

V menn

UKE 34 22. AUGUST 2025 kr 99



Fridtjof Nansen
DEN MOTVILLIGE
HELTEN

SLEIPNER A – HISTORIENS STØRSTE HAVARI

DUNDRET TIL BUNNS PÅ 18 MINUTTER

**«Vi sto bare
og måpte»**

Øyvind Tjelta

+ Reise: EUROPAS MEST UNDERVURDERTE STORBY

Se bildene:
**FLYHISTORISK
MUSEUM SOLAS
NYE STOLTHET**

Kinas ingeniørbragder
**SLIK BLIR VERDENS
HØYESTE BRO**



Test
**EN ELEKTRISK
GELÄNDEWAGEN?!**

bc	005	040
7 023067 500057		

nr. 40 2025 www.vimenn.no

INNHold

REPORTASJER

6 Den motvillige helten

Det unge, selvstendige Norge trengte en superhelt, og mente Fridtjof Nansen passet perfekt i rollen. Selv var han mer skeptisk, og ikke alt han tok i ble til gull.

16 Klippfiskbomberen

Dugnadsgjengen på Flyhistorisk Museum Sola har restaurert verdens eneste Caproni Ca.310.

28 Skrekkenes barnehjem

Nonnene kvittet seg med 800 barnelik i septiktanken i bakgården.

38 Sverre reddet D-dagen

Den norske meteorologen Sverre Petterssen sto bak tidenes viktigste værvarsel, og de allierte unngikk en stormfull katastrofe i Normandie.

48 True Crime: Dødelig korona-konstabel

Sarah hadde kanskje ikke verdens beste samvittighet der hun ruslet gjennom folketomme gater på vei hjem. Men straffen for å trosse pandemi-regler skulle bli ubegripelig hard.

58 Da Stavanger dirret

Plattformkolossen Sleipner A gikk til bunns i Gandsfjorden i det som er omtalt som verdens største havari.

66 Biltest:

Mercedes G580 EQ

Den elektriske utgaven av legendariske Geländewagen gjør alt for å ligne originalen.

74 Reise: Billige Bratislava

Slovakias hovedstad kalles gjerne «billig-Wien» og har overraskende mange ufoer.

80 Fryktens slott

En time unna Bratislava ligger slottet til historiens mest blodtørstige kvinne, Elisabeth Bathory.

I DENNE UKENS VI MENN ...

...kan du få en nyttig påminnelse om at et edelt motiv og høyverdige tanker ikke nødvendigvis leder til noe godt.

Nonnene på barnehjemmet i den irske byen Tuam ga seg fore å etablere et tilbud for å hjelpe unge, enslige ugifte mødre og deres barn i det strengt katolske landet. Nestekjærligheten og medmenneskeligheten overfor utstøtte mennesker, nådde ikke langt.

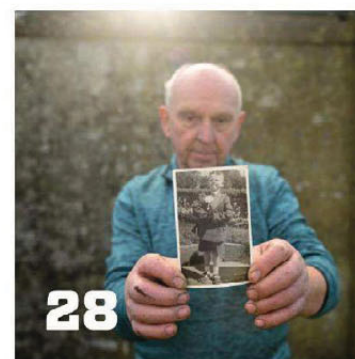
800 barnelik ble kastet i en gammel septiktank i byen – av nonner som ikke brød seg særlig mye om mennesker de sa de skulle hjelpe. Blant dem var ofre for voldtekter og andre som trygt kan kalles blant samfunnets svakeste.

Takk for at du leser Vi Menn!

Lars-Erik Nygaard



« – Den kjepphøye pessimisten Petterssen har en ufor- dragelig måte å legge frem tankene sine på, stønnet sjef-meteorologen.



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



Leasing

1.969,-* pr mnd

Introduksjonspris

e VITARA ALLGRIP-e 4X4 fra kun 334.500,-

SNOWTRAIL-UTSTYRSPAKKE INKLUDERT I PRISEN

19 tommer mørke aluminiumsfelger • 10-veis elektrisk justerbart førersete • Ambient stemningsbelysning • Adaptive frern- 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



*Suzuki e VITARA Allgrip-e 4x4 Basecamp fra kr 1.969,- pr. mnd. Betingelser: 36mnd/30.000km, Kr 100.000,- i forskudd. Etablerings- og introduksjonsgebyr 4.995,-.
Nominell Rente 5,90%. Total 175.879,-. Tinglysning, termingebyr, frakt, klargjøring, metallic-lakk og vinterhjul er inkludert i prisen. Leasinggebyr faktureres sammen med første terminale. Vi tar forbehold om skrivefeil.

INNHOOLD

FASTE SIDER

- 14 Sløseriombudsmannen**
Trikk for trikk-galskap i Oslo.
- 24 Blinkskudd**
Uglesett veps.
- 26 Yans 10 på topp**
Statsministrene som satt lengst.
- 34 Grafikk**
Verdens høyeste veibro åpner i Kina.
- 36 Ny viten**
Lemenet er jordklodens fersking.
- 44 Quiz**
Vi Menns spesialquiz med tolv spørsmål og svar.
- 45 Kryssord**
Vinn én million med flax!
- 46 Sudoku**
Ukens hjernetrim.
- 54 Kule sider**
Lunch, Pondus, Radio Gaga, Rutetid, Absurdgalleriet m.fl.
- 64 TimeOut**
Skråblikk på verden.
- 72 Reisemix**
De mystiske haneskiltene langs veien forklares, og turen går til Lahko nasjonalpark.
- 83 Neste uke**

14

Her skal trikken dundre og riste i nesten tre år. Traseen blir 400 meter lang og kommer til å koste hundre millioner skattekrone.



36



72

LEDER

Lunkent klima

Norges klimapolitikk har fått et skudd for baugen. MDG går sterkt tilbake, og meningsmålinger avslører at færre er villige til å bruke økte skatter og inngripende tiltak for å nå klimamålene.

Faktum er jo at Norge i dag er et av landene i verden som forurenser minst. Våre samlede utslipp er betydningsløse. Mange oppfatter det som underlig at regningen for å «redde kloden» skal sendes norske skattebetalere.

Og mens våre tungt subsidierte vindkraftverk går med underskudd, fortsetter Asia å pøse på med enda flere kullkraftverk. På 25 år har kullkraft i Asia økt fra 4000 Tw til 16 000 Tw.

Realismen har overtatt for de apokalyptiske visjonene. Jorden går ikke under selv om temperaturen øker.

Ingen vet hvor mye det vil koste å nå de ambisiøse klimamålene, men ekspertene er enige om at regningen blir mye høyere enn vi trodde for fem år siden.

Vi må forurense så lite som overhodet mulig, men det er ikke rasjonelt å fortsette å drukne nordmenn i dyr strøm, økte miljøskatter og dypt urettferdige internasjonale avtaler.

Redaktør:
Alexander Øysta
alexander.oysta@egmont.com



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



W 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!

