motoren ikke fikk tilstrekkelig bensin. Rall kastet et blikk på viseren og nikket.

– To'ern er tørst, sa han stille og rolig. – Du får gi den en ekstra dram.

FORKOMNE: Da dagen grydde og sjøen la seg, begynte man å spekulere på hvor det ble av redningen. Mange var svært forkomne, men kun én mistet livet.

English trykket på knappen som utløste frostvæsken til to'ern. Normalt skulle dermed saken være ordnet. Men nålen steg ikke.

Det første tegn på fare

Mekanikerens trenede øyne gled over instrumentene. Alt så ut til å være i orden. Oljetrykket på to'ern var normalt, kvantiteten likeså. Men plutselig begynte temperaturen å stige!

– Uregelmessig utslag på to'ern, Dave, sa han til slutt.

– Det er nok best å vinge motoren en stund.



Ved å stoppe motoren og stille propellbladene på kanten mot kursen, ville motoren falle til ro og ikke lenger være noe problem. Å føre flyet frem på tre motorer betydde i verste fall en liten forsinkelse, ikke noe mer.

Han trykket på den røde knappen. Nå skulle instrumentene fortelle at motoren hadde sluttet å arbeide. Men det gjorde den ikke. I stedet begynte den å gå fortere og fortere. Rall kunne høre den skjærende lyden gjennom den

jevne duren fra de andre motorene.

Han trykket gang på gang på den røde knappen, men intet hendte. Motorens vanlige omdreiningstall var 1950 pr. mile, men på to'ern var tallet økt til 2900, langt over sikkerhetsgrensen.

Uten å snu på hodet grep kaptein Rall mikrofonen i neste sekund:

– Manila, Manila, dette er Northwest Rute nr 1. Vi kaller fly-

redningen, vi kaller flyredningen. Vi har vanskeligheter med en motor. Vi befinner oss på kurs to null fem, en åtte null nordvest for Jonaligøya på Amber 2. Vennligst bekreft!

Manila bekreftet, og Rall ba om tillatelse til å gå ned fra 6000 meters høyde til tettere luftlag for å få den varme motoren avkjølt. Manila var enig.

– De kan gå ned til 1300 meter!

Rall gløttet ut på motoren. I det kalde lyset fra lampene på vingen kunne han se propellen svirre rundt med en uhyggelig hastighet. Flyet dalte og dalte og han ga ordre til at flapsene skulle settes på. Hastigheten gikk i neste minutt ned til 240 kilometer i timen.

Han planet ut og betraktet sky-massene under seg. Hvis han styrte inn i dem, ville han utsette

flyet for store påkjenninger. Der nede var luften ustabil og flyet ville bli kastet hit og dit. Han valgte å stige igjen til 3000 meter.

De fleste av passasjerene var våkne. Tapet av høyde og besetningens aktivitet hadde forårsaket en viss uro i kabinen.

I cockpiten ropte mekanikeren plutselig:

– To'ern brenner!

Rall strakte hånden ut og grep i håndtakene som utløste slukningsapparatene i motoren. De fungerte utmerket og det røde faresignalet forsvant. Men kapteinen hadde ingen illusjoner om at faren dermed var over. Det som hadde utløst en brann, kunne lett utløse en til.

Klar med redningsflåtene!

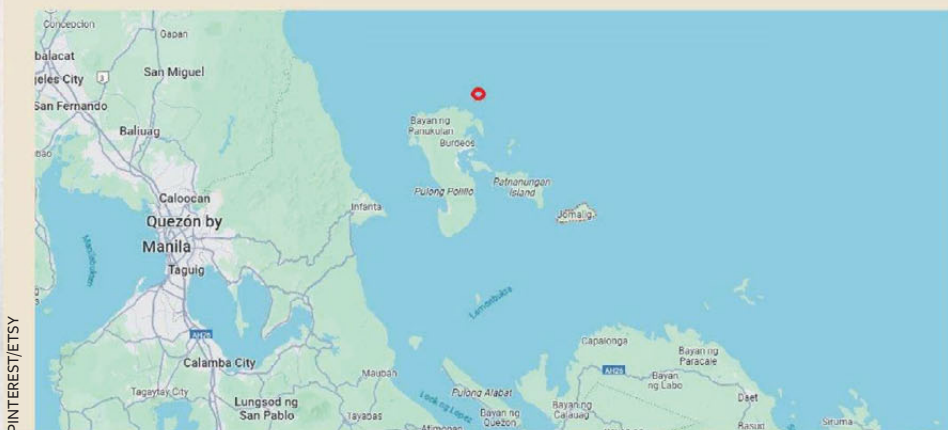
Mel English gløttet bort på motoren på babord side og så gnistene

« Ikke bare en nødlanding, men blindlanding i stummende mørke.



IDENTISK: Denne DC-7C-maskinen fra Northwest er identisk med den som gikk ned over Manilahavet. Annenflyveren speidet gjennom tåken etter vannflaten, og da han fikk øye på den, ropte han: «Der er vannet! Trekk opp! Trekk opp! Trekk opp!»

SKRØPELIG: Gummibåt. Skrøpelig farkost på åpent hav. Heldigvis slapp havaristene å vente lenge. Hjelpen kom med dagslyset.



sprute ut igjen. Rall grep mikrofonen: – Eddie! Evakuer faresonen, fort!

Eddie Zan og hans to medhjelpere flyttet de 16 passasjerene som satt nærmest den brennende motoren. Mannfolkene måtte sette seg i midtgangen.

– Det ser ut som om to'ern går i oppløsning, sa Mel.

Kapteinen snudde seg mot navigatøren.

– Ted, vil du gi meg en posisjon øst for Manila. Hvis vi må nødlande, vil jeg holde meg over sjøen hele tiden.

Passasjerene hadde tatt av seg sko og briller, tømt lommene for alle spisse gjenstander og tatt på seg flytevestene. De fleste satt apatisk med lukkede øyne og hodene lent mot ryggstøene.

Klokken 3.50 ristet flyet voldsomt og det hørtes en serie med

skarpe, hissige smell. Det var motoren som slet seg selv i stumper og stykker.

Det var imidlertid ingen synlige flammer og ingen spor av oljelekkasje på vingen eller motorgondolen. Kapteinen og maskinisten forsøkte å stoppe motorens rotasjon ved å aktivere stengeventilen i brannveggen, som stenger tilførselen av smøremiddel. Gnister kom ut fra motoren, fulgt av høy dunkelyd, og brannvarslingsystemet ble aktivert. Slukningssystemet ble utløst, men uten virkning. På dette tidspunktet løsnet propellen, og én av de vridde bladene traff flykroppen med et brak i en vinkel med propellens rotasjonsplan og rev opp et hull på omtrent 15 tommer i diameter over bagasjehyllen foran toalettet på venstre side. Et rødt skjær ble observert på frontkåpen, og det skiftet raskt til hvit glød. Det var et konstant

lysskinn fra motor nr 2, og slukningssystemet ble forsøkt aktivert på nytt, men uten effekt. (Fra CABs offisielle rapport fra 6. november 1962)

Zan hørte smellet og forsto hva som var skjedd. Han sprang inn i den evakuerte førsteklassekabinen. Luften pep som tusen rasende demoner fra et stort hull i taket.

Kapteinen ropte fra cockpit:

– Gjør klar redningsflåtene, Zan. Ta ut noen av karene og få dem til å hjelpe deg. Sørg for at de som kan svømme tar seg av de som ikke er svømmedyktige, og pass på at du ikke skiller ektepar fra hverandre.

Redningsflåtene ble hentet ut, bagasjen stablet i en haug og Suarez og Fuchigami serverte drinker. Nå var det bare å vente.

Tapet av propellen ga flyet en

ULYKKESTEDET: Akkurat her traff Northwest-flyet havet. Et av de verste hai-områdene i verden. Men alle kom seg i gummibåtene, og det ble ikke meldt om angrep.

roligere gange. Men snart kunne Rall se at det begynte å gløde inni motoren. Veivakslingen var allerede hvit, og plutselig sto flammene ut og slikket bakover. Han utløste de to siste slukningsapparatene, men til ingen nytte. Flammene sto ut av motoren, slikket over vingen og blafret videre langs flykroppen.

– Ted! Meld fra til Manila. Vi må gå ned på sjøen!

Minutter igjen å leve

Beslutningen var fattet. Inntil dette øyeblikk hadde Rall hatt valget mellom å føre flyet frem til Manila og nødlande på fast



DIECASTAIRCRAFTFORUM.COM



VI MENN

MAGNESIUMBRANN: Brann i den innerste av motorene på babord side utviklet seg til magnesium-brann som holder svært høy temperatur og reagerer voldsomt i kontakt med vann eller CO₂-baserte brannslukkere.

ALBATROSSENE: To Albatross-fly fra den amerikanske kystvakten deltok i redningsaksjonen. De gikk umiddelbart i gang med å få passasjerene i sikkerhet fra de utsatte gummibåtene.

grunn eller sette flyet ned på den opprørte sjøen – nesten det samme som den visse død.

Nå hadde han intet valg.

Rall innledet landingsoperasjonen fra 3500 meters høyde. Da flyet suste ned gjennom det tette tåkelaget, skjønte han at tåken lå helt ned på havets overflate. – Ikke bare en nødlanding, men blindlanding i stummende mørke, tenkte han bittert.

Brannen grep om seg etter hvert. Han visste at om noen sekunder ville ilden ha spist seg innover til skjelettet av vingen. Deretter behøvde man ikke bry seg om nødlandinger eller noe som helst.

Rall stirret på de hvite flam-

mene som slikket bakover. Han kunne se spantene i flyvingen. De hadde antagelig bare minutter igjen å leve.

Akterut lå gummiflåtene klare ved utgangene, passasjerene satt fastspent i sikkerhetsbeltene. Alle ulltepper og puter som kunne ta av for støtet var plassert på de rette stedene. Purseren og hans to hjelpere måtte legge seg på døren, det fantes ikke seter til dem.

Røk i kabinen

Nedstigningen ble gjennomført i mørke og ved hjelp av instrumenter. Moderat regn og intens lysglød fra den brennende motor nr 2 reduserte sikten ytterligere. Ved 1000 fots indikert høyde ble kraften økt, lan-

dingshjulene trukket inn, og flaps satt i 30 graders posisjon. En fart på omtrent 100 knop og en nedstigningshastighet på 100 til 200 fot per minutt ble opprettholdt. Annenflyveren fikk beskjed om å se etter vannflaten, og da han fikk øye på den, ropte han: «Der er vannet! Trekk opp! Trekk opp! Trekk opp!» Kapteinen trakk stikka helt bakover. Sekunder senere traff flyet vannet. (Fra CAB-rapporten)

Sammenstøtet kastet kapteinen mot frontglasset. Det neste slengte ham tilbake mot veggen. Halvt bevisstløs gled han ned på døren. Fortumlet, men i live.

Passasjerkabinen var full av røyk. Overalt kunne man høre vannet surkle inn i flyet.

I samme øyeblikk som flyet la seg til ro på vannet, spratt Eddie Zan opp og kastet den første flåten ut. Passasjerene nærmest døren hoppet etter. Fremme i førerkabinen slet Everett med å få ut flåten. Det lyktes først da vannet sto de to flyverne opp til brystet.

En død kvinne

De to flyverne la først nå merke til at den ene vingen var revet av under krasjet. De plukket opp noen av passasjerene som fløt omkring i den opprørte sjøen. I løpet av fem minutter var alle passasjerene unntatt én funnet og halt opp på flåten. Noen hadde søkt tilflukt ute på vingen, men



FLYENE BRUKT SOM BÅTER: På grunn av den ekstra vekten fra de reddede passasjerene og besetningen, samt de utfordrende sjøforholdene, var Albatross-flyene for tunge til å ta av igjen. I stedet fungerte de som båter og fraktet de forkomne passasjerene i land. Spesielt behagelig var det nok ikke i høy sjø.

VI MENN

AVSKJEDIGET FOR FYLL

Veien fra helt til usling er kort.

Kaptein David G. Rall ble kraftig berømmet for måten han taklet den meget vanskelige situasjonen over Manilahavet på. Det er ingen tvil om at han reddet mannskapet og passasjerenes liv. Likevel tok han det tungt at han ikke maktet å redde den siste.

Snaut fire år senere, 1. januar 1964, var helten igjen i medias søkelys, men nå av svært lite aktverdige årsaker.

Første nyttårsdag 1964 ble kaptein David G. Rall og styrmann R.E. Lee avskjediget fra Northwest Airlines etter at Rall hadde konsumert alkohol mindre enn 24 timer før en flyvning, i strid med selskapets regler. Lee ble også avskjediget for å ha tillatt Rall å fly, til tross for at han visste om alkoholkonsumet. Flygernes fagforening, Air Line Pilots Association, tok saken til en justeringskommisjon (System Board of Adjustment), som vurderte avskjedigelsen som for streng, og beordret at begge skulle gjeninnsettes og få etterbetalt lønn.

Northwest Airlines nektet å følge avgjørelsen, og saken ble brakt inn for føderal domstol. I 1969 opprettholdt ankeinstansen kommisjonens vedtak og slo fast at avgjørelsen ikke kunne overprøves så lenge den var truffet innenfor kommisjonens myndighet. Rall og Lee ble dermed ikke frikjent i strafferettslig forstand, men fikk medhold i at avskjedigelsen var ugyldig ut fra arbeidsrettslige prinsipper.

For Ralls del var det avgjort av stor økonomisk betydning, da han ble tilkjent sin pensjon, fikk den etterbetalt fra 1967, og kunne gå en trygg alderdom i møte.

Da David Rall gikk bort i august 1983, i en alder av 76, gjorde han det som helten fra Manilahavet. Den lettsindige nyttårsaftenen i årsskiftet 1963/64 var glemt. Ralls grav ligger i Oregon.

To fly ned i Stillehavet — minst 56 overlevende

Privat til Lofotposten.

Manila, 14. juli.
(UPI) Et amerikansk passasjerfly med 58 personer ombord måtte i natt foreta en dramatisk nødlanding i Stillehavet

nordvest for Filipinene, men ifølge de første meldingene er 56 overlevende tatt ombord i redningsfartøyer og fiskerbåter. Få timer senere ble det kjent

Over til siste side.

TO FLY —

Over fra side 1.

at et DC-3-fly som tilhører et filippinsk selskap også hadde nødlandet i det samme havområdet med 31 personer ombord.

Det første flyet, en DC-7, tilhørte selskapet Northwest Airlines og var på vei til Manila fra USA da det oppstod brann i den ene vingene etter at de høyre propellen slet seg løs i luften. Flyveren gikk strak ned for nødlanding, og passasjerene klarte å komme seg ut i gummibåter før brannen spredde seg i flykroppen.

Kort etter ble det kjent at et annet fly tilhørende Philippine Airlines hadde nødlandet nordvest for Mindanao. De amerikanske militærflyene ble dirigert til det nye ulykkesstedet, og ifølge de første rapporter skal flere være observert live.

Myndighetene frykter imidlertid for at haiene kan komme redningsfartøyerne i forkjøpet for dette farvannet skal være det mest hai-befengte område i hele Filipiner-arkipelet.

LOFOTPOSTEN:

Nyhetsklipp fra Lofotposten 14. juli 1960. To fly ned i Stillehavet nesten samtidig. Mirakelet i Manilahavet nådde også lokalpressen i nord. Rykende fersk.

sjefargede flekker på et stort, opprørt hav. Rall hørte duren av et fly, langt borte. Plutselig la maskinen seg over i en krapp sving og kom fykende ned mot flåtene. De var funnet!

Lederen for selskapsreisen holdt triumferende dokumentmappen sin til værs — han hadde reddet alle billettene! En kvinne oppdaget plutselig at hun fremdeles hadde håndvesken sin under armen selv om hun hadde ligget i sjøen en lang stund.

Ved halv ni-tiden om morgenen begynte flyet å ta opp de forkomne passasjerene. Like etter kom et av marinens fly til stedet og en time senere var samtlige på sykehuset. Før flyet forlot ulykkesstedet, ble den døde kvinnen hentet opp av vannet og lagt på en bære.

Rall beklaget tapet av et menneskeliv. Men egentlig skulle de alle vært døde. Det var et mirakel. Mirakelet i Manilahavet.



fikk seg en plass i den største flåten.

Syv minutter etter at flyet hadde tatt vannet, satte det halen i været og forsvant i bølgene. Brannen som hadde lyst opp ulykkesstedet, sloknet med en fresende lyd. Det ble mørkt som i en sekk. Vinden øket på og flåtene ble kastet hit og dit.

Lenger borte fikk Rall se et lys som gled opp og ned i bølgene. Han ropte, men fikk ikke noe svar. Da han fikk manøvrert flåten borttil, så han at det var en eldre kvinne. Hun var død.

Det ble satt ut drivankre. Noen fant frem et preparat som skulle holde haiene på avstand.

Blir vi reddet — eller ikke?

Den umiddelbare faren var over, men da dagen grydde og sjøen la seg litt, begynte man å spekulere på hvor det ble av redningsflyet. Mange av passasjerene var så sjokkskadede at hjelpen måtte komme fort hvis det ikke skulle skje enda større ulykker.

Flåtene drev videre, små oran-

Ikke la svette komme i veien for livet

Ekspert-antiperspirantene
for høye nivåer av svette
og lukt



Langvarig effekt
opptil fem dager



Legeanbefalt
aktiv ingrediens
for overdreven svette



PÅFØR OM KVELDEN
BESKYTTER I FLERE DAGER
VIRKER FOR LIVET



ap•tera FARMASIET

Boots Apotek

Påfør om kvelden

Perspirex-antiperspiranter må påføres riktig for å oppnå best mulig resultat. Påfør om kvelden, når svettekjertlene er minst aktive, på tørr og uskadd hud. Vask av med såpe og vann om morgenen. Dette vil ikke påvirke effekten av Perspirex.



1 Påfør fire strøk på ren, uskadd og helt tørr hud. Hvis nødvendig, bruk en hårføner for å sikre at huden er tørr. La det tørke.



2 Påfør Perspirex før leggetid. La den virke mens du sover, når svettekjertlene er minst aktive.



3 Vask med såpe og vann. Dette vil ikke påvirke effekten av Perspirex.



4 Ingen behov for å påføre på nytt. Perspirex beskytter i opptil 5 dager, uansett om du bader eller dusjer.

Den aktive ingrediensen: Aluminiumkloridheksahydrat er svært effektiv mot overdreven svette. Likevel kan den forårsake lokal hudirritasjon, spesielt når den påføres feil. Derfor har Perspirex lagt til et hudpleiesystem i Comfort- og Original-variantene, noe som resulterer i redusert irritasjon.*



Skann og se hvordan du påfører

Den enkle løsningen på kraftig svette

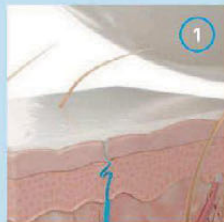
Kraftig svette og lukt kan være så hemmende at det påvirker sosiale situasjoner, det å finne en partner, eller prestere på jobben. Men det finnes en enkel, livsforandrende løsning: Perspirex ekspert-antiperspiranter for høye nivåer av svette og sterk lukt.