Blå 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



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

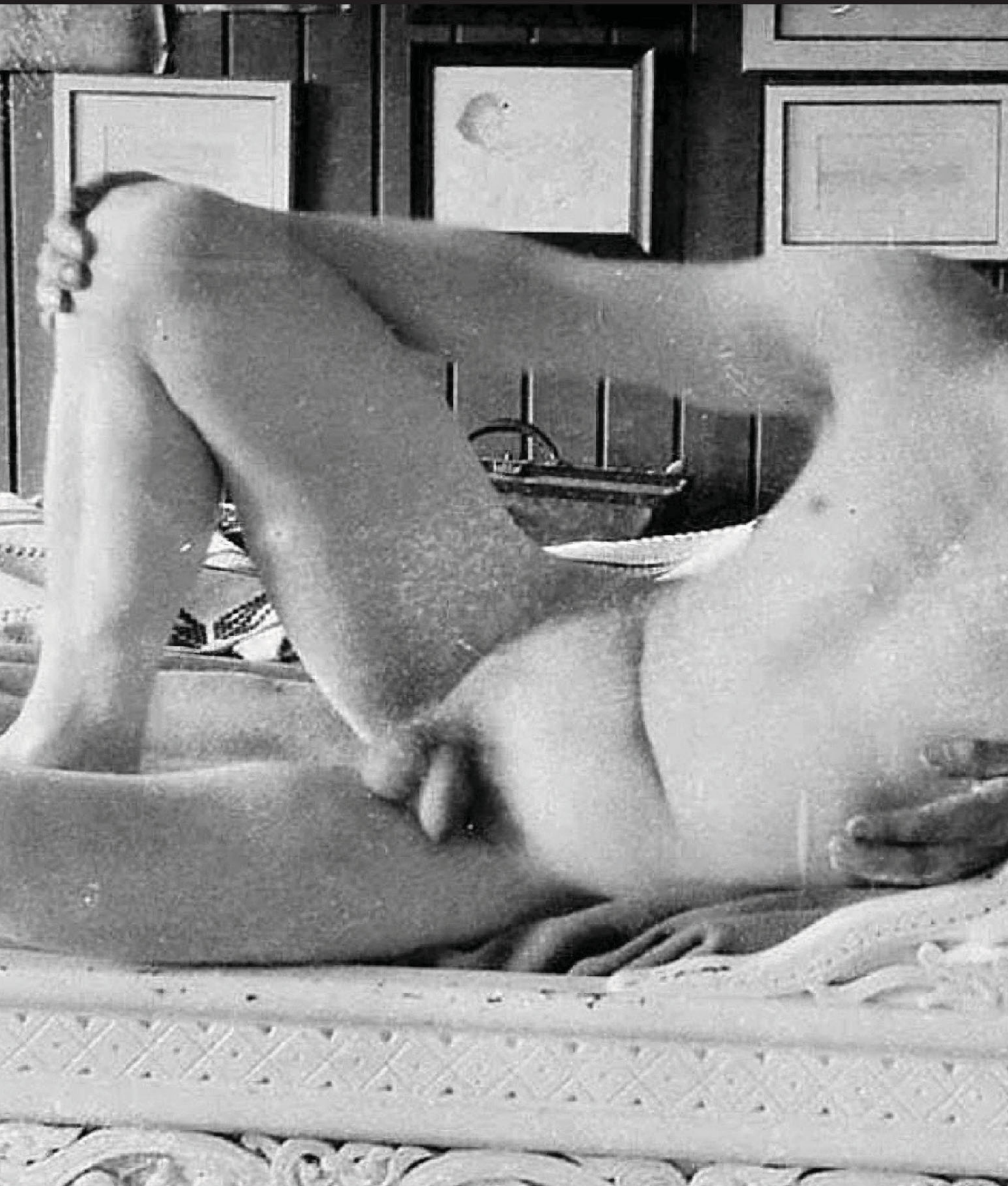
469.900,-

Begrenset antall

Excellence-utstyrs pakke 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







FRIDTJOF NANSEN

DEN NAKNE HELTEN



Det unge, selvstendige Norge trengte en superhelt. En mann som symboliserte alt den nasjonen ønsket å være. Fridtjof Nansen ble tildelt rollen. Polarhelten og den humanitære profilen skulle bli ledestjerne – selv om ikke alt han tok i ble til gull.

MOTVILLIG HELT: Fridtjof Nansen (67) var overbevist om at han måtte sende nakenbilde av seg selv for å vinne den 30 år yngre Brenda Uelands gunst. Hans bragder som polarhelt, flyktninghjelper og vinner av Nobels fredspris kunne ikke være nok, trodde Nansen åpenbart.

Enten har man en helt, eller så skaper man en når man trenger 'n.

Fridtjof Nansen var både en seig skiløper og et godt menneske. Kunne han duge som samlende norsk helt når den nye selvstendige nasjonen Norge skulle formes? Også om han strengt tatt bare oppnådde måtelig suksess?

Nansen selv holdt igjen, men andre ville gjøre ham til Norges første og største helt i moderne tid.

Suksess eller død

26 år gammel ville Fridtjof Nansen finne ut hvordan forholdene hadde vært i Nord-Europa under siste istid. I 1888 la han sammen med fem venner ut på ski for å krysse Grønland. Flere hadde forsøkt før ham og mislyktes. Nansen bestemte seg for å gå fra øst mot vest – uten retrettmuligheter. Ekspedisjonen hadde to mulige utfall; suksess eller død.

Den slags tankegang slo godt an i 1888. Nansen og ekspedisjonen kom frem til vestkysten der de måtte overvintre. Men brev hjem med nyheten om bragden, fikk de sendt.

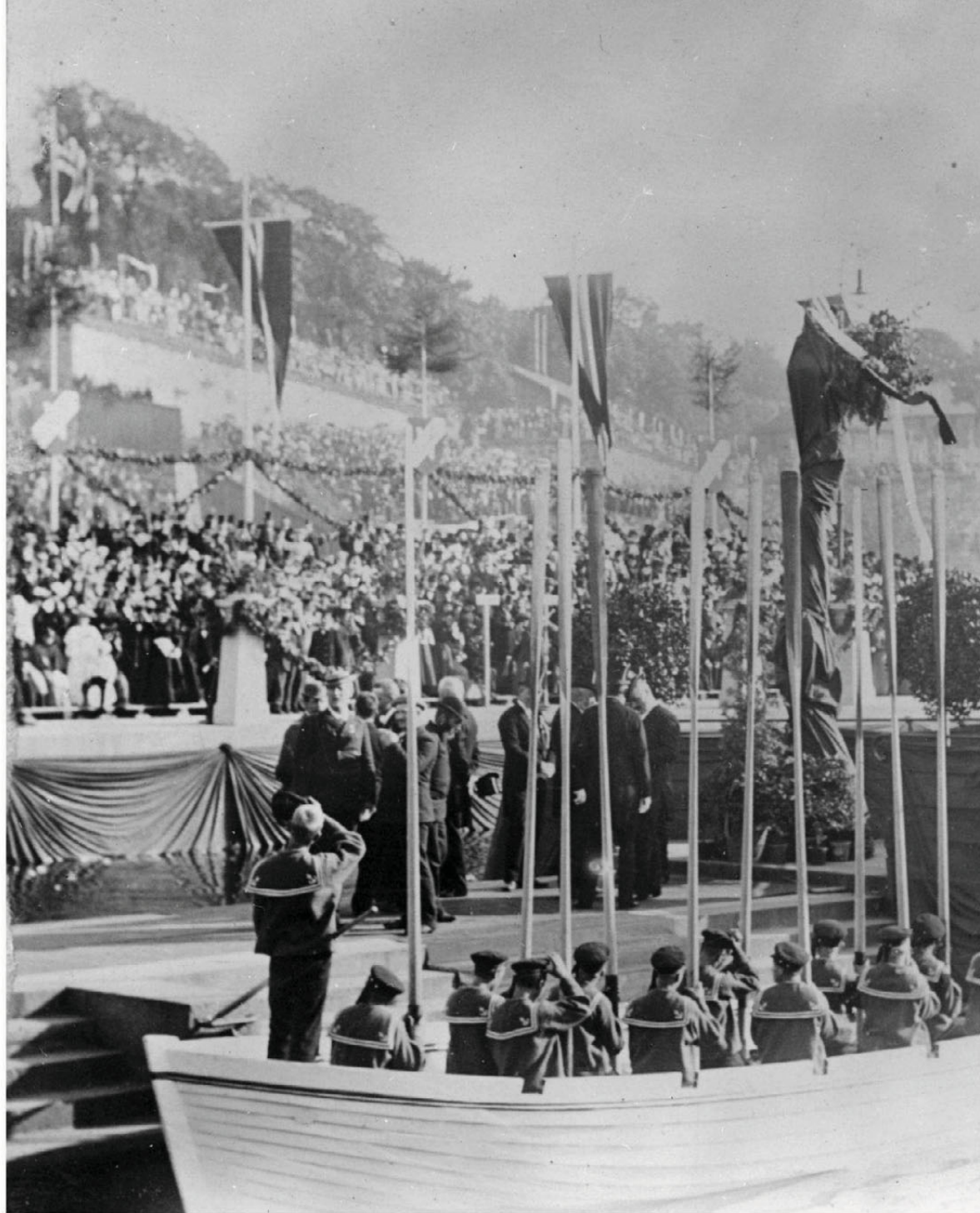
I Kristiania lette Aftenposten-redaktør Amandus Schibsted etter ekte norske helter. Nansens Grønlandsbragd var prima heltestoff, og ble behørig omtalt i avisen. Da ekspedisjonsmedlemmene kom hjem i mai 1889, møtte en flåte av dampskip heltene ute i fjorden. Akershuskaia var svart av folk.

Norge kunne ikke få nok. Nansen ble til og med ble verdiget en egen biografi, noe ikke mange 26-åringene hadde fått oppleve.

Jubelrop

For Nansen var av ekte heltemateriale: Han fremhevet ikke seg selv, men ble drevet av ønsket om å tilføre verden vitenskapelige oppdagelser. Slike holdninger bidro til at både Stortinget, Kongen og private sponsorer stilte med penger slik at Nansen kunne bygge en polarskute og la seg drive gjennom polisen – og helst over Nordpolen der intet menneske ennå hadde vært.

24. juni 1893 la «Fram» ut fra



Kristiania med kurs nordover. Langs hele kysten lød jubelropene fra land og fra båter. For dette var en tid da nasjonalfølelsen sto sterkt i landets innbyggere, ifølge Frammuseet.

I 1896 kom Fridtjof Nansen tilbake fra den første Fram-ekspedisjonen. For dem som forventet seg erobring av nye geografiske

ytterpunkter, må ekspedisjonen ha vært en skuffelse: Nansen drev aldri over Nordpolen. Hans forsøk på å nå Nordpolen på ski med Hjalmar Johansen mislyktes.

Nansens fremste bragd var strengt tatt å ha overlevd.

Men det var godt nok i massevis.

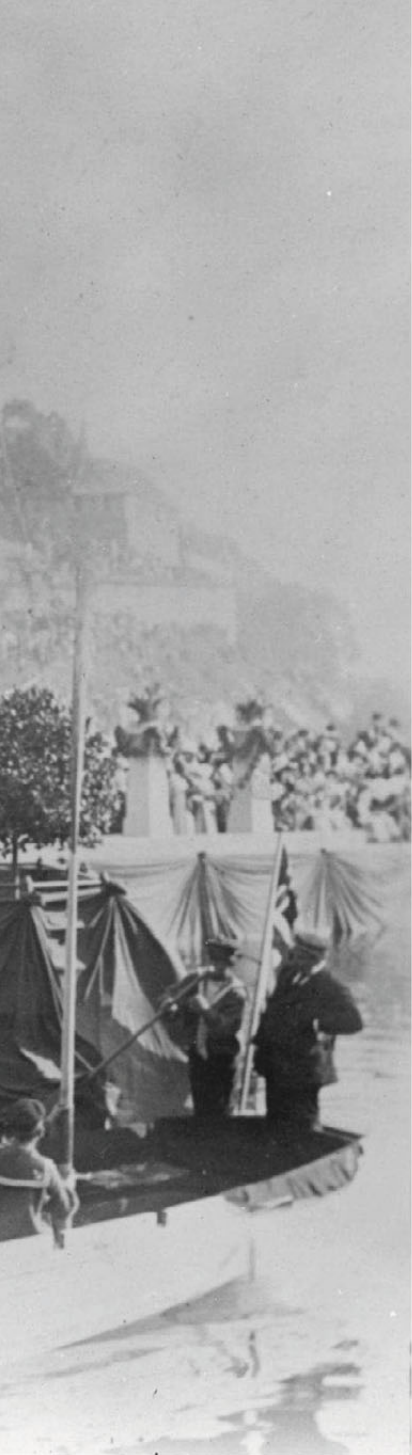
I Tromsø ble stor fest arrangert

gert da Nansen og Johansen ble gjenforent med Frams mannskap. Avisene bugnet av hyllest. Reisen sørover var en sammenhengende triumfferd. Da skipet ankom Kristiania 9. september, kom en skvadron krigsskip Fram i møte. En folkemengde beskrevet som større enn byen noensinne hadde sett, tok imot på kaia. Karl Johans gate var pyntet med flagg og triumfbuer. Feiringen varte i fem dager.

– Dette betydde norske helte-dåder, erobring av egen selvfølelse og nasjonsbygging, sa tidligere redaktør og nestleder i Frammuseets styre, Kjell Harberg til Aftenposten i 2010.

Nansen selv ytret at hverken

« Men det stemmer ikke helt at alt han tok i ble til suksess.



VELKOMST EN HELT VERDIG: Fridtjof Nansens hjemkomst til Oslo havn i 1896 etter tre år i isen med Fram. Byen var pyntet, og tusenvis møtte opp for å hylle heltene. Portalen i bakgrunnen ble dannet av turnere. Norge sto på hodet for sin helt – som først og fremst hadde lyktes med å overleve.

Nordpolen eller egen status hadde vært noe mål i seg selv, og presiserte at vitenskapelige observasjoner var ekspedisjonens egentlige hensikt. Men det hjalp ikke: Norges første, vaskeekte nasjonalhelt i moderne tid ble erklært født.

Og det da man trengte ham som mest.

OSLO BYMUSEUM

OSLO BYMUSEUM



UKJENT/OSLO BYMUSEUM



Åpnet dører

Lille Norge kjempet for uavhengighet. Nansen kastet seg inn i kampen tidlig i 1905. Han skrev en serie artikler i Verdens Gang, og dro både til Tyskland og Storbritannia for å tale det frie Norges sak. Han skrev en artikkel i den britiske storavisen «The Times», og møtte utenriksminister lord Lansdowne. For også ute i Europa hadde polarbragdene gitt Nansen ry som noe helt utenom det vanlige.

Nansen rolle var gått fra å være dristig polarhelt til å bli nasjons-

bygger – og senere ventet flere kamper.

Etter 1. verdenskrig ønsket seiersmaktene en arena der nasjoner kunne møtes og løse floker uten å gå til krig. Folkeforbundet, forløperen til dagens FN, ble stiftet, og i 1921 ble Nansen dets første høykommissær for flyktninger. Nansen var sterkt delaktig i at nær en halv million krigsfanger ble gjenforent med sine hjemland etter krigen.

– Nansen har vært dyrket som en enestående helt. Men det stemmer ikke helt at alt han tok i

EVA OG FRIDTJOF:

Skituren gikk ikke lenger enn til fotografens studio.



CARL EMIL VOGT

KILDEN TIL NY KUNNSKAP:

Historiker og forfatter, og Norges fremste Nansen-ekspert, Carl Emil Vogt. Vogt avdekket ny viten om Nansenhjelpen, gjennom gamle russiske arkiver.

FRØS BEVEGELSEN:

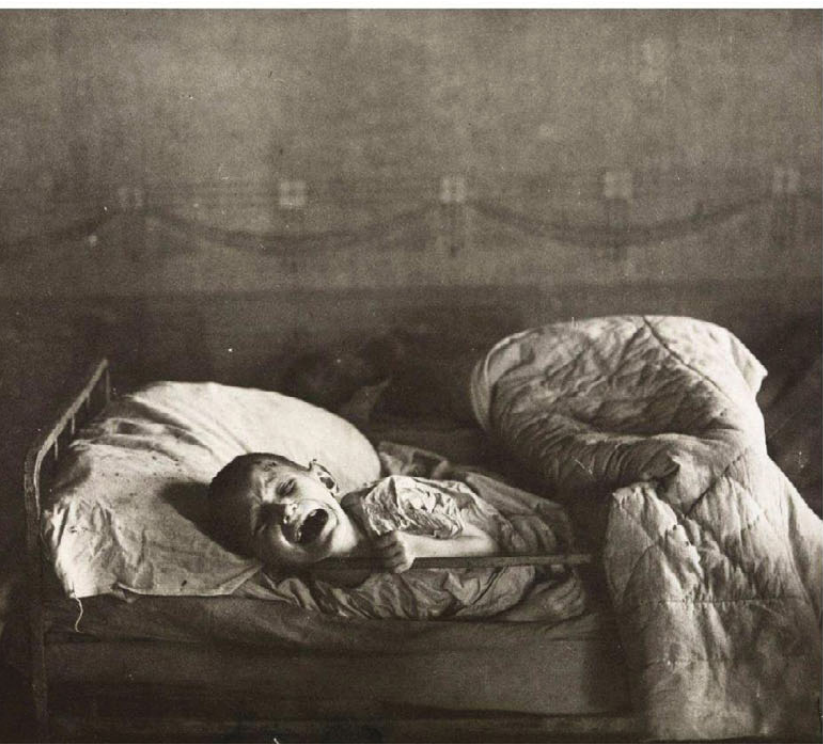
Fridtjof Nansen og Otto Sverdrup var norske superstjerner da de kom hjem etter å ha krysset Grønland på ski. I mangel av frost og is, fikk hvite kulisser i fotostudio duge. For Norge skulle få sine helter!

ble til suksess, sier Carl Emil Vogt til Vi Menn.