“ Mer enn 90 % av brukerne synes det er enkelt å integrere produktet i kveldsrutinen sin.**

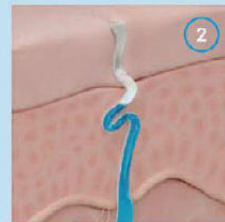
Beskytter i flere dager

Perspirex beskytter i opptil 5 dager og er vannbestandig, slik at brukeren kan dusje, svømme og utføre daglige aktiviteter uten avbrudd.

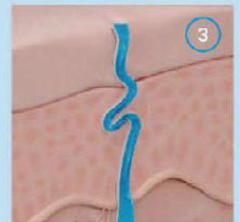
“ 86 % av brukerne vil anbefale Perspirex Comfort til en venn.**



1 Perspirex-formuleringen påføres med den aktive ingrediensen aluminiumklorid.



2 Den aktive ingrediensen aluminiumklorid danner en midlertidig gel-plugg når den kommer i kontakt med vann og proteiner i svettekanalen.



3 Gel-pluggen forsvinner etter 3-5 dager ved naturlig avstøting av døde hudceller.

Virker for livet

Perspirex er den lille, men effektive løsningen som hjelper brukere til å leve et liv med mindre svette, lukt og emosjonelt stress.

Alle Perspirex-antiperspiranter inneholder aluminiumklorid, som er en av de mest effektive aktive ingrediensene som brukes i antiperspiranter. Til tross for en lavere konsentrasjon av aluminium i Perspirex-antiperspiranter, har tester vist en betydelig høyere effektivitet for Perspirex-produkter, sammenlignet med antiperspiranter med andre mer vanlig brukte kombinasjoner av aluminiumsalter.



“ Mer enn 85 % av brukerne mener at produktet "gir frihet fra å bekymre seg for svette."*** **

*Ryggstudie av ProDerm Institute, 72 timer, 2 påføringer.

** Selv-evaluering av brukerstudie på 208 forbrukere, ulike hudtyper, produktapplikasjon i 14 dager. Studien ble gjennomført i Storbritannia i 2024.

Kina viser muskler

Kina har for første gang demonstrert evnen til å operere to hangarskipsgrupper samtidig i det åpne vestlige Stillehavet.

Tekst: **Mats Schjølberg Ulshagen**

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

I følge det japanske forsvars departementet seilte hangarskipet Liaoning inn i området ved Minamitorishima, en isolert øy langt øst for det japanske fastlandet, i begynnelsen av juni. Bare timer senere ble Shandong observert i et område lenger sør, ved Okinotorishima, også det innenfor Japans økonomiske sone. Begge øvelser inkluderte jagerfly og helikoptre – og begge var fulgt av støttefartøyer og eskorteskip.

Diplomatisk protest

Det er ikke første gang Kina har hatt begge sine hangarskip aktive samtidig. Tidligere har både Liaoning og Shandong vært i drift parallelt, spesielt i Sør-Kina-havet og områdene rundt Taiwan. Det som gjør at militære kommentatorer reagerer denne gang er at skipene nå opererer hver for seg, men samtidig, i det åpne havet langt utenfor den kinesiske kysten – og utenfor rekkevidden av støtte fra luftvern og missiler på fastlandet. Dette er med andre ord første gang Kina demonstre-

rer evne og vilje til å vise sjømilitær makt i dyphavet.

Japanske rekognoseringsfly tok av for å holde øye med hangarskip-gruppene, og under en patrulje kom et kinesisk jagerfly så nært som 45 meter fra et japansk P-3C. Episoden førte til diplomatisk protest og alvorlige advarsler fra japanske myndigheter.

Det er ikke noe nytt i at kinesiske fly utfordrer grensene for det som regnes som akseptabel nærkontakt – men at det skjer i denne sammenhengen, midt i en koordinert hangarskip-operasjon

NÆRKONTAKT: Japanske myndigheter slapp dette bildet av et kinesisk kampfly bare 45 meter fra et japansk patruljefly.

like utenfor Japans yttergrense, fikk alarmklokkene til å ringe i både Tokyo og Washington.

Det at Kina viser at de kan forflytte og operere store marine enheter i et område som historisk har vært dominert av USA og dets allierte, er dårlig nytt for verdensfreden. Ved å krysse det som blir kalt «den andre øykjeden», markerer Kina et brudd med det de tidligere har antydnet som sine grenser. Noen tolker dette som



MINISTRY OF DEFENSE OF JAPAN/AFP/NTB



HANGARSKIP: Kinesisk formasjon under øvelse i Stillehavet i 2021.

LIU FANG/NTB

en test, der Kina vil finne ut hvor langt de kan gå før de får en respons.

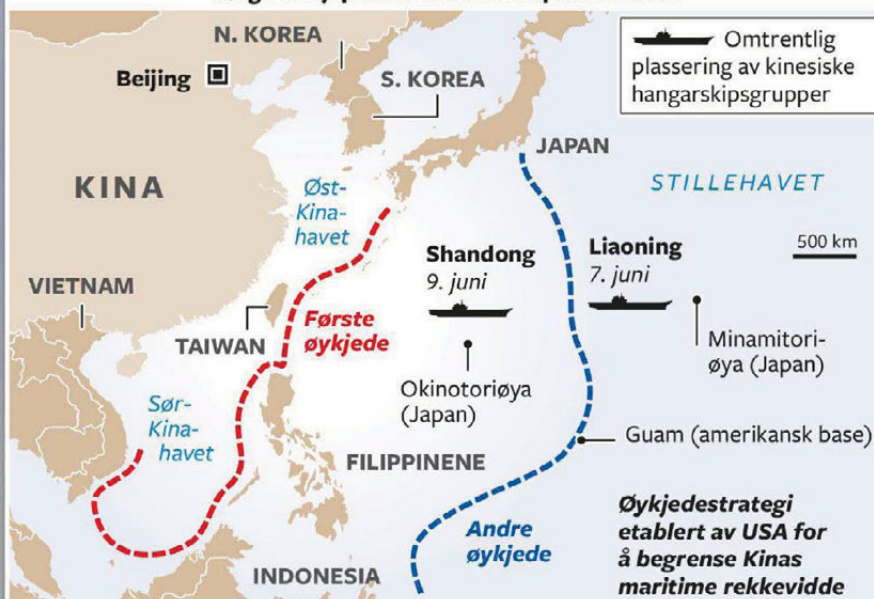
Måler krefter

Hangarskip-øvelsen kommer også i kjølvannet av at Kina er i ferd med å utvikle sitt tredje og mest avanserte hangarskip, Fujian. Dette bruker elektromagnetiske katapulter i stedet for det sovjetiske rampesystemet de har på de andre skipene. Når Fujian settes i drift, vil Kina for første gang kunne måle teknologiske krefter med amerikanske skip.

For USA, som rutinemessig patruljerer havområdene øst for Taiwan og Japan, er utviklingen en utfordring. Kina bygger ikke bare marinefartøy – de bygger tilstedeværelse og forsøker å etablere en ny geostrategisk virkelighet. Det handler ikke lenger bare om Taiwan eller Sør-Kina-havet, men om hele Stillehavsområdet. □

To kinesiske hangarskip i operasjon i Stillehavet

For første gang er to kinesiske hangarskipsgrupper observert i samtidige operasjoner i det vestlige Stillehavet, ifølge det japanske forsvarsdepartementet



SHANDONG: Tatt i bruk 2019
Kinas første egenproduserte hangarskip

Lengde:
305 m

Hoppbakke: Rampe hjelper ved avgang, men flyene kan ikke ta av med full tank og våpenlast

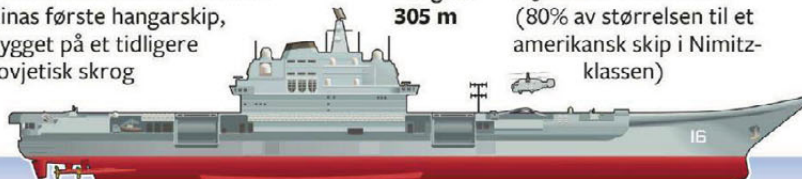


Vekt: 66 000 tonn Hastighet: 31 knop / 57 km/t Mannskap: ca 2000

LIAONING: Tatt i bruk 2012
Kinas første hangarskip, bygget på et tidligere sovjetisk skrog

Lengde:
305 m

Flydekk: 14 700 kvm (80% av størrelsen til et amerikansk skip i Nimitz-klassen)



Vekt: 60 000 tonn Hastighet: 29 knop / 53 km/t Mannskap: 1960

KILDER: BLOOMBERG, FRANCE 24, REUTERS

GRAFIKK: GRAPHIC NEWS ©

MINISTRY OF DEFENSE OF JAPAN/APRINT



OVERVÅKNING: Japanske fly var raskt på pletten for å dokumentere de kinesiske bevegelsene.

SLAGET OM MONTE CASSINO

DEN KNUSTE HELLIGDOMMEN: Klosteret på toppen av Monte Cassino hadde vært et pilegrims mål gjennom århundrer og var regnet som et av kristendommens helligste steder. Etter bombingene i februar 1944 så det slik ut. De fleste kulturskattene ble med tysk hjelp brakt i sikkerhet før angrepet.





KLOSTERET GUD GLEMTE

De allierte styrkene hastet gjennom den italienske våren med kurs for Roma, men ett hinder førte til bråstopp og blodbad. I et kloster på en fjelltopp forskanset tyskerne seg for å kjempe til ingenting var igjen. ►



Tekst:
Jørgen Johannessen Kind

Foto: NTB

Skal du ta deg frem mellom Napoli og Roma, er det ingen vei utenom.

Du må forbi Monte Cassino.

Slik er det i dag, og slik var det for 81 år siden da den allierte krigsmaskinen rullet opp over den italienske fastlandsstøvelen og presset tyskerne mot nord.

Men i januar 1944 nådde invasjonstyrkene frem til tyskernes siste forsvarsstillinger før Roma; «Gustav-linjen» som strakte seg gjennom fjellmassivet på tvers over Italia, alle de 15 milene fra hav til hav. Det var lenge siden noen hadde tatt Roma fra sør. Selv Hannibals hær hadde tatt den lange veien om Alpene i stedet.

Fjellene var naturlige hindringer med sterke tyske befestninger i høydene langs hele linjen. Den eneste veien videre var inn gjennom Liridalen, ved Cassino – en by med fire kirker, en jernbanestasjon og 22 000 innbyggere i fredstid.

Der, på en høyde, ruvet et 1400 år gammelt benediktinerkloster over landskapet. Et hellig sted der inskripsjonen over inngangsporten besto av ett enkelt ord. «Pax».

Fred.

Snakker om malplassert inskripsjon ...

Det onde øyet

Slaget om Monte Cassino ble det største på europeisk landjord under 2. verdenskrig. I seks måneder kastet allierte soldater seg mot fjellene, mens tyskerne forsvarte sin siste skanse med all den kraft Adolf Hitler hadde forlangt i sin berømte ordre: «Ikke ett skritt bakover».

Armeene til britene og ameri-

kanerne hadde avansert raskt, men ved foten av Monte Cassino hadde soldatene fått bange anelser. Et forvarsel hadde kommet i kampene om et annet fjell, Camino. Det ble døpt om til «Millionåsen», fordi hver død tysker kostet 25 000 dollar i granater.

Det var et terreng der et for-

syningsesel kunne være mer verdt enn ti panservogner, et terreng der en forsvarer i høye stillinger hadde en enorm fordel. Høyest av alle tronet klosteret på toppen av fjellet ved Cassino. Ingen kunne ta seg frem over dalbunnen eller langs fjellsidene uten at det ble sett derfra.

– Vi lærte oss raskt å hate og frykte klosteret. Det var som om det var levende, med øyne som så alt, heter det i en beskrivelse som deles av forbløffende mange soldater i dagboksnotater og brev hjem.

Massakren ved elvebredden

Det første allierte angrepet, i midten av januar, ble en fiasko.

Aller verst gikk det med de amerikanske divisjonene som skulle krysse Rapido-elven og ta seg over dalbunnen et stykke vest for Monte Cassino. Amerikanerne ble pepret med ild i det åpne landet. Resultatet var en massakre, «den største katastrofen siden Pearl Harbor», ifølge avisene.

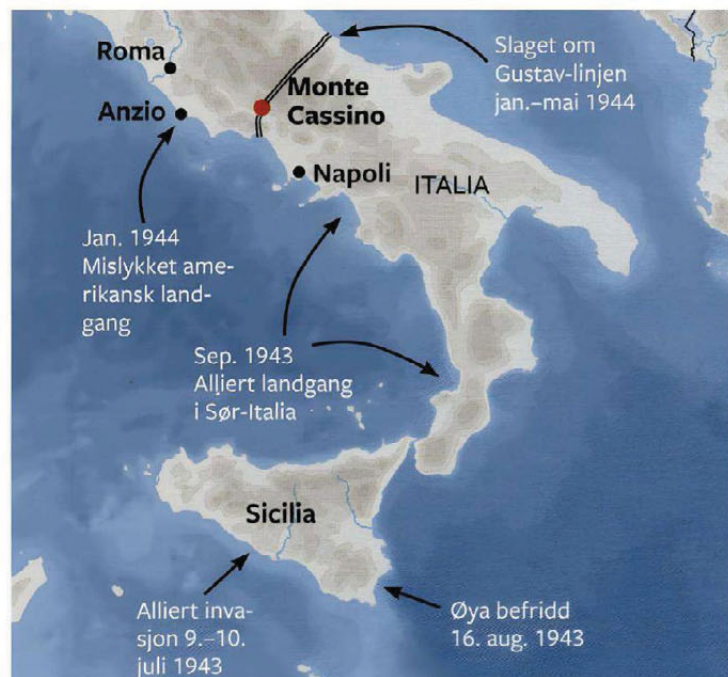
Amerikanerne mistet 2000 mann.

Tyskerne mistet 64.

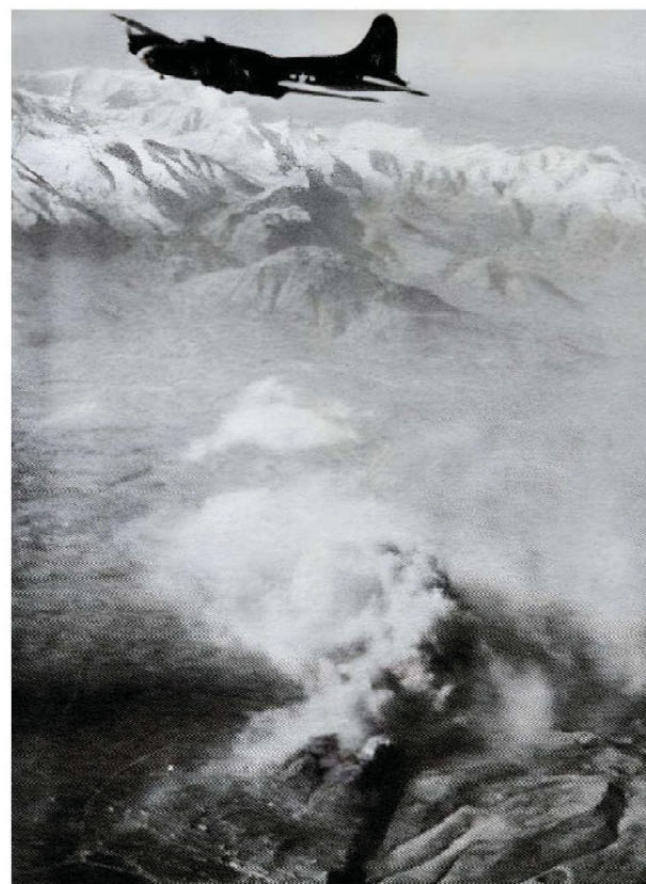
Heller ikke britene enda lenger vest eller franskmennene i fjellene øst for Cassino lyktes med sine mål. Angrepet døde ut, avløst av en stillingskrig som snart fikk flere veteraner til å dra sammenligninger med skyttergravene under 1. verdenskrig.



«**Vi lærte oss raskt å hate og frykte klosteret.**»



FJELLET RISTET: 250 bombefly droppet 350 tonn sprengstoff på klosteret på Monte Cassino 15. februar 1944, men det tok enda tre måneder før de allierte styrkene nådde toppen.



– Bortsett fra at det selvsagt var umulig å grave i fjellet, beskrev sanitetsoffiseren Robert Koloski.

De allierte prøvde å endre taktikk. Dwight Eisenhower, øverstkommanderende for Middelhavsstyrkene, ga klarsignal til å bombe klosteret.

– Kulturarv eller ikke, må jeg velge mellom soldater og en berømt bygning, må bygningen gå, lød det enkle resonnementet.

BBCs krigskorrespondent Christopher Buckley var til stede da bombeflyene utførte «det kraftigste angrepet noensinne på en enkelt bygning»:

– En maktdemonstrasjon. Som om en kjempe tente en gigantfyr-

DØR TIL DØR: Gatekampene i Cassino kunne like gjerne funnet sted i Stalingrad. På bildet angriper soldater fra New Zealand byen der tyskerne gravde seg ned i ruinene og kjempet om hvert eneste hus.

stikk i fjellsiden. Mannskapene jublet, rapporterte Buckley.

Men for andre var det bare dyster symbolikk i den kontroversielle handlingen.

– Ingenting er hellig mer. Verden er blitt en mørk plass, sa Tony Pittaccio, en lokal unggutt fra Cassino.

Slaktet for ingenting

Strategisk sett var angrepet ingen fulltreffer. Da røyken drev unna, ►

LUDMILA PILECKA/WIKIMEDIA COMMONS



GJENOPPBYGGET:

Monte Cassino-klosteret ble bygget raskt opp igjen etter krigen. I dag er få spor igjen etter det langvarige blodbadet.



MC CONVILLE/WIKIMEDIA COMMONS

UINNTAGELIG: Lenge fremsto Monte Cassino-klosteret uinntagelig for allierte styrker. Tyskerne hadde dekning nok, fordel av høyden og en klar orde om ikke å trekke seg tilbake.