Skeptisk Nansen

Historikeren Carl Emil Vogt er blant Norges fremste Nansen-kjennere, har skrevet flere bøker og tatt doktorgrad i Nansens humanitære og internasjonale arbeid. Han peker på ytterligere én historie der Nansen motstrebende tok et oppdrag som i ettertid er blitt fremstilt som en heltedåd:

Mens Nansen jobbet med å få krigsfanger hjem, oppsto en



FRIDTJOF NANSEN

RYSTET, MEN FÅ VILLE HJELPE: Fridtjof Nansen kom hjem med hjerteskjærende bilder av hungersrammede i Sovjet. Men europeiske regjeringer ville ikke hjelpe kommunistene, selv om Nansen ba pent.



UKJENT/NASJONALBIBLIOTEKET

REDELSBILDER: Mens Nansen sendte hjem bilder av sultne barn, var bilder som dette – angivelig av sovjetiske kannibaler og restene av mennesker de hadde spist – sendt rundt i Vest-Europa.

sultkatastrofe i Sovjet våren 1921.

Sovjetiske kommunister hadde konfiskert bøndernes overskudd av korn. Da tørke ødela avlingene, var katastrofen uunngåelig. Mennesker døde som fluer. Amerikaneren Herbert Hoover ville inn med hjelpeorganisasjonen American Relief Administration (ARA), men Sovjets sterke mann, Lenin, nektet. Han skjønte at ARA's ambisjon var å undergrave kommunistregimet.

Hoover trengte en mann både sovjetiske kommunister og verden respekterte, til å åpne døren til Sovjet. Denne mannen ble Fridtjof Nansen.

Nansen selv var skeptisk, og mente han ikke hadde den nødvendige kompetansen. Til sist,

etter grundig overveielse, gjøv Nansen løs på oppgaven. Han holdt foredrag og appeller for å få Europas land til å stille opp for de hungersrammede russerne.

Suksessen var beskeden.

På lag med Quisling

Vidkun Quisling var datidens kanskje fremste Russland-kjenner, ifølge historiker Carl Emil Vogt.

Quisling hadde offisersutdanning, snakket flytende rus-



SJEFEN OG HANS HØYRE HÅND: Fridtjof Nansen jobbet tett sammen med Vidkun Quisling under sultkatastrofen i Sovjetunionen.



ERIC BASCHET

NANSEN OG FLYKTNINGENE

Fridtjof Nansen ble i 1921 Folkeforbundets første høykommissær for flyktninger.

Gjennom Folkeforbundet klarte Nansen å få hjem hele 430 000 krigsfanger i årene 1920–22. Flyktninghjelpen hans ble en gedigen suksess.

Russland besluttet i 1922 å frata alle russiske flyktninger deres statsborgerskap. Uten tilhørighet og pass ble hundretusener av mennesker med ett statsløse. Nansen og hans kommissariat utferdiget derfor en ny type identifikasjonsdokumenter som kunne fortelle hvem den statsløse flyktningen var. Dette gjorde at man lettere kunne få innpass i et annet land. Nansen-passet var født.

Det ble utstedt ca. 450 000 slike Nansen-pass, og ordningen er fortsatt grunnsteinen i moderne flyktninglovgivning.

Nansen fikk i 1922 Nobels fredspris for sitt humanitære og fredsskapende arbeid.

sisk, og han hadde bodd i Russland. Quisling fikk ansvaret for nødhjelpen i Ukraina, et arbeid han utførte til Nansens store tilfredshet.

Fridtjof Nansen ble likevel den dominerende skikkelsen av de to.

– Quisling var junioren, sier Vogt.

Nansen hadde stor respekt for Quisling og jobben han gjorde. Quisling fortsatte derfor å jobbe for Nansen, også i hans innsats for flyktninger, gjennom hele 1920-tallet.

Slaviske folkegrupper ble av nazistene omtalt som undermennsker, de samme menneskene Quisling hadde viet mange år av sitt tidligere liv på å redde fra sultedød og flyktningkriser.

Overfor Vi Menn lanserer Carl Emil Vogt følgende teori:

– Nøkkelen til hvorfor Quisling ble den han ble, ligger i Russland. Han bodde i Petrograd i tiden etter revolusjonen og så Stalinismen vokse frem. Han så den røde terroren og ble livredd.

Quisling advarte endog Nansen

mot å sende russiske flyktninger til Armenia på 20-tallet av frykt for deres liv. Halvannet tiår senere sto han i ledtog med den mest effektive masseutryddelses-maskinen i historien.

Tvilte seg til fredspris

Etter den russiske revolusjon rådet isfront mellom Sovjet-styret og regjeringer i resten av Europa og USA:

– Kommunistene var datidens IS, forklarer Carl Emil Vogt.

Nansens mantra var at folk som led måtte hjelpes, uavhengig av politikk. Og da kommunistpartiet innså at katastrofen kunne true alt de hadde kjempet for, ble Nansen akseptert som redningsmann og grensene åpnet.

Innsatsen ble løftet frem da

Fridtjof Nansen fikk Nobels fredspris i 1922.

Men hvor mange russere reddet egentlig Nansen?

Sannheten fra arkivet

På 1990-tallet fikk Carl Emil Vogt tilgang til Sovjets gamle statsarkiv, og fant nøyaktige statistikker over hjelpearbeidet under sultkatastrofen. Statistikken viste at det var USA som reddet Russlands befolkning fra sultedøden:

Hoovers ARA reddet over 80 prosent av dem som fikk hjelp. Nansenparaplyen, en samling frivillige organisasjoner, sto for ca. 13 prosent av nødhjelpen. Nansens egen organisasjon hjalp mindre enn tre prosent av de nødrammede.

– Nansen gjorde det han

« Nansen gjorde det han kunne.



kunne. Det var ikke hans skyld at de europeiske regjeringene ikke ville være med på opplegget hans, sier Vogt.

Nansen selv var den første til å erkjenne at han kom til kort. I sitt nobelforedrag i 1922 var Nansen klokkeklar: Folkeforbundet og Europa hadde spilt fallitt. USA var russernes egentlige redningsmenn.

I ettertid har amerikanernes innsats mot hungersnøden i Sovjet likevel forsvunnet mer og mer i bakgrunnen, mens Nansens innsats er blitt stående som ytterligere én av hans heltedåder. Så sent som i 2001 ble det i en publisasjon fra Nobelinsti-

tuttet påstått at Nansen reddet syv millioner russere fra sultedøden.

– Nansens humanitære innsats begrenset seg ikke til innsatsen for de hungersrammede i Russland. Det endrer i grunnen ikke så mye at andre gjorde en større innsats enn ham på akkurat det feltet, sier nåværende direktør ved Nobelinstituttet Olav Njølstad.

Styrket heltestatus

Hans Olav Thyvold, forfatter av biografien «Fridtjof Nansen» mener at det ikke lages nordmenn som Nansen lenger:

– I en tid hvor det er blitt om

å gjøre å rive gamle helter ned fra sokkelen, føler jeg at Vogts oppdagelser bare styrker min respekt for Fridtjof Nansen.

Øyvind Østerud, nylig avdød professor i statsvitenskap ved Universitetet i Oslo var ikke i tvil om Nansens rolle da nasjonen Norge skulle bygges:

– Nansen var akkurat den helten Norge trengte i opptakten til løsrivelsen fra Sverige. Tilbake etter tre år i isen, selv om han ikke hadde nådd polpunktet; det var stort uansett. Han var nærmest Olav Tryggvason og kong Sverre i ett sa Østerud til Vi Menn i 2020.

« **Nansen var akkurat den helten Norge trengte.**



TIL GRAVEN: Da Fridtjof Nansen døde, ble han stelt til hvile fra universitetsplassen i Oslo og begravet på statens regning. Norge hadde mistet sin første og største helt i moderne tid.

Østerud kunne ikke å peke på hvor Nansen gjorde klart mest nytte for fedrelandet.

– Polarhelten ble en forkjemper for norsk uavhengighet. Senere fikk han en stor rolle i internasjonalt diplomati og hjelpearbeid. Også her var statusen som polarhelt et viktig utgangspunkt.



FRIHETSKJEMPER: Etter at han motstrebende ble gjort til folkets store helt, stilte Nansen seg i bresjen for et selvstendig Norge.

NANSENS HJELP

Begrepet «Nansen-paraplyen» dukker hyppig opp i omtalen av Fridtjof Nansens hjelpearbeid i Russland.

En utbredt misforståelse er at dette var navnet på Nansens egen hjelpeorganisasjon. Misforståelsen kan ha bidratt til at verden oppfattet Nansens personlige bidrag som større enn det faktisk var.

Nansen-paraplyen besto av flere organisasjoner. Felles for disse var at de benyttet kanalene Nansen åpnet til å distribuere nødhjelp inn i det sultrammede Russland.

Nansens egen hjelpeorganisasjon «Nansen-hjelpen», var én av organisasjonene under Nansen-paraplyen.

Organisasjoner som Redd Barna, Røde Kors og Studenthjelpen var med under Nansen-paraplyen, med Redd Barna og Røde Kors som de desidert største.

Amerikanske ARA var aldri en del av Nansen-paraplyen.



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

Oslo på galt spor

Oslo bruker 100 millioner på en 400 meter lang trikketrasé, som skal rives etter tre år, når de kunne brukt buss helt gratis.

LANDETS HOVEDSTAD HAR

et byråd som sover mens det kommunale byråkratiet overgår seg selv i ukritisk sløsing med skattebetalernes midler. I dag er vi kommet til et samferdselsprosjekt som det er helt ubegripelig at har fått grønt lys.

Oslo kommune tar seg råd til å opprette en midlertidig trikketrasé til den nette sum av 100 millioner skattekrone i en fredet gate hvor det ikke skal gå trikker, og hvor man fint kunne klart seg med buss for trikk til en utgift av 0 skattekrone i de tre årene det vil ta kommunen å reparere og oppgradere skinnegangen i nabogaten (prislapp før budsjettsprek: 380 millioner skattekrone). Henger du med?

DET ER SKINNEGANGEN i Pilestredet ved Bislett som er slitt ned og må rehabiliteres og utbedres, i henhold til en artikkel i Aftenposten 18. juli. Da trikken som kjent ikke bare kan svinge utenom, må det opprettes en midlertidig trikketrasé i Josefines gate. Her skal trikken dundre og riste i nesten tre år, pluss eventuelle forsinkelser. Traseen blir 400

meter lang og kommer til å koste hundre millioner skattekrone. Eventuelle uforutsette kostnader (kvikkleire og funn av vikingskatter og slikt) er ikke inkludert.

NOEN PROBLEMER HAR allerede oppstått i prosjekteringen. Det er nemlig ikke bare-bare å anlegge midlertidig skinnegang i Josefines gate. Hele bydel Homansbyen – inkludert Josefines gate – er regulert til såkalt spesialområde – altså bevaring, hvilket innebærer strenge forskrifter som skal hindre betydelige endringer av arkitektur, hager, forhager og gatene. Man anser området for å være et særlig verdifullt kulturmiljø i Oslo sentrum, med bygårder og områder fra midten av 1800-tallet og fremover. Området er arkitekturhistorisk og byplanmessig unikt i Oslo-sammenheng. Å anlegge en 400 meter lang trase med skinner midt i denne indrefiletten, blir naturlig nok en stor utfordring, ikke minst prismessig.

Dessuten er det beboerne. De ser ikke med velvilje på kommunens planer om å la det dundre trikker i denne rolige, idylliske perlen i Oslo i tre år. Mange har



KOSTNADER PER PERSONKILOMETER

1. for T-banen var 3,65 kr i 2022. Tallet omfatter hele T-banenettet, også de delene som ligger i Akershus.
2. for trikken var 11,52 kr i 2022.
3. for Ruters bybuss var 5,57 kr i 2022. Bussene krysser fylkesgrensene mange steder, og vi har ikke et tall for kun Oslo. Ruter har ikke tall for henholdsvis elektriske og dieseldrevne busser.
4. for Ruters båter var 10,48 i 2022.

Kjøp per vognkilometer/båtkilometer for

- T-bane: 806 mill. / 45,7 mill. = 17,63 kr
- trikk: 706 mill. / 4,8 mill. = 147,08 kr
- bybuss: 783 mill. / 27,4 mill. = 28,57 kr
- båt: 179 mill. / 0,36 mill. = 497,22 kr

(Tallene fra byråd Marit Kristine Veia (Venstre), notat datert 5. februar 2024)



NEDSLITT: Rundkjøringen utenfor Bislett. Her munner den slitne trikkelinjen i Pilestredet ut. Mens rehabiliteringen pågår, skal trikken nå svinge inn fra Josefines gate nede til høyre.



OLE BERG-RUSTEN/NTB

NOK BUSSER: Jon Stordrange, adm. dir. i NHO, mener at bussene mellom Borgen og Majorstuen som frigis i november, med hell kan settes inn i Josefines gate.



YAN FRIIS

GRAVES OPP: Idyllisk og vernet, Josefines gate er et stykke unik Oslo-historie. Men like fullt skal de legge trikketrassé her, til 100 millioner skattekroner. Buss koster 0.

protestert mot planene om den midlertidige trikketraseen, uten å få gjennomslag hos de ansvarshavende.

NABOENE ER NATURLIGVIS misfornøyde. Steinar Engen har bodd i Josefines gate i 20 år og forteller Aftenposten at han er bekymret for logistikken i gaten. Han nevner at det er en rekke vareleveranser i gaten, søppeltømming tre ganger i uken, samt oljefylling om vinteren. Samtlige av disse foregår fra selve gaten. Bussene kan lett svinge unna, men

trikken blir nødt til å stå stille og vente, noe som vil føre til kø og kaos.

Naboene er samstemte om frykten for setningsskader i selve gaten, og forstår ikke hvorfor man ikke heller kunne hatt en buss som erstatning for trikken fremfor nye trikkeskinner som uansett må rives opp igjen (dyrt nok bare det). Et godt poeng.

«BUSS FOR TRIKK» ville blitt langt billigere for skattebetalerne, vært bedre for trafiksikkerheten i området, og man hadde sluppet

å rive opp asfalt og gå på med anleggsmaskiner i et vernet område.

Sporveien begrunner den midlertidige «trikk for trikk» med at det ikke er nok busser tilgjengelig for å dekke behovet for strekningen. Det er ikke alle enig i. Jon Stordrange, administrerende direktør i NHO, mener i Aftenposten at det absolutt er nok busser. Han påpeker at det nå går buss for T-bane mellom Majorstuen og Borgen, noe som vil vare til november. Etter det er disse busserne frigitt, og kan med hell settes inn i Josefines gate når anbuds-

rundene avsluttes utover høsten.

Trikken er generelt en veldig kostbar metode for å frakte passasjerer rundt i Oslo sentrum (se tabell). I normal drift koster det mer enn dobbelt så mye å frakte en passasjer en kilometer med trikk, i forhold til med buss.

I tillegg innebærer gatetrikk stadig skinnedytting hit og dit, milliarder i ekstrakostnader, skader på gaten osv. Nå som bussene også er elektriske, hva er egentlig poenget med trikken, annet enn nostalgi? Er ikke gatetrikken tid egentlig forbi?

VERDENS ENESTE –

BANEKRYTTER: Caproni

Ca.310 Libeccio representerte en ny tid for Hærens flygevæsen i 1938, men innføringen var ikke uten problemer.



ENESTE I SITT SLAG:

Dugnadsgjengen på Flyhistorisk Museum Sola har gjort en fantastisk jobb med det unike bombeflyet som ble bestilt av Norge i 1938.



TORMOD LØKING

- OG FINNES I NORGE



«Med de fire bombefly vårt land nu har fått, må vårt luftvåben se fremtiden sorgløst i møte» skrev en journalist lyrisk i oktober 1938 om Hærens flyvevæses italienske nyanskaffelse. Halvannet år senere gjorde invasjonen påstanden grundig til skamme. Og helt sorgløs har vel heller ikke restaureringen av verdens eneste Caproni Ca.310 vært for dugnadsgjengen på Flyhistorisk Museum Sola, selv om resultatet er fantastisk. ►

ASBJØRN BARLAUP

– Håper du finner litt nye vinklinger på historien, sier Kjell Dahle.