NTB SCANPIX

DE DØDE: Klosteret på Monte Cassino ble bygget opp igjen etter krigen, men de enorme krigskirkegårdene vitner om tragediene som fant sted. De allierte mistet 55 000 mann, tyskerne minst 20 000 i kampene våren 1944.



RYKENDE RUINER: En provisorisk bro som kostet blod å bygge og en amerikansk stridsvogn lå igjen etter det siste slaget om Monte Cassino i mai 1944.

lå klosteret i ruiner. Ikke en eneste tysker var å se, bare abbed Diamare, ni gjenværende munk og en stor gruppe sivile som hadde søkt tilflukt i helligdommen. Rundt 100 av disse flyktnin- gene var drept.

Først etter angrepet tok tyske jegere fra 1. fallskjermdivisjon seg inn i klosteret. Ruiner og mur- haugene hadde forvandlet klost- ret til en enda sterkere forsvars- stilling.

For de allierte soldatene åpen- barte den dystre sannheten seg snart: Ingenting var endret. Tys- kerne der oppe i høydene fyrte

løs på alle som ble beordret opp- over fjellet. Dag etter dag, uke etter uke.

– De kaster bort sine beste menn, skrev en tysk offiser etter enda et nytteløst angrep av indiske gurmha-soldater.

– Dette er verre en Østfronten. Alt er lov. Det er du eller meg, skrev en tysk soldat i et brev hjem.

Drept av sine egne

De fleste sivile hadde forlatt området da kampene om Gustav-linjen startet. Soldatene lot seg forbløffe av dem som valgte å bli.

– De går på besøk til hverandre og sammenligner skadene på går- dene. Jeg ser ei jente sykle der ingen av oss ville stukket hodet opp. De tar det som det kommer. De hater Mussolini, de hater tys-

« Dette er verre enn Østfronten. Alt er lov.



TANNER/WIKIMEDIA COMMONS

kerne, de hater oss, fordi vi har brakt krigen hit, noterte amerikaneren Ivar Awes.

Tragediene var mange. Under bombingene av byen Cassino havnet så mange allierte bomber på avveie at flere sivile og allierte soldater enn tyskere mistet livet.

Først i midten av mai 1944, etter seks måneder og tre tapte slag, klarte de allierte å utnytte sin styrkemessige overlegenhet til et gjennombrudd på bred front i det «utenomjordiske landskapet».

Allierte tabber

Sent på kvelden 16. mai banket artilleriet løs på alle kjente tyske stillinger. Det ble sagt at folk kunne lese avisen ei mil unna i lyset fra flammene fra de 1600 kanonene. Amerikanerne avanserte til venstre. Den franske

styrken, med i all hovedsak nordafrikanske soldater, slo sprekker i de tyske linjene i fjellene.

Midt i skuddlinjen lyktes britene, med grusomme tap i ingeniørkorpset, å bygge en bro over Rapido-elven slik at panservognene kunne krysse. Førerne skulle aldri glemme hvordan de måtte kjøre over hauger av egne troppers lik på elvebredden.

I dag er slaget om Monte Cassino anerkjent av historikere som en tysk militærbragd. De er også enige om at den allierte krigsledelsen tabbet seg ut som følge av gjensidig mistillit og misunnelse mellom briter og amerikanere.

– Det ble vist en enestående mangel på strategisk fornuft. Taktikken var fullstendig fantasiløs, skriver en av dem, J. F. C. Fuller.

SISTE FORSVARER

Den tyske fallskjermjegeren Robert Frettlöhr lå hardt skadet i en krypt i kjelleren.

Frettlöhr var én av bare 20 gjenværende tyske forsvarere etter at det ble gitt ordre om retrett. Da det hvite flagget ble heist på Monte Cassino, tok en liten polsk styrke, ledet av løytnant Kazimierz Gurbiel, seg inn i klosteret. Mange år senere ble det i en tysk dokumentarfilm hevdet at polakkene henrettet de sårede tyskerne. Frettlöhr, som etter krigen bosatte seg i England, sto da frem og avkreftet historien.

– Vi ble tvert imot behandlet meget godt, sa Frettlöhr.

Gjennom brevveksling utviklet det seg et spesielt vennskap mellom Frettlöhr og Gurbiel. I 1984 møttes de to gamle fiendene under en minnemarkering på Monte Cassino. Gurbiel døde i 1992, mens Robert Frettlöhr døde i januar 2014, 90 år gammel.



GJENSYN: Frettlöhr (t.h.) og Gurbiel på Monte Cassino.

Og fortsatt gjensto det vanskeligste.

Polsk triumf

Det forhatte klosteret tårnet fortsatt over slagmarken. En helt spesiell gruppe tok på seg oppdraget.

– Det skal være oss en ære, sa den polske generalen Wladyslaw Anders, som hadde ankommet fronten med 8000 mann.

Reisen hadde vært lang. De kom fra Stalins fangeleirer i Sibir. Der hadde de vært internert siden Stalin og Hitler delte Polen mellom seg i september 1939. I mellomtiden var Stalin blitt alliert med vestmaktene. Vestmaktene så på polakkene som en ressurs, i motsetning til Stalin. I mai 1944 sto de foran Cassino, ivrige etter å vise seg frem.

– I fjellsidene lå det lik av alle

nasjonaliteter. Nå var det vår tur, fastslo en av dem i dagboka.

Knaus for knaus kjempet polakkene seg oppover fjellet i intense nærkamper. Halvparten falt.

Men tyskerne innså at slaget var tapt. Klosteret var i ferd med å bli omringet. Ordre om retrett ble gitt, og tidlig om morgenen 18. mai ble et hvitt flagg heist over ruinene. En polsk patrulje tok seg inn i klosteret og de siste forsvarerne, rundt 20 i tallet, overga seg uten at det ble løsnets skudd.

For første gang på et halvt år var det helt, helt stille ved Monte Cassino. □

Kilder:

«Monte Cassino – the hardest fought battle of World War Two» av Matthew Parker (Headlineforlag), «Verden i krig» (Det Beste).



UNIVERSITY OF CALIFORNIA, DAVIES

Synger på et blunk

HAN KAN FORTSATT ikke lenger bevege kroppen, men stemmen er tilbake. Ved hjelp av en hjernebrikke og kunstig intelligens kan en mann med ALS igjen snakke og synge med sin egen, ekte stemme.

Forskere ved University of California, Davis har altså gitt en lam mann tilbake evnen til å snakke i sanntid, med naturlig stemmeleie og følelsesladet betoning – uten å bruke hverken munn eller stemmebånd.

Teknologien som gjør det mulig, er et hjerne-datamaskin-grensesnitt – et BCI – som plukker opp signaler direkte fra hjernens talesenter. 256 tynne elektroder er operert inn i mannens hjernebark, og når han forsøker å snakke, tolker systemet de elektriske signalene og oversetter dem til ord, stemning og tonefall. Forsinkelsen er på mindre enn 40 millisekunder, raskere enn et blunk.

– Dette er det mest avanserte vi har sett innen kommunikasjonsbistand, sier nevrokirurg David Moses ved UC San Francisco, en av forskerne bak prosjektet.

Før forsøket var mannens tale nesten umulig å forstå – bare fire prosent av ordene kunne oppfattes. Med det nye systemet økte forståelsen til nesten 60 prosent, og det med setninger han aldri hadde sagt før.

Men det mest bemerkelsesverdige er hvordan de ble sagt. Han kunne si det med trykk, rytme og følelser, som et spørrende «ja», eller et blidt «hei», og han kunne altså synge små melodier. Alt dette med sin egen stemme.

Kilde: Nature

Tvil om utryddelser

De fem store masseutryddelser har vært lærebokstoff i flere tiår. Dramatiske, altslukende hendelser som skal ha endret verden, lagt til rette for store evolusjonære sprang og drept dinosaurerne.

Nå mener forskere at de ikke var så dramatiske. Flere forskere mener «Big Five»-fortellingen bygger på mangelfulle data, gammel-dagse regnemetoder og et register av fossiler med mange hull.

– Det er ingen tydelig grense mellom normal og ekstrem utryddelse, sier paleontolog Jonathan Mitchell. – Alt skjer langs en gli-dende skala.

Stadig flere med ham mener nå at utryddelsene ikke lenger framstår som fem brå kollapser – men heller som topper på en lang og humpete kurve av «bakgrunns-utryddelser». Kanskje er vi på vei mot en ny topp nå, men det er ikke en sjette masseutryddelse.

Kilde: New Scientist

VISSTE DU AT...

... blåhvalens hjerte er på størrelse med en liten bil, og slår bare to ganger i minuttet?

... du ikke kan prompe i verdensrommet – uten romdrakt?

... verdens sterkeste dyr, relativt til størrelsen, er en bille som kan løfte over 1000 ganger sin egen vekt?

... hjernen din er mer aktiv når du sover enn når du ser på TV?

... hai kan lukte blod på flere kilometers avstand?

... noen skilpadder puster gjennom rumpa?

Kilde til lykke

Menn i forhold med minst syv år yngre partnere er lykkeligere enn menn med eldre partnere, ifølge en ny studie utført ved London Metropolitan University. Effekten gjelder både hetero- og homoforhold, og seksuell tilfredshet øker for begge kjønn med yngre partnere. Kvinner er derimot like fornøyde – eller misfornøyde – uansett alder på partneren. Kvinner i forhold med eldre menn kunne imidlertid føle på større grad av økonomisk stabilitet og sikkerhet, sammenliknet med kvinner i forhold med yngre.

Kilde: Psychology today

Narsissister mot innvandrere

En studie publisert i Behavioral Sciences avdekker at bestemte former for narsissisme henger sammen med negative holdninger til innvandrere. Personer med høy grad av såkalt «ekstrovert» og «antagonistisk» narsissisme, som er preget av selvsikkerhet, dominans og mangel på empati, er mer tilbøyelige til å se verden som en konkurransearena

og støtter ofte autoritære ideologier – noe som i neste skritt knyttes til skepsis mot innvandring.

På den andre siden var «nevrotisk» narsissisme, som kjennetegnes ved usikkerhet og sårbarhet, ofte i motsatt ende, ved at personene er svært positive til innvandring.

Kilde: Pyspost

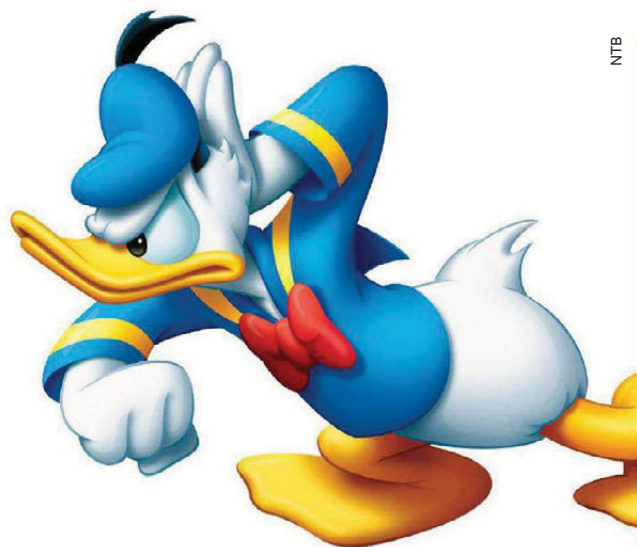
VISSTE DU AT...

... rommet lukter svidd metall og krutt ifølge astronauter?
... du har små midd som bor i ansiktet ditt?
... noen fugler sover mens de flyr?
... lyn slår oftere ned i Empire State Building enn noen annen bygning i USA?
... tungeavtrykket ditt er unikt?
... verdens raskeste plantebevegelse skjer hos en kjøt-eterplante?
... kroppen din lyser svakt i mørket – men det er usynlig for øyet?

Donald til krig mot KI

➤ Disney og NBC Universal har saksøkt KI-selskapet Midjourney for brudd på opphavsrett, og anklager dem for å bruke ikoniske figurer som Spider-Man, Donald og Shrek når de trener opp sine modeller for bildegenerering. Søksmålet beskriver Midjourney som en «virtuell kopimas-kin» som tjener penger på andres kreativitet. I søksmålet hevdes det at Midjourney har produsert bilder som ligner så sterkt på originalene at det ikke lenger kan regnes som inspirasjon, men ren kopiering. Disney og Universal krever at selskapet slutter å bruke deres figurer og at det innføres tekniske filtre som blokkerer fremtidig misbruk. Får filmgigantene medhold, kan det tvinge hele KI-bransjen til å endre sine metoder.

Kilde: CNN



NTB

Sent på 1800-tallet fant man ut at fingeravtrykk var unike

Vitenskapelige fakta

Er håndbaker like unike som fingertupper?

Forskere tror de har oppdaget en ny form for biometrisk identifikasjon, nemlig det særegne mønsteret av blodkar vi har på håndbaken.

Hva som skaper mønsteret

I løpet av livet utvikler blodårer og sener på håndbaken seg på forskjellig måte

Blant årsakene er:

- Kroppens utvikling siden barndommen
- Genetisk arv
- Virkningene av aldring
- Eksponering for miljøfaktorer over lengre tid
- Ulykker, skader, hard bruk av hendene

Søker «borgerforskere»

Forskerne trenger mer enn 5000 frivillige til å bidra med anonyme fotografier av hånden sin for å kunne vise at hendene virkelig er unike.

Ett mulig bruksområde

er å identifisere mistenkte i overgrepssaker mot barn.

Videor og fotografier av overgrep som deles på nettet viser ofte bare hendene til overgriperen.



Retusjert foto

Særtrekk ved sener

Blodårer som står ut

Registrert mønster

Fotoer viser mønstre av årer og hvordan de står i forhold til forhøyningene som er skapt av senene som beveger fingrene

Nettbasert app



Bildene blir ikke delt med noen utenfor forskningsmiljøet og blir slettet når forskningen er avsluttet

Foto tatt



Nettbasert app gjør det lett for alle over 18 å bidra med bilder til prosjektet.

For å delta, søk opp h-unique.lancaster.ac.uk på smarttelefonen din

© TNS/Bulls KILDER: Dame Sue Black ved University of Dundee, Bryan Williams ved Lancaster University, prosjektet H-Unique

Sydenvarme

➤ For første gang har forskere sett Solens sørpol i detalj. Den europeiske romsonden Solar Orbiter sendte nylig hjem de første feriebildene fra det kaotiske magnetfeltet på Solens sydlige punkt. Tidligere har romsonder tatt prøver og målinger, men dette er første gang det også har blitt tatt høyoppløselige bilder.

Solar Orbiter vil fortsette å hente viktig informasjon fra solens poler i flere år, og forskerne ønsker blant annet å få nye ledetråder om hvordan Solens magnetfelt snur seg hvert 11. år.

De håper at dataen og bildene skal gjøre dem i stand til bedre å forutsi solstormer, for å beskytte satellitter og strømmnett her på jorden.

Kilde: The Guardian

Selvforsynt

➤ En ny studie publisert i Nature Food viser at bare ett eneste land i verden er selvforsynt med mat. Av 186 analyserte nasjoner er det kun Guyana som klarer å produsere nok innen alle syv hovedkategorier av matvarer: frukt, grønnsaker, meieriprodukter, fisk, kjøtt, plantebasert protein og stivelsesrike matvarer.

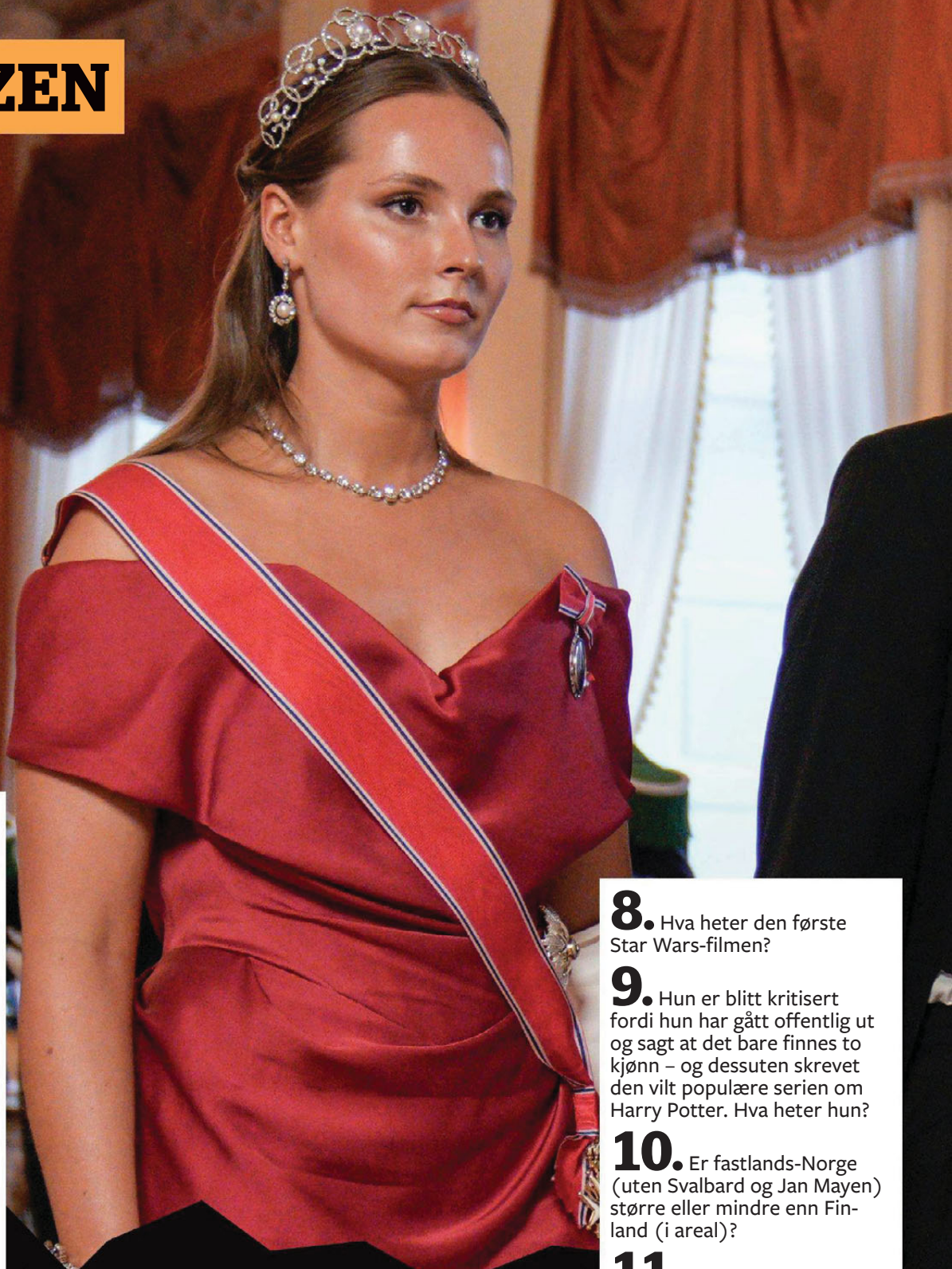
Selv store land som USA, Tyskland og Brasil er avhengige av omfattende import for å dekke hele befolkningens behov. Kina og Vietnam er nærmest, men mangler én kategori hver.