– «Klippfiskhistorien» er fortalt om igjen og om igjen.

Der vi står i utstillingshallen og beundrer flyet med det intrikate kamuflasjemønsteret i grønt, gult og brunt, er det lett å sympatisere med Dahle, et svært sentralt medlem av museets dugnads-gjeng. Mannen er rett og slett blitt glad i flyet han har lagt ned så ufattelig mange timer på å restaurere.

– Flyenes tekniske svakheter er også beskrevet mange ganger, legger han til.

Økenavnet «Klippfiskbomberen» ble raskt påklistret Caproni Ca.310 etter at Norge i 1938 bestilte disse bombeflyene til Hærens flyvevæsen. Årsaken var at flyene skulle betales med inntekter fra klippfiskeksport til Italia.

– Capronien var jo det første tomotors-flyet, det første med opptrekkbart understell, det første med radio og det første med pitchkontroll i Hærens flyvevæsen, påpeker Dahle, – og også det første monoplanet.

Han har selvsagt helt rett. Caproni Ca.310 Libeccio – som på italiensk betyr «sørvestlig vind», et navn betydelig staseligere enn «Klippfiskbomberen» – var rett og slett banebrytende for Hærens flyvevæsen i 1938. Likevel rakk ikke de fire Caproniene stasjonert ved Bombevingen på Sola å utgjøre noen som helst forskjell ved tyskernes lynangrep den 9. april 1940.

Ny og lunefull teknikk

Selv om jeg ikke liker å se på meg selv som stivere i verken rygg eller knær enn de fleste andre, så er det nokså besværlig å både entre Capronien gjennom døren



over babord vinge, og å bevege meg inni skroget. Hvordan ville det fungert om noen av mannskapet på tre måtte komme seg ut i en fart?

Allerede under hjemflygingen fra Capronifabrikken i Milano i oktober 1938, fikk mannskapet

nærkontakt med mer avansert teknikk enn de var vant til; ny teknikk som derfor også oppførte seg mer lunefullt. Motorproblemer, lekkasje i hydraulikken, sviktende radio, sprekker i eksosrør og falske brannalarmer må ha satt nervene på alvorlige prøver. Til

alt overmål fikk en av nordmennene akutt blindtarmbetennelse.

På tross av problemene, ble flygerne glade i Capronien, som representerte et sprang inn i moderniteten sett i forhold til de betydelig langsommere biplanene Hærens flyvevæsen hittil hadde vært oppsatt med. Mange barnesykdommer måtte kureres, men senhøsten 1939 rapporterte Bombevingen at Caproniene «gjorde god tjeneste».

Engelske Avro Anson hadde vært vurdert i anskaffelsesprosessen. Rasmus Svihus, en kunnskapsrik pensjonist som er min hovedguide på museet, og til alt overmål har hentet meg på fly-

« Motorproblemer, lekkasje i hydraulikken, sviktende radio, sprekker i eksosrør og falske brannalarmer må ha satt nervene på alvorlige prøver. »



UKJENT/MJØSMUSEET

EGIL ENDRESEN



MYE FINARBEID: Neseseksjonen var en av de mest utfordrende oppgavene for restaureringsgjengen, her representert ved Harald Egge.



EGIL ENDRESEN

USYNLIG: Mye av restaureringsarbeidet, som vingeribbene, er tidkrevende, men ikke synlig på det ferdige flyet.

plassen, kommenterer tørt at «fart ble valgt fremfor kvalitet».

Nå var det ikke rare farten de to sju-sylindrede Piaggio-motorene fikk Capronien opp i. Hver av motorene var bare på 460 hk, noe som sørget for en toppfart på 365 km/t. På samme tid utviklet tyskerne Junkers Ju 88, som hadde V12-motorer på inntil 1000 hk og en toppfart på over 500 km/t.

Hensatt og forlatt

Bombevingen på Sola ble tatt omtrent like mye på sengen under invasjonen den 9. april 1940 som resten av Norge. Bare én av de fire Caproniene, nummer 505, klarte å ta av. Den endte

UBLID SKJEBNE: Museets Caproni landet på Vangsmjøsa den 17. april 1940 og ble forlatt av mannskapet. Siden satte lokale nordmenn seil på nesepartiet og seilte på den islagte innsjøen.

på Vangsmjøsa den 17. april, der den ble forlatt av mannskapet.

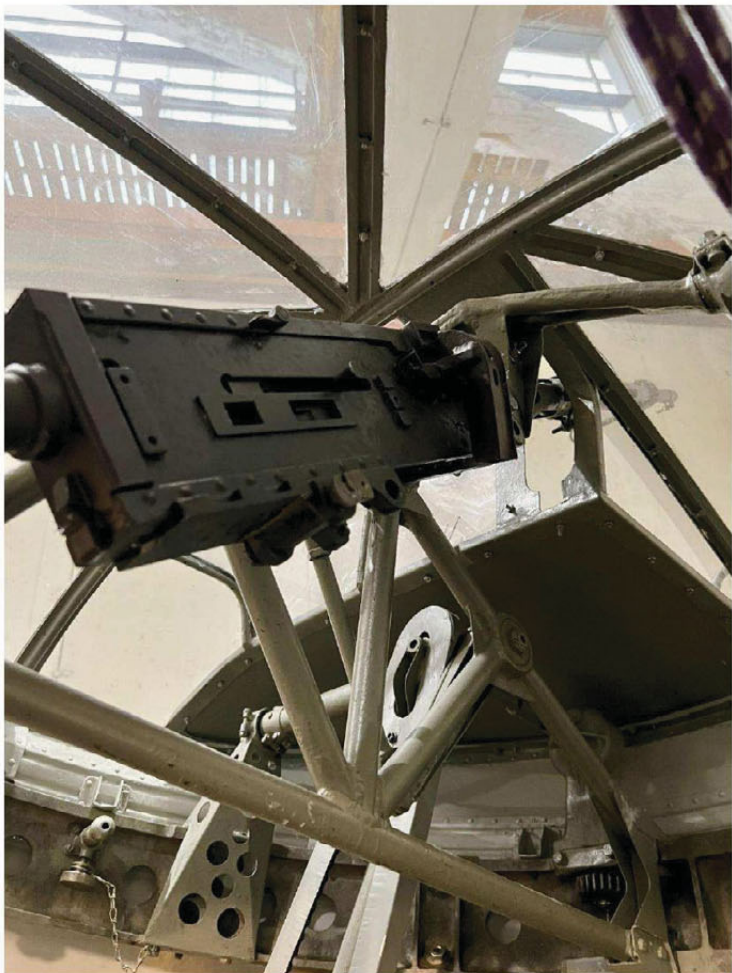
– Han som var teknisk sjef på Capronien gjemte seg bak en steingard under det tyske angrepet, og rømte så via Sirdal, sier Rasmus Svihus.

– Etter sigende skal han ha kommet over en Messerschmitt ved Mandal, som han saboterte.

Tyskerne tok motorene på nummer 505, før lokale nordmenn sinnssvakt nok satte



IMPONERENDE: Å bygge opp en cockpit med alle instrumenter så det hele ser autentisk ut, setter restaureringsferdighetene på store prøver.



SKYTER RUNDT HJØRNER: Browning-maskingeværet har litt bøyd pipe, siden det ble funnet stående i en myr etter et flykrasj i Sirdal under krigen.

meier og seil på nesepartiet og seilte på den islagte Vangsmjøsa. Det er fragmentene av denne maskinen som ble restaurert og står foran meg nå, som fabrikkny.

År heller enn timer

Mens vi langsomt dytter museets Messerschmitt Bf 109 bort fra Capronien, så jeg kan ta bedre bilder – hvor ofte har jeg fått lov til å flytte på en Messerschmitt! – spør jeg Svihus om hvor mange timer de har brukt på bombe-fly-restaureringen.

– Det er vanskelig å si, lyder svaret. – Vi teller år mer enn timer, og det har gått 25 år siden

oppstarten. På Messerschmitten vår ble det brukt 27 000 timer.

Jeg lurar på hvor stor prosentdel av flyet som består av originaldeler?

– Det meste av stålskroget, maskingeværtårnet, et navigasjonslys, stoppeklokka, kompass, stigefartmåler, rester av neseseksjonen, dekk, felg, kompressor. Det ene posisjonslyset fikk vi fra en privatperson i Sola. Kompasset kjøpte vi fra Kroatia, og originale dekk kom fra Sverige, forteller Svihus.

Det mest utfordrende for dugnadsgjengen, har vært neseseksjonen, motorene og det de kaller



KUNSTFERDIG: Det italienske kamuflasjemønsteret, som de norske flyene også ble utstyrt med, er intrikat og karakteristisk.

«finarbeid». Det er bred enighet om at hadde det ikke vært for Siegfried Hernes og Harald Egge, som bygget neseseksjonen, så ville ikke prosjektet vært der det er i dag. Med tørr vestlandshumor blir det fortalt at en av karene, Roar Henriksen, har vært politimann «og derfor tatt seg av bankingen».

Halepartiet og taket er bygget i Kristiansand, hjulunderstellet på Bryne, mens museet har tatt seg av vinger, motorer, hele neseseksjonen, pluss gjort duktrekking og malearbeid.

3D-printede deler

Originale Piaggio-motorer var umulige å få tak i, men etter foto og tegninger bygget Kjell Dahle kopier i glassfiber, tre, aluminium og plast. Mange av delene ble 3D-printet, og motorene ser så naturtro ut, at jeg har vanskelig for å tro at de ikke er ekte vare selv på nært hold. Karene som har utført arbeidet på Capronien må være en genial blanding av Reodor Felgen, Petter Smart, flyteknikere og museumskonservatorer.

– To museer har Piaggio-motorer utstilt, og vi fikk tilbud fra en privatperson i Canada om å kjøpe en, kommenterer Svihus, men den koster 12 000 canadiske dollar.

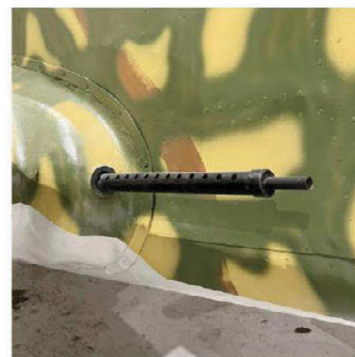
– Har dere noen oversikt over kostnadene, og hvem er det som har betalt?

«Bare én av de fire Caproniene, nummer 505, klarte å ta av.»



TEKNISKE DATA

Caproni Ca.310 Libecco
 Designer: Cesare Pallavicino
 Første gang på vingene: 20. februar 1937
 Utfaset: 1948
 Besetning: 3
 Lengde: 12,22 meter
 Vingspenn: 16,42 meter
 Tomvekt: 2 960 kg
 Maksimal avgangsvekt: 4 110 kg
 Makshastighet: 365 km/t
 Makshøyde: 22 966 fot (7 000 m)
 Rekkevidde: 1 690 km
 Motor: 2 x Piaggio Stella VII C 16, 7-sylindret stjerne, 460 hk
 Bevæpning: 2 7,7 mm Breda-SAFAT maskingevær
 Antall bygget: 312



SPARSOMMELIG: Hærens flyvevæsen tok seg bare råd til én frontmitraljøre, som det ikke var lov til å bruke under trening, siden klipsene forsvant etter avfiring.

– Vi har brukt over 600 000 kroner, men gode leverandører har gitt oss gode priser.

Hørbar korrosjon

Jeg rusler storøyd rundt forskjellige haller og verksteder for å danne meg et bilde av Caproniens museale omgivelser. Her pågår det restaurering av en Arado Ar 96, hevet fra et vann på Bømlø, en Arado 66C fra Finnmark og en gigantisk Heinkel He 115 fra bunnen av Hafrsfjord. Flyrestauring er vanligvis en aktivitet godt voksne menn befatter seg med, men Flyhistorisk Museum Sola har tydeligvis en aktiv og engasjert ungdomsgruppe også.

– Rekrutteringen av ungdom til dugnadsarbeid i museet økte etter publisiteten rundt hevingen av museets Heinkel 115, forklarer Svihus.

Vi stopper ved siden av en korrodert dieselmotor som står for seg selv midt i lokalet; en Junkers Jumo 205D hentet fra sjøvraket av en tysk, tremotors Blohm & Voss BV 138 Seedrache, også kalt «Den flygende treskoen».

– Vi klarer ikke å stoppe korrosjonen uansett hvilket bad vi senker motoren ned i, sier den pensjonerte radiologen.

– Jeg tok med stetoskopet mitt, og da kunne jeg høre knirking inni metallet til motoren.

Skjøre arkivtegninger

Noen lykketreff må til når man skal gi seg i kast med restaureringen av et tomotors, italiensk bombefly fra 1938. Det viste seg at sjefsgeologen på oljeselskapet AGIP i Stavanger vokste opp som nabo til Capronifabrikken. Restaureringsgjengen skrev et

brev som han oversatte til italiensk. Dette resulterte mirakuløst nok i at sønnen til flyfabrikkens grunnlegger, grev Giovanni Caproni di Taliedo, lånte ut tegningene til Ca.310.

– Det ankom på kalkerpapir vi ikke torde brette ut, forteller Svihus.

– Et spesialfirma dampet kalkerpapiret, la det mellom akrylplater og tok kopi. Det var tegningene som muliggjorde å begynne en restaurering. Vi har vært sponset av AGIP i Milano i mange år.

Bombekopi i ryggsekken

Mange pussige anekdoter fortelles om Flyhistorisk Museum Solas nye stolthet. Norge ville bruke de flybombene som fantes på lager fra før Capronien ble innkjøpt. Dermed laget man en bombekopi av tre, som en kar

utstyrt med diplomatpass stappet i ryggsekken, tok med til Italia – og der fikk italienerne til å modifisere bombefestene på flyene som var under bygging. Dette var lenge før oljealderen, og man måtte snu på skillingen. De 160 000 som hvert fly kostet, selv uten våpen og radio, fikk være tilstrekkelig.

Man tok seg også bare råd til én frontmitraljøre, under høyre vinge. Denne fikk mannskapene likevel forbud mot å bruke, siden «klipsene som forbandt skuddene ville forsvinne ut i luften». Aktermitraljøsen i ryggårnet var det derimot lov å prøve, siden klipsene falt inni flyet.

Et originalt Breda-SAFAT-maskingevær til ryggårnet var en annen ting som viste seg vanskelig å skaffe. Svihus forklarer hva som stikker ut derfra i stedet: ▶



– Vi brukte et Browning-maskingevær, siden Breda MG er en lisensbygget versjon av Browning. Våpenet vårt kommer fra et flykrasj under krigen i Sirdal. Det har litt bøyd pipe, siden det ble funnet stående i en myr.

Verktøykasse gjennom taket

– La meg først si at alle kritiske momenter som er trukket fram i alle fall ikke er overdrevet, mintes den norske flygeren Edmond Jaquet mange år etter sine erfaringer bak stikka på en Caproni Ca.310.

– Det kunne nevnes side opp og side ned med hendelser vi hadde med dette flyet. Men la det også være sagt, at for oss som fløy dette flyet, var det en opple-

velse, vi var jo bare vant med Fokker, og overgangen var stor. Her hadde vi et fly som var raskt og som vi kunne boltre oss med rent flymessig.

Siden Capronien var «godkjent til snittflyging» ville Jaquet og en annen pilot, Nils Steen, prøve å utføre en roll med hver sin Caproni. For Jaquet gikk det bra, men i Steens fly hadde mekanikere glemt en verktøykasse bak

en stol, og denne laget et gapende hull i taket da den forlot fartøyet.

Jaquet mente at Capronien var ment som et skolefly fra fabrikkens side og fremsto som et «lappverk» i rollen som operativt krigsfly. I virkeligheten var Capronien bygget som rekognoseringsfly og lett bombefly, og hadde allerede fått sin ilddåp i Den spanske borgerkrigen.

Flyet var først og fremst laget

for eksport, og bortsett fra Norge, mottok fabrikkens bestillinger fra Jugoslavia, Ungarn og Peru. Til og med Storbritannia planla så sent som i desember 1939 å bestille 200 Ca.310 for å bruke som treningsfly. Av naturlige grunner ble det ingenting av denne leveransen.

Bestillingen aldri levert

Caproni Ca.310s forholdsvis

« Vi teller år mer enn timer, og det har gått 25 år siden oppstarten.