Selvforsyningsgraden er ofte svært skjevt fordelt. Det mest overraskende i analysen er at rundt to tredjedeler av verdens land produserer for mye kjøtt og meieriprodukter, mens svært få dekker behovet for vegetabilsk protein, og bare én fjerdedel av nasjonene produserer nok grønnsaker til anbefalt inntak.

Forskerne advarer om at dette ikke bare handler om ernæring, men også om sikkerhet og robusthet. I en verden preget av klimaendringer, geopolitisk uro og forstyrrelser i forsyningslinjene vil manglende evne til selvforsyning kunne gjøre land svært sårbare.

Kilde: Science Focus

For deg med vett
under issen



1. Hvilken «begivenhet» er fulgt av flest mennesker på en direkte TV-overføring?

2. Den svensk-norske dronningen Josefine var gift med kong Oscar I, men hva het hennes berømte bestemor, som var gift med Napoleon?

3. Bilprodusenten Škoda, som har hatt stor suksess i motorsport, er eid av Volkswagen, men i hvilket land har det sin opprinnelse?

4. Norges arveprinsesse Ingrid Alexandra (bildet) vil en dag bli den første regjerende dronning som er født i Norge. Men hvilket nummer vil det stå etter Ingrid?

5. Hvor mange atomanlegg ble presisjonsbombet av USA i operasjonen «Midnight Hammer» i slutten av juni?

6. Hva heter provinshovedstaden i regionen Balearene og på øya Mallorca?

7. Hva heter den laveste rettsinstansen i Norge, som ikke er bemannet med jurister, men innbyggere valgt av kommunestyrene, og hvor småkrav og tvister blir behandlet?

8. Hva heter den første Star Wars-filmen?

9. Hun er blitt kritisert fordi hun har gått offentlig ut og sagt at det bare finnes to kjønn – og dessuten skrevet den vilt populære serien om Harry Potter. Hva heter hun?

10. Er fastlands-Norge (uten Svalbard og Jan Mayen) større eller mindre enn Finland (i areal)?

11. Han er en av Norges mest kjente diktere, var Norges første riksarkivar og bror av Camilla Collett...?

12. Når ble kringkastingsavgiften avløst av generell finansiering fra skattebetalerne?

Svar: **1:** Millenniumskiftet 1999-2000 **2:** Joséphine **3:** Tsjekkia **4:** Ingrid III **5:** Tre **6:** Palma **7:** Forliksrådet **8:** Star Wars Episode IV – Et nytt håp **9:** J.K. Rowling **10:** Mindre **11:** Henrik Wergeland **12:** 2020



KASTET	HØVED-STAD BOKSTAV	ATMOS-FÆRE	BRED TRAPP	OVER	DATA-UTTRYKK FAR-TØYET	TRETTE UT
				KIOSK ARMEN		
DRIKKE- STEDER					SV. KOM-MUNE	
JORD	ACTI- NIUM	EVANGE- LIST				
			STROPP	SPERRE		
NESTEN		STRYKE- INSTRU- MENT BIKK				BEVEGER
BERME					TIDL. PARTI PROTEST	
SLØSER					KRYPT I KROPPEN	
SKÅTE				LUBBEN PERSON	SKOLE NR. 2	
STOPP- ORD			BORD RADON			
TONER						
				GUBBER		LOV-BRYTER
ADELS- MANN	BETAKKE				KAN BARN VÆRE	
				DONIN- GEN	TILGI PEK UT	
					FILTRE TOG	
SIVE						LAND- KODE
MEKA- NISME						
						KASUAR- FUGL
DRA		FORSYNE SEG DRØYE	MUSIK- ERE	DEPARTE- MENT HIKSTER	GRAFISK ARBEIDS- PLASS	VEKT
BOD	HELT LIK GJERDET		FLIPP	LARM DAN- DERER	BILTYPE PAKK	PLATE- SELSKAP REALE
						PUSSES STEM- MER
OVER- HØRE		BUSKAS LENDE			ANVISE	LUFTIG
				PAPE- GØYEN	OPPHØRE FOR- STAVELSE	IVER VERDEN
AULER	BÅTHAVN		MUSIKK- GENRE ORM		EGNE	SKAPT
					KLUSS BAND- NAVN	BLOD- FAKTOR
		GIFT BLÅSE				BRUCE ... GAUE
SPRIT	HVIT TÆL				INSTRU- MENTER INØRGE	
			TØRR		HÅNDS- REKNING	
BABYENE			PAPIR- ENE			KONFUST

SUDOKU

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

LETT

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

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

MIDDELS

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

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

VANSKELIG

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

LØSNINGER: SUDOKU

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

VANSKELIG

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

MIDDELS

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

1137

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

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

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

MILLIONX uke 22[illegible]

Vinner

Bertil Vollmo
Gamle Fredrikstad

Navn:

Adresse:

Løsningen sendes i en konvolutt til **Vi Menn, 0441 Oslo** (merkes uke 28) eller legg inn løsningsgatene på nettstedet **kryssord.no/innleveringer**
Svarfrist: 25. juli

DEN SOM
GLEDER SEG TIL **FERIE**

**KAN
OGSÅ
GLEDE
SEG
TIL
DENNE**

GIGANTKRYSS

Nr. 5 – 2025

Ferie- kryssord

I ALLE VANSKELIGHETSGRADER

ORDLISTE
OG LØSNINGER
BAK I BLADET

112
varierte
oppgaver!

I salg
fra 11. juli!



BESTEFAR- BANDENS SISTE KUPP

De tilsynelatende joviale eldre herrene lå ikke på latsiden: Deres siste kupp skulle gi et utbytte på nesten 200 millioner kroner – hadde det ikke vært for én liten tabbe.



GJENNOM VEGGEN:

Bestefarsbanden var ikke redd for å møte veggen: Med et bor med diamanthode, boret de eldre karene hull i den tykke betongveggen inn til hvelvet der enda flere diamanter ventet.



RHAWORTH/WIKIMEDIA COMMONS



NEDGANGEN TIL HIMMELEN: Inngangspartiet til Hatton Garden Safe Deposit fremstår som trygt og sikkert som banken. Men hvelvet i kjelleren med oppunder 100 bankbokser var nok til at bestefarsbanden bestemte seg for å teste ut sikkerheten.

Tekst: **Tore Ulabrand Johansen**

Fasaden til «Hatton Garden Safe Deposit» var elegant, men ikke prangende. Men verdiene bak de mørke dørene var enorme; i et hvelv nedover i etasjene lå et stort antall bankbokser, mer eller mindre stappfulle av penger og verdisaker. For Hatton Garden er diamantdistriktet i London, her ligger juvelerforretningene tett.

Det visste de eldre gråhårede herrene som flere ganger i uken møttes i hjørnet på puben The Castle i Islington i Nord-London. Ukens fotballkamper, prostata-problemer og håravfall var ikke øverst på dagsorden. Karene satt der og planla i detalj hvordan de skulle gjennomføre et av tidenes største ran i Storbritannia.

Valgte den stille uke

Påske 2015 var like stille som andre påsker i London – men ikke for Brian Reader og gjengen hans.

Reader hadde fylt 76 år en drøy

måned tidligere, han hadde vært enkemann i om lag seks år etter at kona Lyn døde av kreft. Men mens mannfolk i hans alder helst gikk på puben med kompis, brukte tida til å spille kort og skryte av tidligere bragder, hadde Reader mye ugjort.

Til å hjelpe seg hadde han samlet en svært spesiell gjeng. De fleste av dem var pensjonister, og de fleste hadde kriminelle rulleblad som omfattet svært alvorlige forhold. Gjengen hadde forberedt seg godt, mente de.

Skjærtorsdag lukket gjengens anfører Brian Reader døren til murhuset der han bodde i Dartford like utenfor London. Klokken var rundt seks om ettermiddagen. Fra Dartford tok han en rutebuss inn til sentrum og sparserte fra busstoppet til en påskestille Hatton Garden.

Alarmen utløst

Ikke lenge etter at den siste av de ansatte i bankboksanlegget var gått hjem for å ta påskeferie, slo gjengen til.

Bilder fra overvåkingskameraer viste senere en mann med rød parykk komme gående mot inngangsdøren. Over skulderen bar han en sekk, som om han ikke ville vise ansiktet sitt. Mannen svingte inn mot en bakdør og åpnet den med en nøkkel.

Kort etter svingte en hvit Mercedes varebil opp foran den samme døren. Flere menn dro ut store søppelkasser på hjul og slepte dem inn i bygget. Etterpå kjørte bilen rundt hjørnet. Der ble den parkert, mens føreren gikk inn i et kontorbygg like ved, åpenbart for å holde vakt.

Resten av gjengen dro det tunge utstyret de hadde med seg ned en smal branntrapp. Der åpnet mannen med den røde parykken opp en dør og slapp de andre inn.

To av karene gikk et par etasjer opp og koblet ut heisen i bygget. De gikk også ned i heissjakten, tok seg gjennom en luke og fant

JUVELER-STRØK: Hatton Garden i London er som en drøm for både smykkeelskere, diamant-investorer – og røvere: Her ligger edelsten- og smykkebutikkene tett i tett.

døren til alarmsystemet som de ville sett ut av spill.

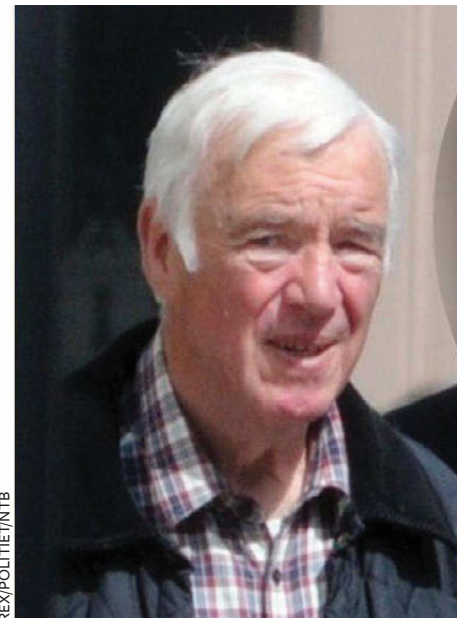
Men det klarte de ikke. Kort tid etter at innbruddet var i gang, ble en alarm utløst.

Tung overraskelse

Sikkerhetsvakten som rykket ut for å sjekke alarmen så at inngangsdøren til bygget var lukket og låst, og alt var rolig på stedet. Dermed dro han igjen uten å sjekke nærmere.

På innsiden kunne bestefarsbanden fortsette uten ytterligere forstyrrelser. De kom seg gjennom ikke mindre enn to porter av jern før de møtte veggen i form av en halv meter tykk betong inn til hvelvet.

Mens skjærtorsdagen ble til



REX/POLITIET/NTB

SPANINGSBILDE: Brian Reader fremsto som en solid, velpleid eldre herre, men bak en harmonisk og jovial fasade lurte en durkdreven vinningskriminell – om enn med noe sviktende teknologiforståelse.

telling viste at ranerne klarte å åpne 73 bokser, 29 av disse var tomme. Men i de øvrige var det verdier for til sammen rundt 14 millioner pund, – nærmere 200 millioner norske kroner – summerte politiet senere.

Avslørt av bilbruk

Da millionranet ble oppdaget, startet raskt spekulasjonene om hvem som kunne tenkes å stå bak. Noen mente en tysk bande sto bak, andre pekte mot De Rosa panterne, en serbisk bande som i lang tid hadde gjennomført utrolige ran i flere land.

langfredag dro karene frem en kraftig drill påført et diamant-bo-rehode. Sakte gnaget verktøyet seg gjennom betongen. Etter å ha boret tre hull på to timer, hadde de fått en åpning som var stor nok til de minste av dem kunne kripe inn i hvelvet.

På den andre siden ventet et nytt problem: Rett foran hullet sto et tungt metallskap med bankbokser. Utstyret de skulle bruke for å dytte vekk skapet – en lett hydraulisk rambukk – knakk i møtet med det kraftige metallskapet.

Var tre års planlegging gått i vasken?

Stille trakk gjengen seg ut og tenkte seg om.

Bakset med bokser

Påskeaften var butikkene åpne. En av ranerne, John Collins kjørte i sin egen hvite Mercedes varebil til en verktøyforretning for å finne en større og mer solid rambukk. Ikke lenge etter var karene, på to mann nær, tilbake i Hatton Garden.

Anførerer Brian Reader og Carl Wood hadde mistet troen, og hoppet av. De gjenværende klarte å dytte det tunge skapet vekk.

– Vi er inne! Vi er inne!, jublet 67 år gamle Terry Perkins.

I hvelvet var 996 bankbokser montert. Rundt 500 inneholdt verdigjenstander. Ranerne begynte å bryte opp bankbokser nærmest på målfå. En senere opp-

AVSLØRT: Etterforskerne etablerte skjult overvåkning av stambordet til bestefarsbanden i puben The Castle nord i London da de oppdaget at John Collins (t.v.), Terry Perkins og Brian Reader møttes.



METROPOLITAN POLICE/NTB

« Vi er inne! Vi er inne! »



GRANT FALVEY/INP/REX/NTB

Ansvar for etterforskningen ble gitt til Paul Johnson sjef for en spesialavdelingen i London-politiet med ansvar for å oppklare større ran og innbrudd. En ung og talentfull etterforsker i gruppen sørget for at politiet fikk et gjennombrudd ganske raskt.

Et overvåkingskamera hadde fanget opp den hvite Mercedesen utenfor Hatton Garden-anlegget, ransdagen. Da registreringsnummeret ble matet inn i politiets automatiske system for bilskilt-gjenkjenning, fant etterforskerne bilder av samme bil utenfor forretningen der ranerne hadde kjøpt en rambukk på påskeaften.

Politiet fant fort ut at bileieren var 74 år gamle John Collins, med et rulleblad tettpakket av ran, tyverier og andre forbrytelser helt tilbake fra 1961.

Overvåket

Etterforskerne satte John Collins under intens overvåkning, sjekket telefonloggen hans, fulgte med hvor han kjørte og hvem han traff. Resultatene kom raskt:



REX/NTB

PÅ SPORET: Store politistyrker rykket inn i huset til Brian Reader og de andre medlemmene av bestefarsbanden. Hjemme og på andre skjulesteder fant etterforskere og kriminalteknikere deler av utbyttet fra påsekuppet for ti år siden. Men det meste er fortsatt borte.

En av de første Collins møtte, var «junioren» i gjengen, 60 år gamle Danny Jones. Også han var godt kjent av politiet etter en mer enn 30 år lang kriminell løpebane.

Politiet oppdaget også at både Collins og Jones hadde hatt nær kontakt med Terry Perkins (67) som blant annet hadde sonet 22 år i fengsel for ran.

– Her hadde vi tre profesjonelle kriminelle som hadde lange rulleblad for tilsvarende forbrytelser, og som vi visste var i stand til å gjøre det igjen, sa etterforskningsleder Paul Johnson, senere.

Politifolkene oppdaget at karene møttes på puben The Castle i Nord-London. Det tok ikke lang tid før også en fjerde

«**Hadde de ikke vært så uforsiktige, er det ikke sikkert de ville blitt tatt.**»

person som var godt kjent for politiet, dukket opp ved stambordet; Brian Reader.

76-årige Brian Reader «slo gjennom» som kjeltring allerede i 1983 og ble kjent for deltagelse i det såkalte Brinks Mat-ranet der gullbarrer og diamanter verdt 78 millioner pund (ca. én milliard kr) i dagens verdi, ble stjålet. Dette er fortsatt Storbritannias største gullran.

Skrøt seg til pågripelse

Inne på The Castle rigget politiet opp kamera og opptaksutstyr, og det tok ikke lang tid før de kunne høre bestefar-gjengen skryte av en vel gjennomført forbrytelse.

Likevel avventet etterforskerne i flere uker, i håp om at karene også skulle føre dem til byttet de hadde fått med seg.

Etter seks uker mente politiet at de visste nok, og pågrep de fleste av gjengen. Ransaking av bestefarsbandens tilholdssteder ga oppsiktsvekkende resultater: På beslaglagte PC-er fant etterforskerne opplysninger som tydet på at forberedelsene til kuppet hadde startet de allerede i august 2012, to og et halvt år før de slo til.

Deler av utbyttet ble funnet hjemme hos ranerne eller i nærheten av der de bodde. Danny Jones hadde vært skikkelig kreativ: Han hadde gravd ned juveler og andre verdisaker i graven til nære slektninger på Edmonton kirkegård. Etter pågripelsen påviste han graven der han hadde gjemt en pose med stjålet gull, smykker og edelstener. Men han fortalte ikke om et annet sted på samme kirkegård, der to poser til var gjemt under minnesteinen til en av bestefedrene til hans barn.

Hjemme hos John Collins, mannen som hadde mye av skylden for at ranet ble oppklart fordi han brukte sin egen bil, fant politiet flere gjenstander. Blant dem var kostbare armbåndsur, smykker, verdifulle mynter og en betydelig mengde kontanter.

Sjef utpekt

Under den senere rettssaken mot banden ble Brian Reader fremstilt som leder og hjernen bak kuppet, av aktor Philip Evans.

– Han var involvert i planleggingen, til stede på møtene før og etter innbruddet. Han var til

RUTINERTE RANERE

Brian Reader var «The Master.» Hadde en lang kriminell løpebane som omfattet ran og tyverier.

Reader deltok i Brinks Mat-ranet i 1983, og ble i 1985 frikjent for drap på en politimann. Drev som bruktbilhandler mellom forbrytelsene. Reader døde av kreft i 2023.

Daniel «Danny» Jones

Erfaren kriminell med domfellelser for innbrudd, forsøk på ran og håndtering av tyvegods som dates tilbake til 1975. I 1982 ble han dømt for å ha stjålet gjenstander verdt 92 000 pund fra en gullsmedforretning. I retten ble Jones beskrevet som «eksentrisk» og «gal». Jones var én av de to som krøp gjennom hullet og inn i hvelvet.

John Kenneth «Kenny» Collins

Bandens utkikksmann og sjåfør. Han var aldri inne i bygningen der ranet foregikk. Collins rekrutterte nevøen William Lincoln og Hugh Doyle til å delta i ranet.



Terence (Terry) Perkins

Hadde sonet 22 år for tidligere ran da han ble med på Hatton Garden, og hadde flere ganger vært Readers makker. Perkins hadde bursdag på ransdagen, og var involvert i alle stadier av operasjonen, inkludert avhending av de stjålne varene. Døde i fengsel, 69 år gammel.

Michael «Basil» Seed

«Basil» var lenge en ukjent skikkelige fort politiet, men det kom etter hvert frem at det var snakk om Michael Seed. Han var den siste som ble dømt for ranet – i mars 2019. Seed, som var sønn av en professor, var alarmspesialist. Han gikk under radaren i tre år før han ble tatt i mars 2018.

Han hadde sittet inne for noen mindre narkoforbrytelser på 1980-tallet, og ble kjent med Brian Reader på midten av 1990-tallet.

William «Billy the fish» Lincoln

Bandens fluktsjåfør, arrestert året etter ranet. I bilen hans fant politiet en håndskrevet lapp på gulvet ved siden av ham med adressen til Wheatsheaf pub hvor noe av byttet ble oppbevart. Lincoln var samboer med søsteren til John Collins.

Carl Wood

Uføretrygdet og ville være med på ranet for å dekke gjeld, men en av de to som hoppet av fra ranet etter den første natten, noe som førte til at han aldri fikk noe av byttet.

AVSLØRT: Fra venstre øverst: William Lincoln, Terry Perkins, John Collins, Hugh Doyle, Carl Wood og Daniel Jones.

stede i bygningen på Hatton Garden den første natten av innbruddet, påpekte Evans.

Da Readers eiendommer ble ransaket, beslagla politiet en bok om underverdenen for edle steiner, en diamanntester, en diamantmåler, diamanmagasiner og et særegent skjerf som han hadde på seg i Hatton Garden den 2. og 3. april. Skjerfet vises tydelig på overvåkingskameraer, sa Evans.

Av et antatt utbytte på rundt 14 millioner pund, er bare verdier for rundt 4.5 millioner kommet til rette.

Altfor «analoge»

I ettertid har banden måttet tåle mye kritikk og harselering for at de var for «analoge» i planleggingen og utførelsen av raidet. De etterlot seg ingen fingeravtrykk, men brukte sine egne mobiltele-

foner, kredittkort og biler, og la igjen utallige andre elektroniske spor som politiet kunne jobbe etter.

– De arbeidet slik de hadde gjort flere tiår tidligere. Den største tabben var nok å bruke varebil til Collins. Hadde de ikke vært så uforsiktlige, er det ikke sikkert de ville blitt tatt, slo etterforskningsleder Johnson fast. □

Best å kunne kampsport

En kar sto ved bardisken da en kineser kom inn, stilte seg ved siden av ham og begynte å drikke en øl.

– Kan du en eller annen kampsport, som kung-fu, karate eller judo? spurte mannen.

– Nei, sa kineseren, – og hvorfor spør du om det, egentlig? Er det fordi jeg er kineser?

– Nei, sa mannen, – det er fordi du drikker min øl!

Mareritt

– Vet du hva det verste man kan oppleve er? Å kjøpe en rockering – og så finne ut at den passer!

Viktig funksjon

– Vet du hva lilletåas viktigste funksjon er?

– Nei?

– Å sjekke om møblene står riktig plassert i huset!

Jomfrufødsel

Det svært religiøse paret hadde vært forlovet en stund, men uten å ha sex.

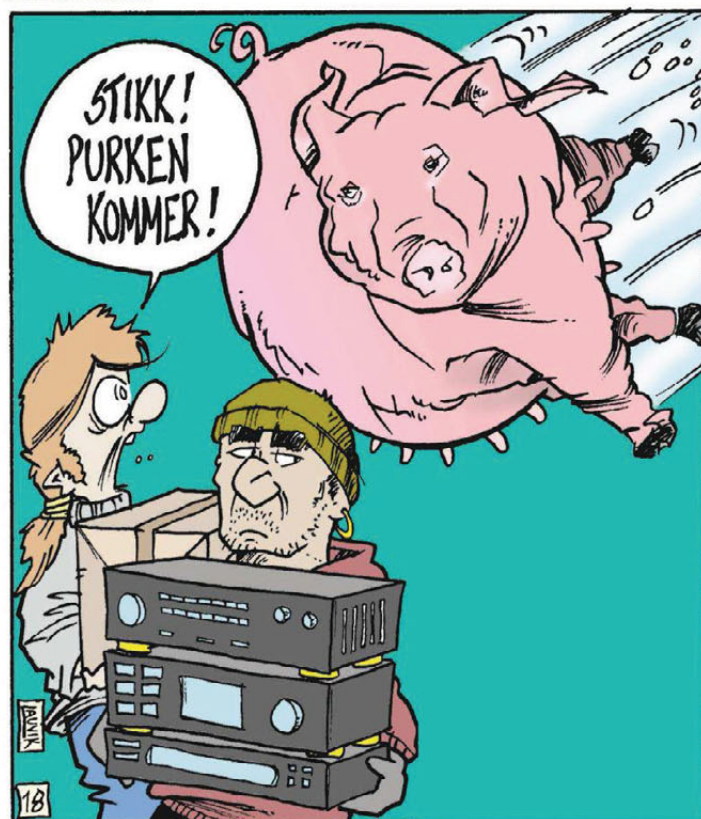
Nå hadde imidlertid hun vært på eventyr et annet sted, noe som hadde fått svært konkrete følger.

– Overraskelse, sa hun en dag til forloveden sin, – jeg er gravid!

– M-men, stotret han, – fordrer ikke det at vi har hatt sex?

– Tullebukk, kvitret hun, – da ville det jo slett ikke ha vært noen overraskelse!

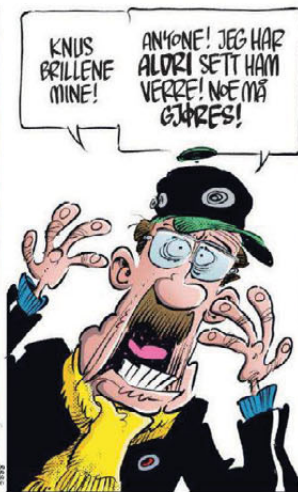
OPPGULP

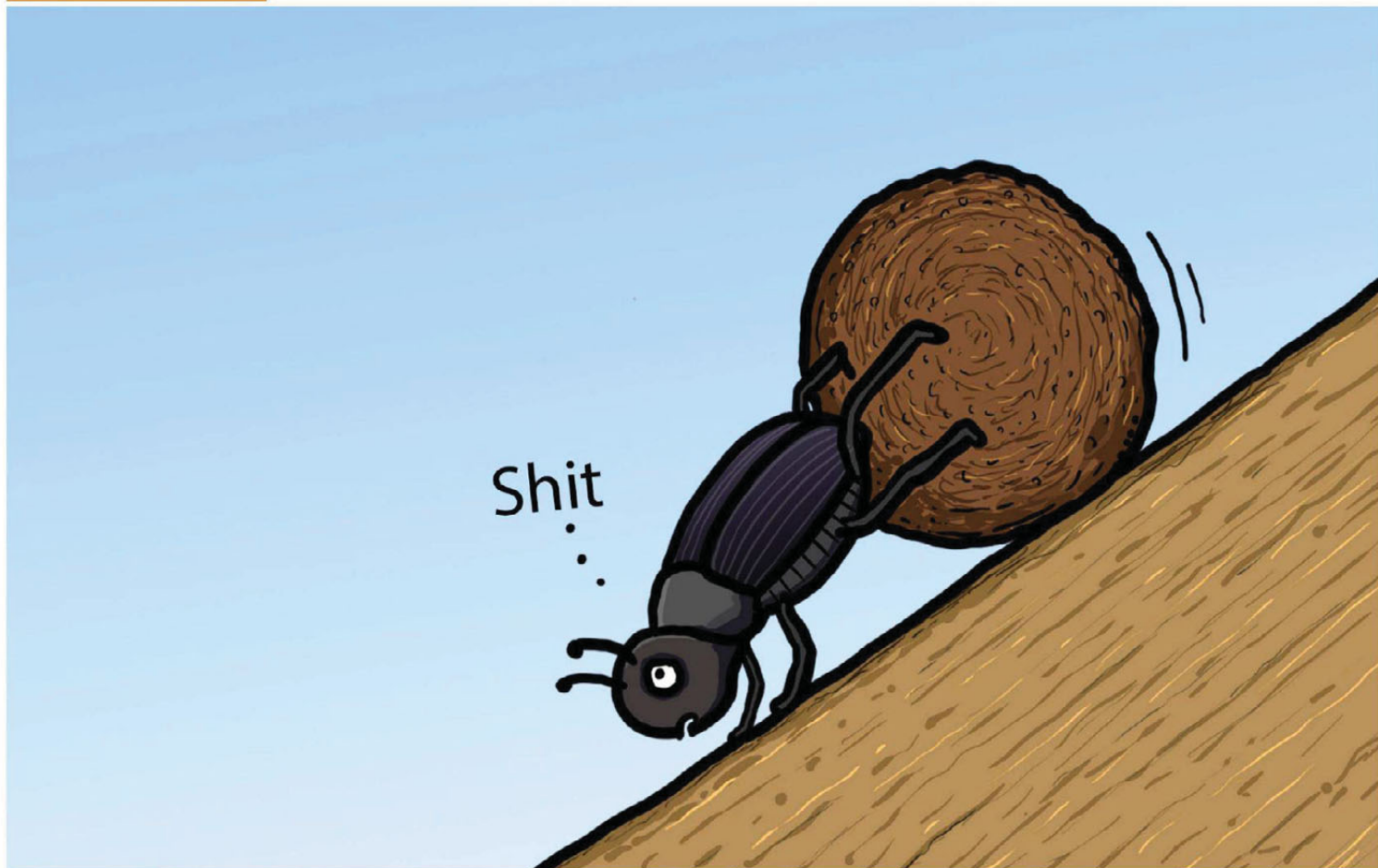


PANOLIS



PANOLIS





Sisyfos sitt neste liv ble ikke noe særlig bedre

Mage med ambisjoner

Mannen satt i sofaen med en øl og så på en fotballkamp om lørdagskvelden.

Etter å ha sett litt mismodig nedover seg selv, sukket han og utbrøt: – Jeg hadde faktisk en ordentlig barsk kropp en gang i tiden, før magen bestemte seg for å satse på en egen karriere ...

Visdomsord

Ingenting gjør fredagen verre enn å oppdage at det bare er torsdag.

En smule naiv

De to venninnene satt og snakket sammen.

– Rett før jeg gikk for å møte deg, sa den ene, – så beskyldte mannen min meg for å være både naiv og fullstendig uten økonomisk sans.
– Hva svarte du til det, da? spurte den andre.
– Jeg sa ingenting før jeg gikk, sa den første, – men nå bare sitter jeg og godter meg over hvordan trynet hans kommer til å se ut når jeg forteller ham at jeg har vunnet det nigerianske lotteriet!

Farefullt spill

– Ser du mye sport på TV?
– Bare kvinnelig strandvolleyball. I går så jeg en kamp der det ble en alvorlig håndleddskade etter bare ti minutter.
– Huff da!
– Ja, men jeg regner med å være ok om en ukes tid ...

Direktesending

– I går ville jeg barbere meg nedentil, og da fikk jeg den gode ideen å bruke mobilen min som speil.
– Hvordan fungerte det?
– Alt gikk tilsynelatende veldig fint helt til jeg begynte å få masse likes på Facebook ...

FLISESPIKKER

© Øyvind Sagåsen



Lite treffsikkert klientell

Rengjøringshjelpen på baren banket bestemt på døra til daglig leder.

– Jeg er grundig lei av dette griseriet, bjeffet hun, – nå skurr jeg opp et nytt skilt på herretoalettet.

– Og hva skal det stå der, da? undret daglig leder.

– «I tilfelle krig, søk tilflukt i pissoaret. Det er det ingen som treffer uansett!»

Barnerov

Beate var nyskilt og trengte litt trøst fra venninnene.

– Jeg er over middagshøyden og kommer aldri til å finne meg noen ny mann, snufset hun.

– Tull og tøys, sa venninna, – Madonna er 66 og har en kjæreste på 28. Cher er 78 og har en kjæreste på 37. Du kan slappe helt av. Din neste kjæreste er trolig ikke født ennå!

Et billig alternativ

– Mat har blitt forferdelig dyrt nå!

– Ja, senest i matbutikken i dag, så sa dama i kassa at summen ble 1246 kroner. Men jeg ville ha en ny vurdering, så jeg tok med alle varene til der jeg kunne skanne dem selv, og der kom summen bare opp i 62,50!

Lite skvulping og skvalping

– Husker du 80-tallet, da sånne vannsenger var populære?

– Ja, jeg hadde en sånn en sjøl, men jeg var nok mindre populær enn vannsengene, så etter en tid kalte jeg den bare for Dødehavet ...

RuteTID



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





Glimrende løsning

Den middelaldrende mannen var hos den unge turnuskandidaten med et delikat problem.

– Jeg har en kone som er tjue år yngre enn meg, begynte han, – og hun insisterer på vill sex både sent og tidlig. Finnes det noe jeg kan gi henne for å bli kvitt problemet?

– Det er det, sa turnuskandidaten, – du kan gi henne nummeret mitt!

Lynkur

– Jeg hater å skryte, sa den ene venninna til den andre, – men jeg ble nylig ferdig med en tre-måneders-diett på bare åtte timer og tre minutter!

Vel grovt

Tenåringen åpnet brødboksen og stønnet.

– Mamma, ropte han, – nå må det bli slutt på dette opphenget ditt på fiber. Brødene du kjøper er så grove at det burde vært 18-årsgrense på dem!

Ikke helt drømmerollen

– Da jeg bodde i Los Angeles i fjor, fikk jeg faktisk en rolle i en pornofilm.

– Jøss, var det gøy?
– Ikke i det hele tatt. Jeg skulle spille ektemannen som dro på jobben ...

Den triste sannhet

– Jeg prøvde en sånn app som viser deg hvordan du ser ut som gammel.

– Hva heter den appen?
– Den heter «kamera»!



VERDENS STØRSTE SKIP

TRENGTE ÅTTE KILO

Det seiler noen giganter på havet med dimensjoner som kan være vanskelige å fatte, men de aller største er gått over i historien. Ett av dem ble hugget opp etter bare syv år i tjeneste.



K/S JAHRE VIKING

METER PÅ Å STANSE



DET STØRSTE: Jahre Viking var verdens største skip, og målte 458,45 meter.



Tekst: Martin Jansen

Med sin lengde på 458,45 var «Jahre Viking» verdens største skip. Ingen eide skipet lengre enn det norske kommandittselskapet Jahre Viking der Jørgen Jahre Shipping eide 15 prosent. Og det var Jahre Shipping som ble manager for drift og operasjon av det enorme skipet.

Historien til det enorme skipet startet på 70-tallet. Da kjempet Anders Jahre, Sigval Bergesen og greske redere om å være størst. En gresk businessmagnat meldte seg på i kampen og bestilte i 1974 like godt det som skulle bli verdens største skip. En 418 611 tonn ULCC (Ultra Large Crude Carrier) supertanker. Det er mulig han hadde planer om å bestille to til, for skipet skulle hete «Porthos», etter en av de Tre Musketærer. Men det navnet ble aldri malt i baugen. Grekeren overtok nemlig aldri skipet fra Sumitomo Heavy Industries sitt verft i Yokosuka i Japan.

Syntes ikke skipet var stort nok

Da skipet sto ferdig i 1979, fem år etter at kontrakten ble inngått, hadde han enten ombestemt seg eller gått konkurs, ifølge den engelske avisen The Telegraph. Skipet ble solgt til det Hongkong-baserte rederiet Orient Overseas Container Line og fikk etter hvert navnet «Seawise Giant».

Men eieren av Orient Overseas syntes ikke skipet var stort nok. Han bestemte seg for å forlenge «Seawise Giant» med hele 146 meter. Skipet ble nærmere en halv kilometer langt – 458,45 meter for å være eksakt, over dobbelt så langt som Kiel-fergen «Color Fantasy» (224 meter). Tilbygget ga det enorme skipet en kapasitet på formidable 564 763 dødvekttonn.

Kjøpt av Jahre Viking

I 1988 ble «Seawise Giant» rammet da irakske jagerfly angrep oljetankere fra flere land med franskproduserte Exocet-missiler. Skipet lå oppankret utenfor



øya Larak i Persiabukta, lastet med råolje fra Iran. «Seawise Giant» var definert som totalhavarert. Likevel ble vraket tauet til Keppel-verftet i Singapore. Da det var ferdig reparert, med blant annet 3700 tonn nytt stål, ble det nesten som en slags ironisk bemerkning om en restituert pasient omdøpt fra «Seawise Giant» til «Happy Giant». I 1991 kjøpte kommandittselskapet Jahre Viking skipet for 39 millioner USD.

Det ble omdøpt til «Jahre Viking» og Jørgen Jahre Shipping fikk ansvar for drift og operasjon. I de neste 10 årene fortsatte hun å frakte råolje fra Midtøsten til

USA under norsk flagg. Ingen eide skipet lenger enn Jahre.

Størrelsen ble en hemsko

Men det kom til et punkt hvor størrelsen var mer en hemsko enn en fordel. Størst er ikke nødvendigvis best når det kommer til transport. I 2004 var det slutt på karrieren som havgående oljetransportør. Hun var dyr i drift, og størrelsen var ikke lenger en fordel.

Oljeselskapene etterspurte mindre tankere, og etter katastrofen med «Exxon Valdez» og det påfølgende oljesølet i Alaska i 1989, var det dessuten kommet krav om at tankskip på 5000 død-

KLASSELEDENDE: «Batillus» var den første supertankeren i klasse med samme navn, alle over 400 meter lange. Bildet viser «Batillus» i dokken til Chantiers de l'Atlantique-verftet i Saint-Nazaire i 1976. Skipet ble lagt i opplag allerede i 1983 og hugget opp i 1985.

vekttonn eller mer, skulle ha dobbelt skrog.

Det gjaldt i utgangspunktet bare for skip som ble bestilt etter 6. juli 1993, men «Jahre Viking» var uansett utdatert.

Hugget opp

Fred. Olsen-selskapet First Olsen Tankers fant allikevel å kunne gjøre bruk av «Jahre Viking». De kjøpte henne i 2004, og enda en gang fikk hun nytt navn: «Knock Nevis». Pensjonisttilværelsen tilbrakte hun som flytende lager-tank (FSO – Floating Storage and Offloading unit) ved oljefeltet Shaheen i Qatar.

Fem år senere var det imidlertid slutt for godt. I 2009 ble hun

« Fem år senere var det imidlertid slutt for godt.



WIKIMEDIA COMMONS



SHIP BREAKING

SANDEFJORD: Jahre Viking var registrert i Sandefjord.



UKJENT

overtatt av Amber Development Corporation, ble registrert i Sierra Leone, og fikk sitt siste navn: «Mont». Men selskapet som kjøpte henne hadde ingen planer om å sette skipet i drift. Hun hadde kun én siste reis som skulle gjennomføres. Den 22. desember 2009 ble hun kjørt på land på stranda i Alang i provinsen Gujarat i India for opphugging.

Men «Jahre Viking» er ikke den

GIGANT: 414 meter lange «Pierre Guillautmat» ved siden av 362 meter lange «Sea Scape».

eneste giganten har seilet på verdenshavene. Her er fem andre gedigne skip.

Kort karriere

«Pierre Guillautmat» var en supertanker som ble bygget i 1976, oppkalt etter grunnleggeren av oljeselskapet ELF Aquitaine. «Pierre Guillautmat» var det største skipet som ble bygget i Batillus-klassen. De andre, «Batillus», «Bellamya» og «Prairial» var alle litt mindre.

«Pierre Guillautmat» var 414 meter lang, 63 meter bred og hadde en dypgang på 28 meter. Bruttotonnasje var 274 838, og de 40 tankene om bord hadde et samlet volum på 677 300 kubikk. Fremdriften ble besørget av to propeller som fikk krefter fra to Stal-Laval dampmaskiner som utviklet 65 000 hestekrefter.

Størrelsen gjorde at skipet hverken kunne seile Panama- eller Suezkanalen og få havner var dimensjonert for å ta imot skipet. Det viste seg lite lønnsomt ▶

MSC



TETT MELLOM CONTAINERNE: «MSC Michel Cappellini» har en kapasitet på over 24 000 TEU.



I NORGE: «Pioneering Spirit» med den skandalefulgte Yme-plattformen som ble fraktet til Lutelandet for opphugging i 2016. Det var skipets første oppdrag.

høy. Mange containere er imidlertid 40-fotere.

Men det skulle bare gå en måned før rekorden i antall containere ble slått, denne gang av «Madrid Mærsk» med sine 20 568 TEU, fra konkurrentverftet Daewoo. Og 12. mai ble det enda større «OOCL Hongkong» (21 413 TEU) døpt, også det ved Samsung-verftet.

Alle de nevnte skipene er rundt 400 meter lange. Nå regnes imidlertid «MSC Irina» som verdens største containerskip. Det er også 400 meter langt og har en bredde på 61,3 meter og har en bruttonnasje på 233 328. Skipet har imidlertid en containerkapasitet på 24 346 TEU som gjør at det regnes som verdens største – i likhet med søsterskipet «MSC Michel Cappellini», som også har en kapasitet 24 346 TEU.

Flytende gaffeltruck

Dette er spesialskipet som spiser oljeplattformer til frokost. Denne maritime versjonen av en gaffeltruck er 382 meter lang og 124 meter bred. Ingen andre kan gjøre samme jobben: Å løfte og frakte hele oljeplattformer. Kjempen ble bestilt av sveitsiske Allseas Group i 2011 til en pris av 25,7 milliarder kroner.

Opprinnelig het skipet «Pieter Schelte», oppkalt etter Pieter Schelte Heerema, far til eieren av Allseas, Edward Heerema. Da det ble kjent at Pieter Schelte hadde vært medlem av Waffen-SS frem til 1943 og hadde vært direktør i et firma som brukte slavearbeidere i produksjonen, skapte det en kontrovers som var negativ for skipet. Det hjalp ikke at Pieter Schelte gikk under jorden i 1943 og sluttet seg til den nederlandske motstandsbevegelsen.

I 2015, ett år før det første kommersielle oppdraget, ble det døpt om til dagens «Pioneering Spirit».

Det første oppdraget ble utført i august 2016. Da gled katamaranskroget på plass innunder den 13 000 tonn tunge «Yme»-plattformen.



IKON: Syv år etter at skipet ble bestilt fra den finske Meyer Turku-verftet kunne verdens største cruiseskip legge ut på jomfruturen fra hjemmehavnen i Miami i 2024.

og «Pierre Guillautmat» ble hugget opp allerede 1983.

24 346 containere

I lengde var «MOL Triumph» verdens største containerskip da det ble døpt i 2015. Skipet er 400 meter langt og 58,8 meter bredt. Setter man alle de 20 170 containerne det har plass til etter hverandre, blir rekken 122 kilometer

lang. Det tilsvarer strekningen fra Oslo til Svinesund.

«MOL Triumph» var det første skipet som passerte kapasiteten på 20 000 standard containerenheter (TEU) da det ble levert fra Samsung Heavy Industries i Korea i mars 2015. TEU er ifølge Store norsk leksikon en standardisert container som er 20 fot lang, åtte fot bred og åtte fot



7600 gjester

Med en lengde på 365 meter er det nesten 100 meter lengre enn «Titanic», og en bruttotonnasje på 248 663 tonn gjør «Icon of the Seas» til verdens største cruiseskip og det første i Royal Carribeans nye Icon-klasse.

Skipet har 20 dekk, et mannskap på 2350 og plass til opptil 7600 gjester som kan boltre seg i største badeland til sjøs, vandre mellom åtte forskjellige nabolag og innta mat og drikke på mer enn 40 restauranter.

Fremdriften besørges av seks maskiner på flytende naturgass (LNG) som produserer til sammen 67 500 kilowatt.

LNG anses som mer miljøvennlig enn tungolje eller annet fossilt brennstoff, men har den ulempen at det slipper ut metan. Skipet har et system for rensing av ballastvann, noe som riktignok ble pålagt alle skip da en ny konvensjon fra FNs sjøfartsorganisasjon IMO ble ratifisert i 2017.

Dessuten produserer skipet 90 prosent av ferskvannet som trengs om bord ved omvendt osmose som avsalter sjøvann. «Icon of the Seas» skal i første omgang seile i Karibia. Og på broen står kaptein Henrik Loy fra Bergen. Han har jobbet hos Royal Caribbean siden 1997.

337 meter med diplomati

Et hangarskip er 100 000 tonn med diplomati, har USAs tidligere utenriksminister Henry Kissinger uttalt. De atomdrevne, amerikanske hangarskipene er verdens mektigste krigsskip.

Nimitz-klassen har i mange år vært de aller største hangarskipene, men den splitter nye «Ford»-klassen er større.

Først ut er 337 meter lange «USS Gerald R. Ford» (CVN-78). Flydekket er 333 meter langt og skroget er 41 meter bredt. Regner vi med selve flyplassen på dekk er bredden 78 meter. Rett før jul gjennomførte US Navy hastighetstester med skipet som har en

I OSLOFJORDEN: «USS Gerald S. Ford» besøkte Norge i mai 2023. Her er det på vei inn Oslofjorden.

toppfart over 30 knop (snaut 60 km/t).

De nye hangarskipene er ikke mer enn fire meter lengre enn Nimitz, men skal være mer effektive. En forbedret stealth-teknikk skal dessuten redusere skipets radarsignatur.

Disse flytende flyplassene skal dermed bli vanskeligere å oppdage enn forgjengerne i Nimitz-klassen. I tillegg er mange operasjoner om bord automatisert.

Skipet skal kreve 30 prosent mindre mannskap enn forgjengerne. Men folksomt blir det likevel. Det er snakk om et mannskap på 4460, ifølge skipsverftet Huntington Ingalls Newport News Shipbuilding. □

« Innta mat og drikke på mer enn 40 restauranter.



Ved Mats Schjølberg, Ushagen

ALT VI ØNSKER OSS ER
EN MANN SOM ER OPPTATT AV
HISTORIE OG AKTUALITET,
BOR I NORGE OG LESER
VI MENN!



NYTT FRA NETT

➤ VILLE DEFINITIVT TATT
PANTOMIME TIL ET HELT
NYTT NIVÅ.



r/AskReddit

u/BackgroundNo815 · 6h

NSFW

What would you do if you could be invisible for a day?



1,097



913 Comments



575



WelcomeMatt1 · 3h

I'd go to Paris and beat up a mime.

The round of applause he'd receive from his audience would be incredible.



Reply



3.1k



INSTAGRAM



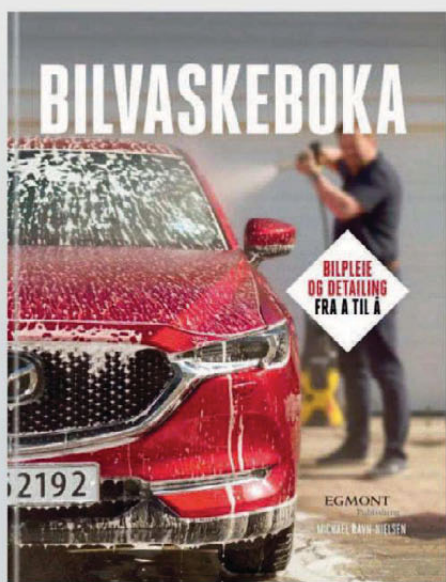
Bare vent

Isbjørnen hadde våknet for lenge siden, nå ventet han bare på det rette øyeblikket.

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 detalieren 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 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**

Isuzu D-Max AT37

Her har de virkelig gått opp i størrelse

Med gigantiske hjul og økt bakkeklaring blir pickupen en enda bedre offroader, i tillegg til å se vesentlig tøffere ut. Men det koster flekk.

Tekst og foto: **Martin Jansen**

Pickupen Isuzu D-Max ble introdusert i Norge 2007, den gang med en 2,5-liters dieselmotor med 163 hestekrefter. Hyggelig pris i kombinasjon med sterk motor og evnen til å trekke tungt var med på å sikre salgssuksess. Siden 2012 har Isuzu samarbeidet med ombyggingsspesialisten Arctic Trucks.

Modifiseringene har resultert i AT33 og AT35 der tallene sikter til hjulstørrelsen. På det meste har Arctic Trucks-versjonene utgjort rundt 20 prosent av

D-Max-salget. 35-ombyggingen inkluderer blant annet fire centimeters heving på akslingene foran og bak, fete skjermbreddere og tilpassing av hjulhusene til å ta 35-tommers Goodrich All Terrain-dekk.

Opp i størrelse

I år har Isuzu-importøren RSA og Arctic Trucks tatt ytterligere steg opp i hjulstørrelse, og nå kan D-Max leveres med AT37-ombygging. Den er en bemerkelsesverdig bil å kjøre. Med stiv bakaksel og bladfjærer varter pickuper normalt opp med ganske rustikk kjøreopplevelse, men de enorme gummipotene samt spesialutviklede Bilstein-dempere gjør at understellet sluker det meste av ujevnheter.

En kunne kanskje forvente at den rause dekkdimensjonen ville gi en mer svømmende følelse,



AT37: Isuzu D-Max med AT37-ombygging tar plass på Sørsidevegen mellom Bjordal og Ortnevik.



men den ekstra bredden som ombyggingen medfører – rundt 14 centimeter – gjør at den ligger bedre på veien og føles mer stabil i svingene enn standardutgaven.

Den ekstra bredden gjør selv sagt at den tar mye plass på trange veier. På den annen side: En bakkeklaring på 24 centimeter, hele 52 centimeter til stigtrinnene, gjør at det sjeldent er noe problem å legge seg et stykke utenfor veibanen ved møtende trafikk. 37-ombyggingen inne-

OMBYGG MED PÅBYGG:

Helt siden andre generasjon Isuzu D-Max kom i 2012 har spesialisten Arctic Trucks gjennomført modifiseringer på den populære pickuperen.

bærer at pickuperen er hevet to centimeter på fjæringen foran og 2,5 centimeter bak.

Helt ny utveksling

I tillegg er karosseriet løftet fire centimeter fra rammen. Det er i tillegg gjort et temmelig omfat-

tende arbeid for å få plass til hjulene. Med den opprinnelige girutvekslingen ville bilen trolig fått problemer med å håndtere den voldsomme hjuldimensjonen.

Derfor har Arctic Trucks, som faktisk er sertifisert som bilprodusent, utviklet en helt ny utveksling i akslingene på AT37 i samarbeid med et engelsk selskap som er eksperter på feltet. Ved å sette inn lavere giring i akslingene har man oppnådd tilsvarende original sluttutveksling og beholdt akselerasjon og trekkraft.

Grunnegenskapene i orden

Noe hurtig tog er Isuzu D-Max uansett ikke. Den skal greie 0–100 km/t på 12,7 sekunder. I 2017 ble 2,5-turbodieselen erstattet av en 1,9-liters turbodiesel med samme antall hestekrefter som 2,5-literen og et dreiemoment på 360 Nm. Den ble med videre til tredje generasjon som debuterte i Norge på tampen av 2020.

Både hestekrefter og dreiemoment er vesentlig lavere enn i Hilux og Ranger, og D-Max er en langt mer grovkornet opplevelse enn særlig Ranger som nærmest kjører som en SUV. D-Max gjør imidlertid nyttejobben like godt



som de andre og kan trekke 3,5 tonn og by på nesten ett tonn nyttelast.

En del støy merkes i form av sus, men det skyldes primært ikke dekkene, men utstyret som er festet på den. Bilen vi testet var utstyrt med takgrind med både kjørebremse og spade. Dieselmotoren til D-Max høres ganske godt når den settes under press.

Koster flekk

D-Max kommer originalt med lavserie og sperre på bakakslingen. AT37 har i tillegg sperre på



UT I DET FRI: Akkurat denne veien ved Fardal langs Norafjorden greier en vanlig pickup helt fint, men offroadegenskapene blir vesentlig bedre med 37-ombygging. Økt komfort er en bonus.



Tester og nyheter finner du på: www.klikk.no/motor



FUNKSJONELT: Interiøret i D-Max begynner å dra på årene, men er fortsatt brukervennlig. Høyt på midtkonsollen, en 23 centimeter bred berøringsskjerm, som er trådløs kompatibel med Apple CarPlay og Android Auto. Under den ligger en pen rekke med knapper for betjening av klima. Instrumentpanelet er stort og tydelig, og rattet har flere hurtigtaster. Rattet kan både lengde- og høydejusteres.



GROVE KNASTER: Standard på ombygget bil er BF Goodrich All Terrain-dekk.

forakslingen. Legg til voluminøse all terrain-dekk og solid bakkekklaring og du har en bil som er godt egnet for terrengkjøring. Mye av poenget med bredere bil og digre gummiporter er lavere marktrykk og bedre flyteevne på sand, snø og i søle ved å senke dekktrykket, som er hele opprinnelsen til Arctic Trucks.

Det er ingen rimelig affære å få bygget om Isuzu D-Max til AT37. Prislappen er 311 000 kroner, over 50 000 kroner mer enn AT35, men så blir den også noen hakk tøffere. □



TEKNISKE DATA

Isuzu D-Max Double Cab standardversjon med automat

Motor, cm ³ :	1898
Effekt, hk ved o/min:	163/3600
Dreiemoment, Nm ved o/min:	360/2000
Egenvekt, kg:	2105
Tilhengervekt, kg:	3500/750
Kuletrykk, kg:	245
Nyttelast, kg:	995
Lengde/bredde/høyde, cm:	527/187/179
Lasteplan lengde, cm:	157
Lasteplan bredde, cm:	153
Lasteplan bredde mellom hjulbuene, cm:	112
Lasteplan høyde, cm:	9
Lastekroker:	4
Bakkekklaring, cm:	24
Vadedybde, cm:	80
Standard dekkdimensjon:	265/60 R 18
Forbruk, WLTP l/mil:	0,92
Forbruk, målt, l/mil:	0,87 (vinterføre)
CO ₂ -utslipp, g/km:	241
0-100 km/t, fabrikk, sek:	12,7
Toppfart, km/t:	180
Pris fra, kr:	584 900
Pris, Premium Black Edition kr:	609 900

EKSTRAUTSTYR: Plantoppen RSI Smart Canopy fra Australia koster rundt 64 000 kroner ekstra, Yakima takgrind 20 500 kroner, snorkel 9400 kroner, mens Maxtrax kjørebros, selvbergingsutstyret dersom du skulle sitte fast, koster 3400 kroner.

UT MED LUFT: Det er særlig flyteevnen og fremkommeligheten på snø som er hemmeligheten med store dekk med lavt lufttrykk, som ikke er tilfelle på bildet.

A bright green Skoda Elroq RS is parked on a grassy path in a forest. The car is shown from a front-three-quarter view, highlighting its modern design and vibrant color. The background is filled with lush green trees and foliage.

**PRØVE-
KJØRT**

Skoda Elroq RS

SKODA

DA X 2930E

**Forlokkende
folkebil med
rally-DNA**



Første Skoda Elroq med firehjulsdrift varter opp med 340 hestekrefter, masse utstyr og opptil 547 kilometer rekkevidde for under 500 000 kroner.

Tekst og foto: **Martin Jansen**

Skoda Elroq har så smått begynt å bli synlig på registreringsstatistikken. 472 biler var registrert ved utgangen av mai. Det tallet kommer til å bli betydelig høyere, for Elroq er en potensiell storselger. Lillebroren til Skoda Enyaq frister med masse fornøft og fine egenskaper og leverer solid kvalitetsfølelse, skrev vi om bilen etter prøvekjøringen like før jul i fjor.

Nå er det straks også klart for RS-modellen, som vi har prøvekjørt hjemme hos Skoda, i Tsjekkia. RS er toppversjonen og blir første Elroq med firehjulsdrift. Med en pris på 479 900 kroner er den en attraktiv pakke.

Mye utstyr

Den har alle de samme kvalitene til standard Elroq, pluss mer. Den kommer standard med blant annet LED Matrix-lys, adaptivt understell (DCC – Dynamic Chassis Control), progressiv styring, mørke ruter bak og sorte 20-tommers tomme Draconis-felger. 21-tommers felger er ekstra utstyr til 7200 kroner.

Vinterpakke med klimaanlegg med tre soner, bakseter med varme og oppvarmet frontrute koster 6900 kroner. Vil du ha 360-graders kamera og head up-display, koster det 32 600 kroner ekstra. Det omfatter også et lydanlegg fra tyske Canton med 10 høyttalere og integrerte solgardiner for siderutene bak.

Ikke dårligere rekkevidde

RS er den hvasseste utgaven i Elroq-serien. I elbil-kontekst betyr mer ytelse som regel kortere rekkevidde. Men ikke Skodas tilfelle. RS kommer med en bitte litt større batteri enn standard Elroq, 79 kWt anvendelig kapasitet mot 77 kWt. Rekkevidden er opptil 547 kilometer (WLTP).

Med 340 hestekrefter, et dreie-

moment på 545 Nm, og en akselerasjon fra null til hundre på 5,4 sekunder er Elroq RS den raskeste serieproduserte Skodaen noensinne. Til sammenligning gjorde 2014-modell Skoda Octavia RS 2,0 TSI stasjonsvogn med 220 hestekrefter sprinten på 7,6 sekunder.

På landeveien oppleves Elroq RS kvikk og ganske sportslig. De adaptive demperne greier til en viss grad å kamuflere den betydelige vekten og sørger i tillegg for at bilen behersker balansegangen mellom sport og komfort. RS-utgaven gir deg opplevelsen av elektrisk sportsbil på landeveien uten at du betaler i form av ubehagelig stivt understell over fartshumpene i nabolaget.

Finere enn glatt kunststoff

De komfortable sportssetene har tilstrekkelig sidestøtte og er i likhet med deler av interiøret trukket med børstet mikrofiber som oppleves finere enn glatt kunststoff. Førersetet er elektrisk justerbart og har massasje- og minnefunksjon samt korsryggstøtte som standard. Forsetene er ikke ventilerte, men har varme i likhet med sportsrattet som er trukket med perforert skinn.

Limegrønne kontrastsømmer og karbondetaljer setter en spiss på det hele og den blanke, simple plasten som blant annet gjør seg gjeldende i konsernslektning Audi A6 e-tron, glimrer med sitt fravær, takk og lov.

Betjening av multimedia og bilens oppsett fortas på den 33 centimeter brede berøringsskjermen som er plassert høyt og som er enkel å bruke. Den er supplert av en rad knapper for klimabetjening.

Ukomplisert kvalitet

Bakseteplassen er meget god og når jeg har justert førerposisjonen til mine 180 centimeter, sitter en person på 190 centimeter bekvemt bak. Bagasjerommet er på 470 liter, og det er særlig bagasjeplassen som skiller Elroq og Enyaq. Den 16 centimeter lengre Enyaq har et bagasjerom ▶

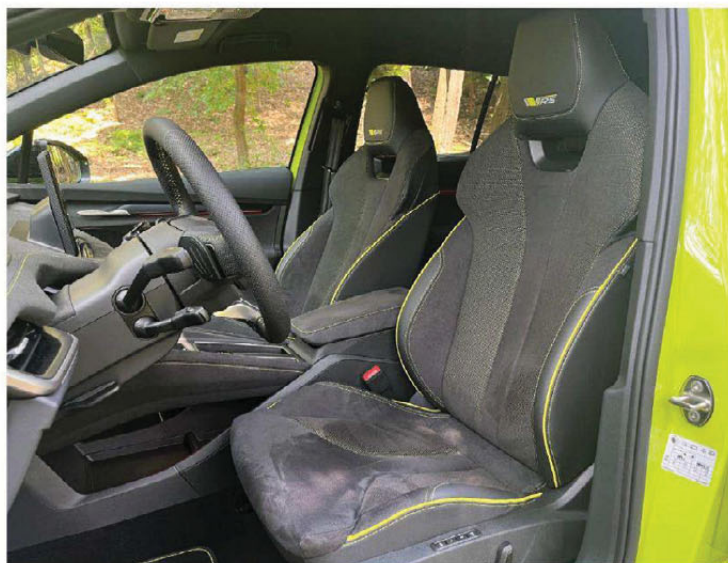
FIREHJULSDRIFT: Elroq RS kommer med firehjulsdrift og den største batteripakken på 79 kWt



FINT LØST: Ukomplicert og innbydende interiør så å si ryddet for den simple, blanke plasten som finnes i langt dyrere biler.

på 585 liter. Som Enyaq med firehjulsdraft kan Elroq RS trekke henger på 1200 kilo. Foldbart tilhengerfeste koster 10 100 kroner.

Interiøret i Elroq RS gir et ganske helstøpt inntrykk av ukomplicert kvalitet. Løsningene er både brukervennlige og fornuftige. Mange vil nok sette pris på at forvarming av batteriet kan aktiveres manuelt uten å måtte bruke navigasjonen, som også er en mulighet. Maks hurtigladekapasitet er 185 kW Den skal dermed greie



MAMBA-GRØNN: Energy Blue er standard i Norge. Mamba green (bildet) koster 6800 kroner ekstra.

SPORTSKOMFORT: Eksklusivt RS interiør med limegrønne kontrastsømmer Sportsseter med integrerte hodestøtter.

TEKNISKE DATA:

Skoda Elroq RS	
Motor:	2xEL
Batteri, kWt, netto:	79
Effekt, kW/hk:	250/340
Dreiemoment, Nm:	545
Egenvekt, kg:	2190
Lengde/bredde/høyde, cm:	449/188/164
Akselavstand, cm:	277
Bakkeklaring, cm:	18,6
Bagasjerom, liter:	470–1580
Hengervekt, kg:	1200
Standard dekkdimensjon:	235/50R20
Rekkevidde, WLTP km:	547
Maks ladehastighet (DC), kWt:	185
Ladetid 10-80%, min:	26
Forbruk, WLTP, kWh/mil:	1,63
0–100 km/t, fabrikk, sek:	5,4
Toppfart, km/t:	180
Pris fra, kr:	479 900



VOLUM: Bagasjerommet tar 470 liter, 115 liter mindre enn Enyaq. Bakseter med 60:40-splitt og skiluke. Smart nett for ladekabelen, i hvert fall så lenge den ikke er full av søle og skitt.



Tester og nyheter finner du på: www.klikk.no/motor

10 til 80 prosent på rundt 26 minutter under optimale forhold.

Noe RS er blitt borte

Størrelsen, kreftene, styrekarakteren og understellet gjør Elroq RS til en god elbil å kjøre. Den er med på notene på svingete landeveier, men noe av RS-følelsen er blitt borte i overgangen fra forbrenningsmotor til elmotor. Distinksjonen mellom standardutgave og RS-versjon er ikke like

tydelig. En elektrisk RS er således en litt fattigere RS-opplevelse enn med forbrenningsmotor. Opplevelsen av girskift og eksoslyd er borte og dermed er forskjellen mellom RS-Elroq og en standard Elroq mindre enn det tradisjonelt var mellom for eksempel Octavia RS og standardversjonen med toliters diesel eller 1,8 bensin. Det er unektelig også et aspekt som ikke er helt umerkelig i svingene til tross for

den adaptive dempingen: Vekt. Elroq har en egenvekt på nesten 2200 kilo. En 2014-modell Skoda Octavia RS 2,0 TSI stasjonsvogn veide 1600 kilo. Men noe er i

behold. Et svært praktisk og brukervennlig bil med rask akselerasjon og sportslige kjøreegenskaper. ☐



ISSKRAPE:

Skoda er kjent for småfiksede løsninger som isskraper i drivstofflokket. På Enyag og Elroq finnes den i bagasjeromsdøren.

Første Skoda RS

Skoda 200 RS fra 1974, forgjengeren til 130 RS. Toliters motor på 160 hester og femtrinnskasse fra Porsche. Med en vekt på kun 800 kilo var den god for hastigheter opp mot 240 km/t. Debuterte i IDA Rally i Tsjekkoslovakia i mai 1974. Finnes kun to eksemplarer av bilen.



1974: Første RS. Skoda 200 RS.

18,3
millioner
innbyggere i
Ecuador

GYNG OVER

AVGRUNNEN: Huska ved «verdens ende» i Banos de Agua Santa er et yndet turistmål.

NTB

Overraskelsen Ecuador

Det er kanskje ikke det første landet du tenker på i Sør-Amerika, knapt nok det femte, men Ecuador har mye å by på.

QUITO ER EN hovedstad med tynn luft og feit historie. Den ligger 2850 moh. midt i Andesfjellene, og gamlebyen er en av de best bevarte i hele Latin-Amerika. Noe som har sendt den rett opp på UNESCO-lista. I tillegg ligger byen ved foten av Pichincha-vulkanen, og du kan ta en gondol opp til



NTB

4000 meter for en utsikt du kan skryte av resten av livet – men kanskje med litt høydesyke på kjøpet.

Sør for hovedstaden ligger Cotopaxi nasjonalpark, et månelandskap med grønne sletter og rykende vulkaner. Selve Cotopaxi er en aktiv vulkan som rager 5897 moh.

Landet har fått sitt navn av en god grunn, det ligger midt på ekvator. Drar du til La Mitad del Mundo kan du stå med ett bein på den nordlige halvkulen og det andre på den sørlige.

Baños de Agua Santa byr på ekstremsport og spa, med varme kilder, dundrende fossefall og halsbrekkende zipliner over urørt jungel. Det er bare å stille seg i kø bak de asiatiske turistene for å ta den ikoniske «huska over avgrunnen»-selfien.

Ecuador er imidlertid mye mer enn høye fjell og fantastisk natur: Landet er kjent for sin kaffe og sin sjokolade, og noe som heter tagua – en nøtt som ser ut som elfenben, og som kan formes, slipes og poleres.

VILT LANDSKAP: Vulkanen Cotopaxi.

Ecuador oppsummert

Ecuador er mindre enn Norge.

Terrenget strekker seg kysten av Andes til Amazonas bredder.

Høydepunkt: Quito, Cotopaxi, Baños, Riobamba, ekvator.

Mat og drikke: Kaffe, kakao og ceviche – pluss ølet med navn Cerveza Club.

Du kan reise dit hele året, men vær forberedt på at alle fire årstider på gjerne kommer på én dag.

Fun fact: Fjellet Chimborazo, 6263 moh., er det punktet på Jorden der du kommer nærmest verdensrommet (på grunn av jordens form, som ikke er kulerund).



GO NORDIC CRUISELINE

FLORIN-DOREL PRUNDUSVISIT NORWAY

Oppgradert danskebat

Med nye navn, nytt interiør og nye avgangstider satser danskebatene på å vinne nye venner. Nordic Pearl og Nordic Crown heter de to skipene til Go Nordic Cruiseline, som nå har overtatt ruten. Alt er pusset opp – lugarer, barer, restauranter og til og med bassenget, som nå har havutsikt.

Stoppet i Frederikshavn er droppet, og båtene går nå direkte til København. Avgang er 16.30, med tidligere ankomst og mer tid på land.

Mattilbudet har fått et løft. 7 Seas-buffeten er med videre, men i ny og friskere drakt. Little Italy byr på fersk pizza, gnocchi og pastaretter, mens à la carte-restauranten satser på biff, vin og dempet belysning. Barene er oppgradert med egne soner for liveband, pubstemning og cocktails med utsikt.



Sverdene i fjellet

Ved Hafrsfjord utenfor Stavanger står tre gigantiske bronsesverd plantet i fjellet – som om tre vikingkonger har banket dem i bakken. Monumentet, som kalles «Sverd i fjell», ble reist i 1983 til minne om slaget ved Hafrsfjord rundt år 872, da Harald Hårfagre samlet Norge til ett rike. De tre sverdene er over ni meter høye og symboliserer de tre kongene som møttes i slaget. Det største står for seieren til Hårfagre og samlingen av landet, mens de to mindre representerer de som tapte. I følge Heimskringla var det Kjetve den rike og en som het Haklang.

Her kan du rusle langs vannkanten, ta inn den flotte utsikten og kjenne på historiens sus.

Reserverte naturperler

Kalkvann er noe av det mer eksotiske du kan komme over i Norge. De har nærmest turkis farge og krystallklar sikt. Lille Mysutjern (bildet) ligger i Kongsberg kommune.

På grunn av forurensing, klimaendring og endret vannføring er kalksjøene på rødlista over truede naturtyper.

Den store forekomsten av dolomitt eller kalkstein på bunnen gjør at vannet er næringsfattig og har høy pH, noe som medfører at de fleste alger og fiskearter ikke overlever. Til gjengjeld trives sjeldne arter som kransalger, kalkbakterier og storsalamander i nærliggende dammer og myrdrag.

Andre kjente kalksjøer er Lysjøen på Hadeland, Rundtjern i Romeriksåsene og Leirtjønn ved Jotunheimen.



ANDERS LANGEN

5 ØYPERLER I NORD-NORGE

Historie og storslått natur går hånd i hånd langs den varierte kysten av Nord-Norge. Her er fem fascinerende øyer som representerer regionen på hver sin måte.

Tekst: **Runar Larsen**

Foto: **Torild Moland**



VAKRE NORD: Dramatiske fjell, gyldne sandstrender og turkist hav – Skrova er Nord-Norge i et nøtteskall.

HAVNNES HANDELSSTED, ULØYA



LIGGER I LY: Det vakre fiskevær og handelsstedet Havnnes har en spektakulær beliggenhet der det ligger i ly av de dramatiske Lyngsalpene.

BAARD LØKEN

1 andets kanskje vakreste fiskevær er et levende museum med tørrfiskproduksjon og verneverdige bygg. Det er turisme og tradisjoner i skjønn forening. Havnnes handelssted på sørsiden av Uløya er en skikkelig godbit. Her holder syvende generasjon Giæver koken som fiskehandlere, med foredling av tørrfisk, et spennende fotomuseum, landhandleri og utleie av rom og feriehus. Hit kommer fiskerne med dagens fangst den dag i dag. Torsk og andre fiskesorter henges på hjell gjennom vinteren, slik at de tørker uten å miste kulinariske kvaliteter.

Mens store deler av Nord-Norge ble brent da tyskerne trakk seg tilbake i 1944, sparte okkupantene bygningene i fiskeværet. Da innbyg-

gerne returnerte året etterpå, fant de forklaring skrevet ned på et skilt som mer enn antydte at tyskerne kjente på den kulturelle verdien av bygningene: «Künstlerisch wertvoll – daher nicht zerstören!» Fyrstikken ble spart. For Havnnes ble ikke ødelagt. Resten er historie, men ikke av den typen som hører hjemme på museum.

Mer info: Flere ferger daglig mellom Rotsund (ved E6) og Havnnes/Uløybukta. Gratis fergeforbindelse. Overnattingsmuligheter på handelsstedet fra 8000 kroner per uke. Sjekk også Arctic Panorama Lodge (arcticpanorama.com) i Uløybukta. lyngen-havnnes.no



HAVNNES HANDELSSTED

TØRRFISK: Syvende generasjon Giæver driver fortsatt Havnnes med foredling av tørrfisk, fotomuseum, landhandleri og feriehus.



HAVNNES HANDELSSTED

GIÆVER-FAMILIEN: Havnnes Handelssted ligger på Uløyas sørligste spiss i Nordreisa kommune. Stedet er Norges nordligste bevarte handelssted som fortsatt er i drift.



MARTIN OTTERBECK

LYSENDE FYR: Som et lysende fyr rager Oljetanken over bebyggelsen på Skrova, med de høyreiste Lofotfjellene i bakgrunnen.



OTTAR GLADTVET

LOFOTFISKE: Skrova var i mange år et viktig fiskevær i forbindelse med lofotfiske.

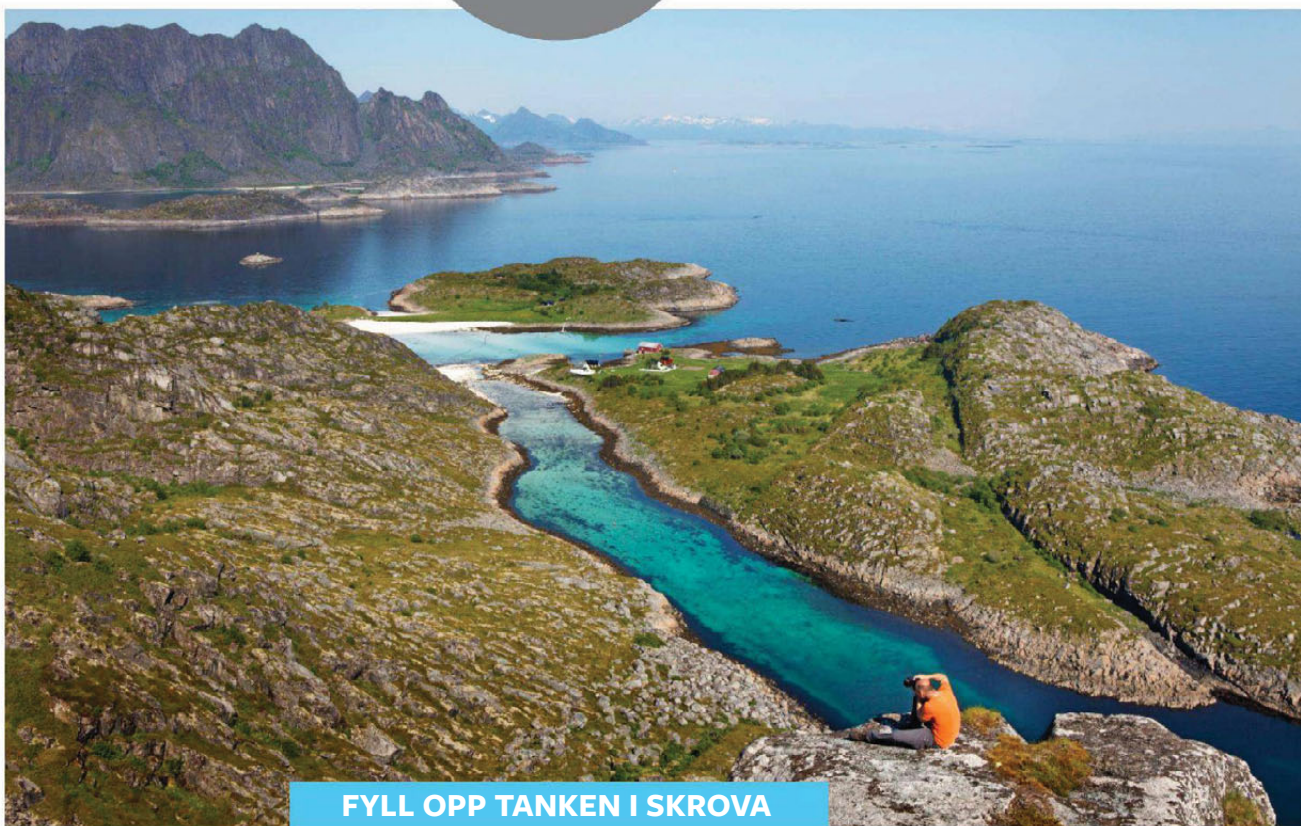
ØYPERLE: Skrova ligger bare 30 minutter med ferge fra Svolvær. Fra Bodø tar det noe lenger tid.

S krova er en sånn øy du bare drømmer om. En liten gråstein i havet, knapt tre kvadratkilometer stor. Omgitt med det blåeste hav i nyansene turkist, sjøgrønt og blåbærblått. Et sted der fjellet bukker seg inn og ender i gylne sandstrender, og mosen farger bakken grønn. Før var det Norges travleste fiskevær. I dag er den bilfrie øya utenfor Lofoten et sted for å gå turer, fiske, bade, se fotokunst – og få energien tilbake i en gammel oljetank.

Takket være blant annet filmfotograf Martin Otterbeck og fotograf Agnete Brun har den lille øya med bare 180 fastboende overraskende mye kunst, og et stort galleri i tillegg til nærbutikk og pub. I 2009 kjøpte paret en rusten oljetank som hadde stått tom og ubrukt i over 30 år, og bygget den om til et unikt overnattingssted. Tanken er et ruvende minne om lofotfiskets storhetstid da båtene lå så tett at man kunne gå tørrskodd på vannet. Skrova var allerede kjent som «fotoøya» etter at både Brun og fotograf Morten Krogvold har holdt fotokurs her i mange år. Siden organiserte Otterbeck den permanente fotoutstillingen «Tunnelsyn» i en nedlagt tunnel – 100 bilder som dokumenterer livet på Skrova og i Nord-Norge fra 1890 frem til 1985. Det er stadig nye utstillinger og arrangementer, og øya har igjen fått liv med nærbutikk, pub, galleri og restauranter. Gå tur til toppen av øya, Høgskrova 258 meter over havet, kjenn sand mot bare tær, og ta en dupp i det friske havet.

2

Mer info: Hurtigbåt fra Bodø tar drøye tre timer (reisnordland.no). Det går også bilferge til Svolvær. Overnatting i Oljetanken fra kr 3000 for to (oljetanken.no), eller i Heimbrygga (heimbrygga.no) fra 950 kroner per natt. visitskrova.no



JOHNNY HAGLUND

FYLL OPP TANKEN I SKROVA

VEGAS VERDENSARV

ØYRIKE:
Utsikt fra
Ravnfloget
på toppen av
Vegatrappa.



KRISTOFFER MØLLEVIK

1ygruppen utenfor Helgelandskysten smaker av både fugl og fisk. Her er kulturlandskapet og tradisjonene i fiske og landbruk så spesielle at Vegaøyen som første norske kulturlandskap i Norge, ble innskrevet på UNESCOs verdensarvliste i 2004. Det er en hedersbetegnelse som hyller både 1500 års historie som fiskersamfunn, og den spesielle ærfugldriften. Det dreier kort sagt om en tusenårig lang tradisjon der menneskene bygger beskyttende hus til ærfuglene, og «fikk» egg og ederdun i retur. Materialet er svært verdifullt, særlig når det brukes som fyll i puter og dyner. Prisen kan faktisk stige til over 30 000 kroner kiloen. Men en dyne full av ederdun holder godt på varmen. Lær mer om livet på øyene og hvorfor ærfugldriften og fiskerbondelivet er så viktig på Vega Verdensarvsenter, og utforsk gjerne øya på to hjul.

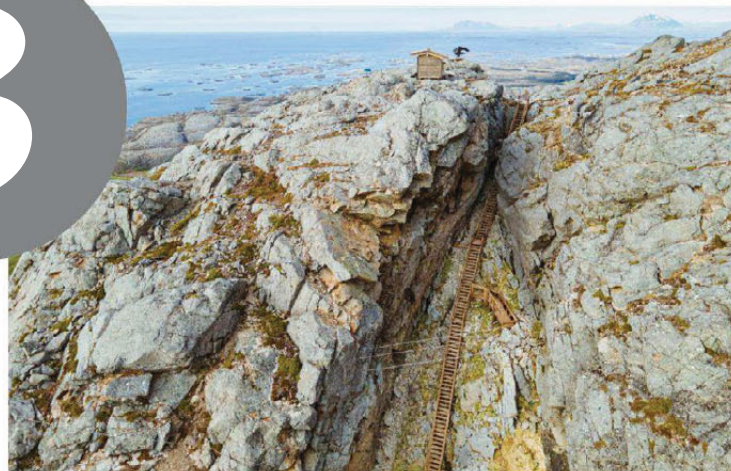
Her er det gode forhold for enkle sykkelturen i ærfuglens rike. Stopp på Sandmo gård og hjemmebakeri på Kjøl for ferske bakervarer, og om det er tid – sett av plass i magen til mer gourmetmat hos Frode Aga på havhotellene.

For å få et overblikk og virkelig nyte synet av det vakre verdensarvområdet, er det bare å stable seg opp de 1400 trappetrinnene til toppen av Ravnfloget. På godværsdager kan man se helt til Trøna.

Mer info: Vegaøyene er tilgjengelig med ferge fra Brønnøysund og Sandnessjøen. Overnatt i «ærfuglhusene» til Basecamp Vega (basecampvega.no) fra 1200 kroner for to personer per natt. visitvega.no

GOD MAT: På Vega Hav hotell diskur Frode Aga og kona Anna opp med de nydeligste retter.

3



KRISTOFFER MØLLEVIK

VEGATRAPPA: De 1400 trappetrinnene tar deg til toppen av Ravnfloget, 350 meter over havet.



ANTON LIGAARDEN



TRANØY FYR

FYRINNEN: Anne Gry Jakobsen byr på godsaker for både kropp og sjel i det gamle Tranøy fyr.



TORILD MOLAND

TREND OG TRADISJONER: Fra toppen av Tranøy fyr kan man se helt til Lofoten og Vesterålen i sør.

UT MOT HAVET: Tranøy fyr ligger langt ut mot havet, omgitt av holmer, bølger og skjær.



UT MOT HAVET PÅ TRANØY

TORILD MOLAND

Tranøy fyr ligger langt ut mot havet, omgitt av holmer, bølger og skjær – men er tilgjengelig med bil. Hit kommer du for finne roen og nyte omgivelsene. Fyret ble bygget i 1864 for å vise vei inn langs Vestfjorden og lede skipstrafikken mot Tjeldsund, Ofoten og Tysfjord. Tårnet ruver som en flammende pinne ytterst i havgapet, mens bølgene slår mot steinene, vinden rusker i tårnet og luften dufter av saltvann og tang. Herfra kan man se helt til Lofoten og Vesterålen.

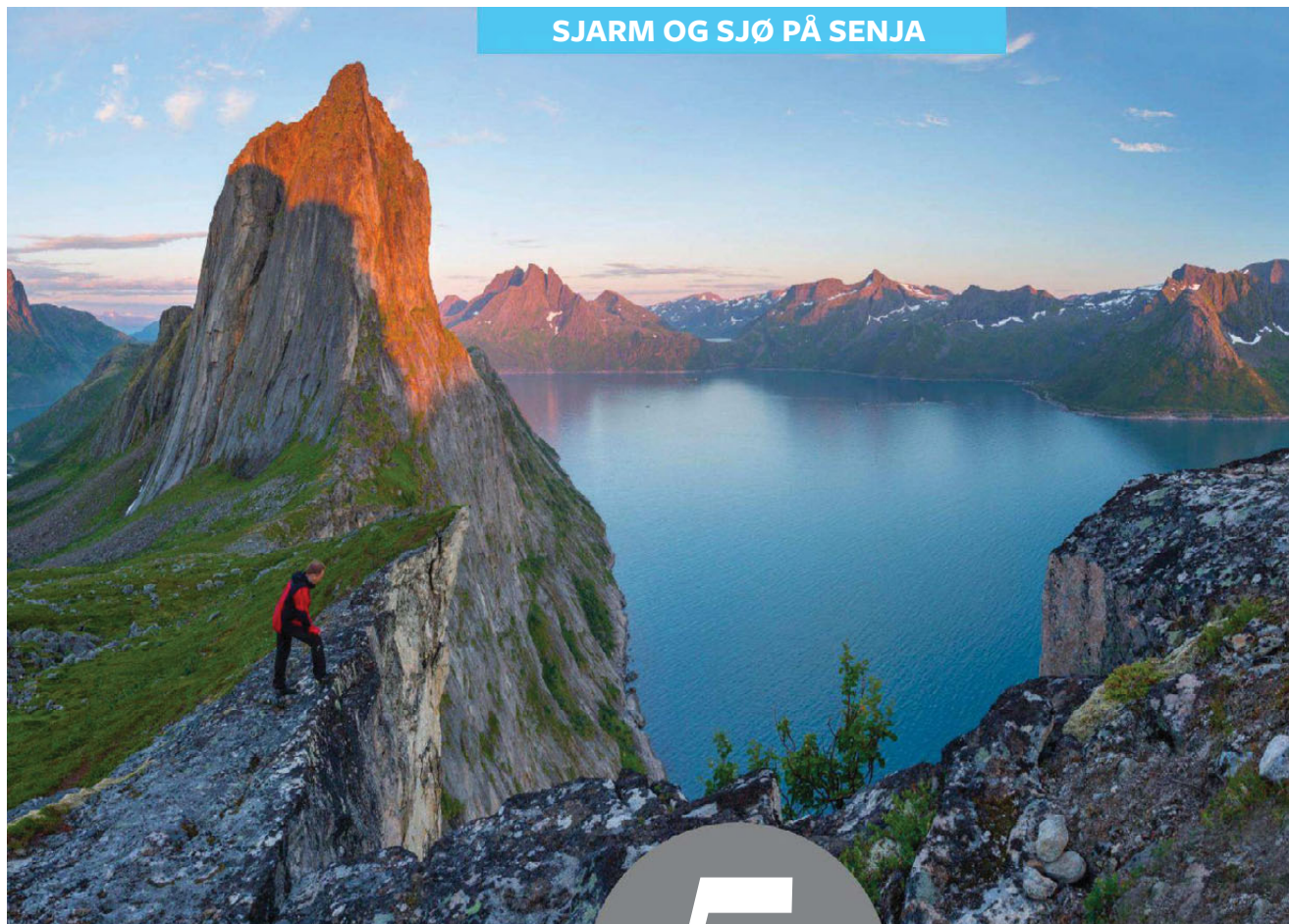
Den siste fyrvokter gikk av vakt i 1991. To år senere åpnet stedet som turistattraksjon og senere Bed & Breakfast, og selve fyret er automatisert.

I båthuset er det restaurant, tuftet på lokale råvarer og kjærlighet. Her serveres fyrets fiskesuppe, grilla tørrfisk og hvalgryte, alt laget fra bunnen av. Laks med mango og hotsaus? Ja, takk! Fru Inger på Tranøy fyr har laget en lakserett så populær, at oppskriften er hemmelig. Dagens eier Anne Gry Jakobsen serverer selv kaker og kaffe til dessert, og toppingen er historiske omgivelser og dramatisk natur. Og når lykten melder seg, kan man ta en avstikker og nyte kunsten og historien på Tranøy Galleri og Hamsundgalleriene på Buneset.

Mer info: Overnatting i forskjellig boliger tilknyttet fyret fra kr 1500 per person per natt. Tur opp i fyret er obligatorisk, og frokost inntas i den koselige kafeen. tranoyfyr.no



SJARM OG SJØ PÅ SENJA



NORGE I MINIATYR: Senja omtales ofte som et Norge i miniatyr. Turen til Segla er en klassiker, med Fjordgård som startsted.

VIDAR MOLØKKEN

På yttersida av Norges nest største øy snirkler en asfaltert vei seg gjennom utemmet, arktisk natur, fra pittoreske, små sandstrender innerst i rolige bukter til avsidesliggende nes, omringet av steile, ville fjelltopper.

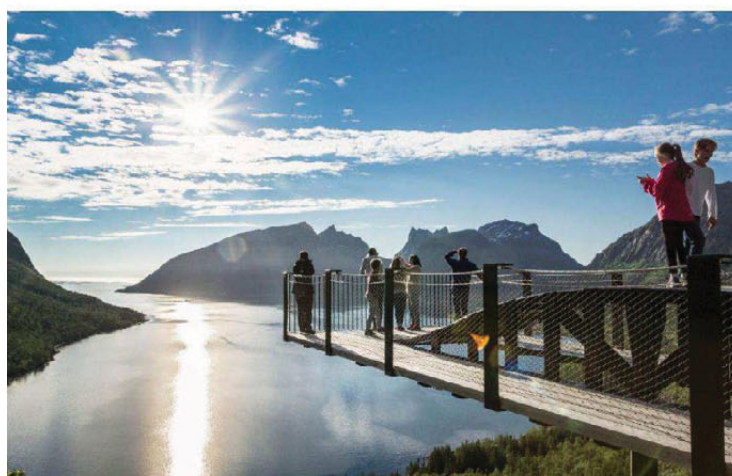
Nasjonal turistvei Senja starter i fiskeværet Gryllefjord i sørvest, en klynge med trehus som klamrer seg fast til berggrunnen ytterst i Gryllefjorden. Derfra går turistveien forbi Hamn.

Utkikkspunktet i Bergsbotn markerer starten på den vildeste delen av turistveien. På folkemunne kalles det for «Magasuget», og det er den følelsen man får av å gå ut på den 44 meter lange plattformen som svever ut fra bergveggen flere hundre meter over havet. Herfra er det ikke langt til Tungeneset utkikksplattform som stirrer rett inn i Oks-

5

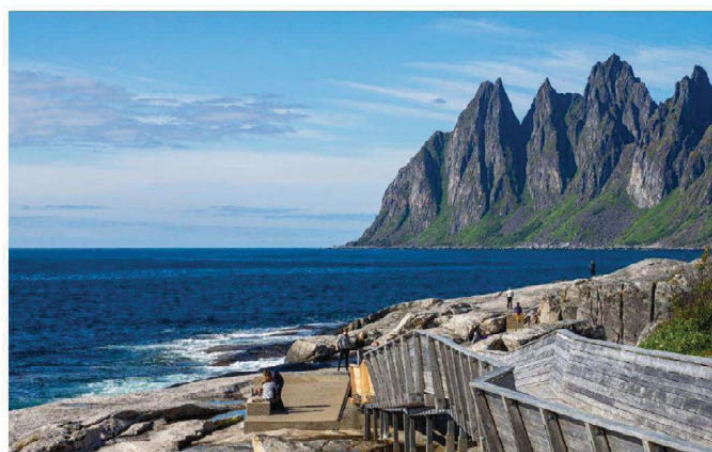
hornan, også kjent som Djevelens tanngard. Navnet sier det meste; de over 500 meter taggete fjellene vokser rett opp av havet. Det er for øvrig verdt å stoppe ved Guldassen innerst i Ersfjorden – dette er Norges mest spesielle toalett. Opplev også den roligere innsiden av øya, og en gåtur i magiske Ånderdalen nasjonalpark.

Mer info: Nasjonal turistvei Senja er 102 km. Hamn i Senja (hamnisenja.no) har dobbeltrom fra 1300 kroner per natt, eller Norwegian Wild (norwegianwild.no) ved Ånderdalen hvor det er mulig å overnatte i et fyrtårn med 360 graders utsikt eller i nordlyshytter – fra 1400 kroner per natt. nasjonaleturistveger.no



SELFIE-MÅL: Utsiktsplattform i Bergsbotn.

TRINE KANTER ZERWEKH



TRINE KANTER ZERWEKH

BILTUR: Et av høydepunktene langs Nasjonal turistvei Senja er Tungeneset utkikksplattform og de taggete Okshornan.

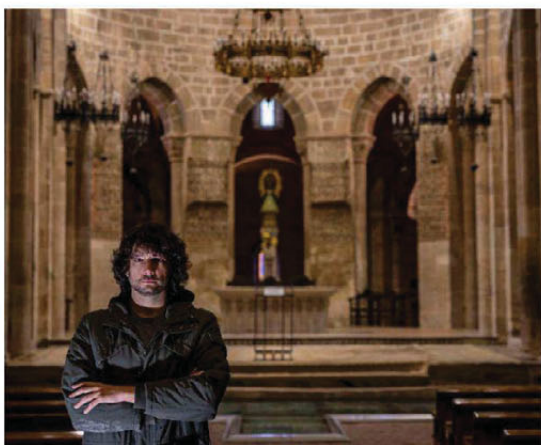


Angrep Måløy med sverd

Sjekk mannen helt til høyre i dette bildet fra det allierte raidet mot Måløy i 1941. Oberstløytnant John Churchill angrep gjerne med et sverd i hånden, og felte fiender med pil og bue. Han fikk tilnavnet «Mad Jack» av sine tropper, og tok ved ett tilfelle egenhendig 42 tyske soldater til fange med sitt skotske sverd.

VI
menn

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



Bannlyst by

I riktig gamle dager ble det kastet to forbannelser over den spanske landsbyen Trasmoz. De er aldri hevet. Fotoreporter Johnny Haglund tok sjansen og oppsøkte den mystiske landsbyen der de brente hekser så sent som i 1860.



Enkenes krig

Uliana Didych sitter bak rattet i en minibuss. Registreringsskiltet fra Bærum røper bilens norske opphav. Bussen skal overleveres soldater ved fronten i Kharkiv. Hun risikerer livet på hver tur. Hittil har det blitt noen hundre.

FASTE SIDER

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

I SALG NÅ!

Jakt 84 SIDER MED SMELL

VÅPEN GUIDEN

Pris kr 139

MATCH-PATRONER MED TOPP PRESISJON

TEST: ETTERLENGTET NYKOMMER

WHITE I TENNHE

NORSK VÅPEN KONGSI MAUSE

TOPP LYDDE FRA NORSK OG SVE

FINN DEN ULTIMATE JAKTRIFLA FOR DEG

VI TESTER:

- ✓ Custombygget Remington 700
- ✓ Sauer 505 Elegance
- ✓ Benelli Lupo 300 Winchester Magnum

FLUKT-STREKNING
VÅR ERFARING MED
HOMOGENE KULER

KIKKERTSIKTER TIL STORVILTJAKT
✓ TEST-ÅV RIMELIGE KIKKERTSIKTER
✓ JAKTERFARING



- 2025-utgaven av Våpenguiden, med de beste rådene og testene fra vår våpen- og ammunisjonsekspert Jørund Lien.
- Hva er den beste jaktrifla til akkurat deg og ditt bruk? Jørund guider deg og forteller hva du bør legge vekt på, og ikke.
- I tillegg har vi grundige tester av en rekke rifler, ammunisjon og utstyr, kort og godt en våpenguide med smell i!

BESTILL HER



Send SMS med kodeord VG25 til 2205
kr 139 blir trukket fra din mobilregning
eller
skann QR-koden med mobilkamera for å komme til bestillingsside om du
ønsker å betale med Vipps

**Kun
kr 139**

Returadresse:
ART AS
Postboks 209
2021 Skedsmokorset

NYTT BLAD MED VARIERTE OG LETTE OPPGAVER!



I BUTIKKEN FRA 16. MAI!