ASBJØRN BARLAUP



ØDELAGT: Fire Capronier fantes i Norge ved krigsutbruddet, 501, 503, 505 og 507. Museets maskin er nummer 501, mens det avbildede flyet ble skadet under forsøk på å ta av fra Sola den 9. april 1940 og ødelagt på bakken.



MESTER-RESTAURATØRENE: (Fra venstre) Harald Egge, Roar Henriksen, Siegfried Hernes, Øystein Telnes, Rasmus Svihus, Kjell Dahle.

TO GENERASJONER: At det italienske flyet representerte et generasjonsskifte, illustreres av museets biplan de Havilland DH 82 Tiger Moth i forgrunnen, selv om det ble bygget bare fem år tidligere, i 1933.

enkle konstruksjon av stålrør, finer og duk, ble ansett som gunstig for lisensproduksjon på Kjeller flyfabrikk. Her ble blant annet barnesykdommene på de fire første flyene utbedret.

Likevel var ikke norske myndigheter fornøyd med ytelsene til Ca.310, nektet å motta resten av bestillingen utover de fire første flyene, og endret den til å gjelde 12 stykk av

etterfølgeren Ca.312, som hadde sterkere motorer.

To Ca.312 med norske nasjonalitetsmerker var klare til levering i april 1940, men etter den tyske invasjonen endte Norges bestilling til sist med å bli inkorporert i det italienske flyvåpenet – okkupasjonsmaktens våpenbrødre.

Ved et pussig og snirklete sammentreff, så kan det sies at Norges krangel med Caproni rett før krigen har et fjernt slektskap med hevingen av den norske kontrakten på det såkalte «skandalehelikopteret» NH90 i 2022.

Det har seg nemlig slik at fir-

maet Agusta, som kjøpte eiendelene til Caproni-fabrikken da den gikk overende i 1950, er en av forløperne til leverandøren av NH90. Anskaffelse av ny og dyr forsvarsteknologi har aldri vært ukomplisert.

Verdens eneste

Bortsett fra Flyhistorisk Museum Solas staselige og nydelig restaurerte Caproni Ca.310, finnes det ikke et eneste slikt fly i verden. Det er kanskje ikke så rart hvis vi sammenlikner med Italias trolig mest kjente fly under andre verdenskrig, Savoia-Marchetti SM. 79 Sparviero: Rundt 1943 var forventet

levetid for et slikt fly bare tre tokt.

Selv Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni, Italias eldste luftfartsmuseum, grunnlagt av Giovanni Battista Caproni selv i 1927, kan ikke skilte med en Caproni Ca. 310 Libecco. Vil du beundre dette for norsk militærflyging så banebrytende flyet, så må du ta en tur til Flyhistorisk Museum Sola. □

Kilder: The Caproni Project på YouTube, Profiler i Norge nummer 1 – Caproni Ca.310, Arild Kjæraas, intervju med dugnadsgjengen ved Flyhistorisk Museum Sola, Wikipedia og diverse nettsurser.

BLINKSKUDD

UGLESETT

Se meg dypt inn i øynene... du merker at du blir søvnig....

Hvem vet, kanskje ble vepsen litt hypnotisert av uglens intense, stirrende blikk. En britisk naturfotograf fanget det umake parets møte rett utenfor huset i Yorkshire. – Jeg satte opp en fuglekasse her for tre år siden, og har fulgt kattuglene tett. Det første året var paret åpenbart uerfarne, og ungene fikk ikke nok mat og døde. Da det neste kullet kom, begynte jeg derfor å legge ut trafikkdrepte ekorn og harer som foreldrene kunne mate ungene med, forteller David Driver.

– Kjøttet tiltrakk seg selvsagt insekter, og denne vepsen fløy opp da uglen kom for å forsyne seg. Hvis du ser ekstra godt etter, kan du faktisk se vepsen reflektert i uglens øye, sier den fornøyde fotografen.

DAVID DRIVER/SWNS/NTB



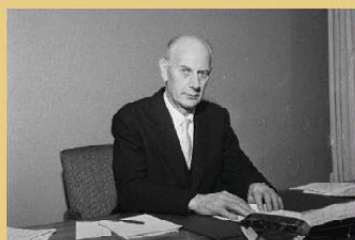




10 PÅ TOPP

Lengstsittende statsministre

Listen over Norges lengstsittende statsministre. Onkel Einar stikker ikke uventet av med seieren. Han ga seg (nesten) aldri.



1. Einar Gerhardsen, 17 år og 17 dager

1945-1963. Arbeiderpartiets konge, bygget landet opp etter krigen. Lederskapet var ikke uten kritikk; enkelte mente han var for kontrollerende.



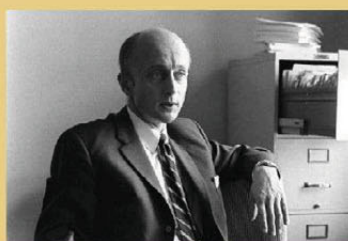
6. Erna Solberg, 7 år og 363 dager

2013-21. Høyre. Styrte gjennom flere kriser: oljeprisfallet i 2014-15, flyktningkrisen i 2015, og ikke minst koronapandemien fra 2020 til 2021. Ikke like god på aksjer.



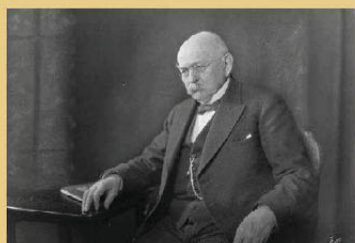
2. Johan Nygaardsvold, 10 år og 4 måneder

1935-45. AP-mann. Ledet eksilregjeringen fra London under krigen. Mange anså ham som ubesluttosom og mente han sviktet i de avgjørende aprildagene 1940.



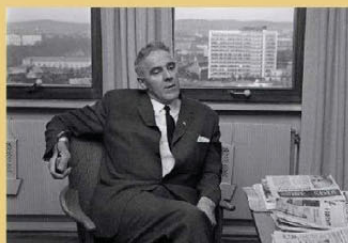
7. Kåre Willoch, 5 år og 11 måneder

1981-86. Høyres stjerne. Symbolet på norsk økonomisk liberalisering. Falt på gasskraft-spørsmålet, kritisert for nedskjæringer i offentlig sektor.



3. Gunnar Knudsen, 10 år og 2 måneder

1908-1920. Venstremann. Pragmatisk og konservativ. Han styrte landet trygt gjennom første verdenskrig, men fikk kritikk for svak besluttsomhet.



8. Per Borten, 5 år og 4 måneder

1965-71. Senterpartiet. Ledet Norge gjennom de svingende 60-årene. Falt på lekkasjeskandale om EF, viste seg offentlig i underbukse (stor).



4. Gro Harlem Brundtland, 10 år og 21 dager

1981-96. Arbeiderpartiets dronning, første kvinne på tronen, innførte «statsfeminisme». Beundret og omstridt for sin lederstil. Meget respektert internasjonalt.



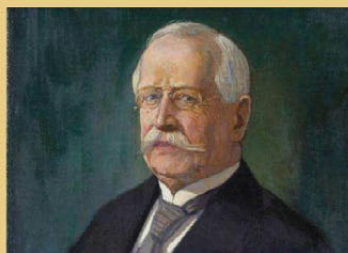
9. Trygve Bratteli, 5 år og 1 måned

1971-76. AP. Lo nesten aldri, sosialt engasjert, men mistet kontrollen etter nederlaget i EF-avstemningen i 1972. Fritt frem for indre strid i AP, som han håndterte dårlig.



5. Jens Stoltenberg, 9 år og 2 måneder

2000-2013. AP-broiler. Fikk kritikk for oljepengebruk, NAV-skandaler og dårlig beredskap, særlig etter 22. juli-angrepet. Kom tilbake fra NATO for å redde Støre.



10. Otto Blehr, 5 år og 27 dager

1902-1923. Venstremann. Fremmet reformer for kvinners rettigheter. Kritisert for svak økonomisk politikk. Begge hans regjeringer endte i kriser.

PRAKTISK GAVE TIL NYE ABONNENTER



Spar
595 kr

SMS-kode:
FISK9
til **2205**



eller scan
QR-koden

Sløye- og
fileteringssett
i gave

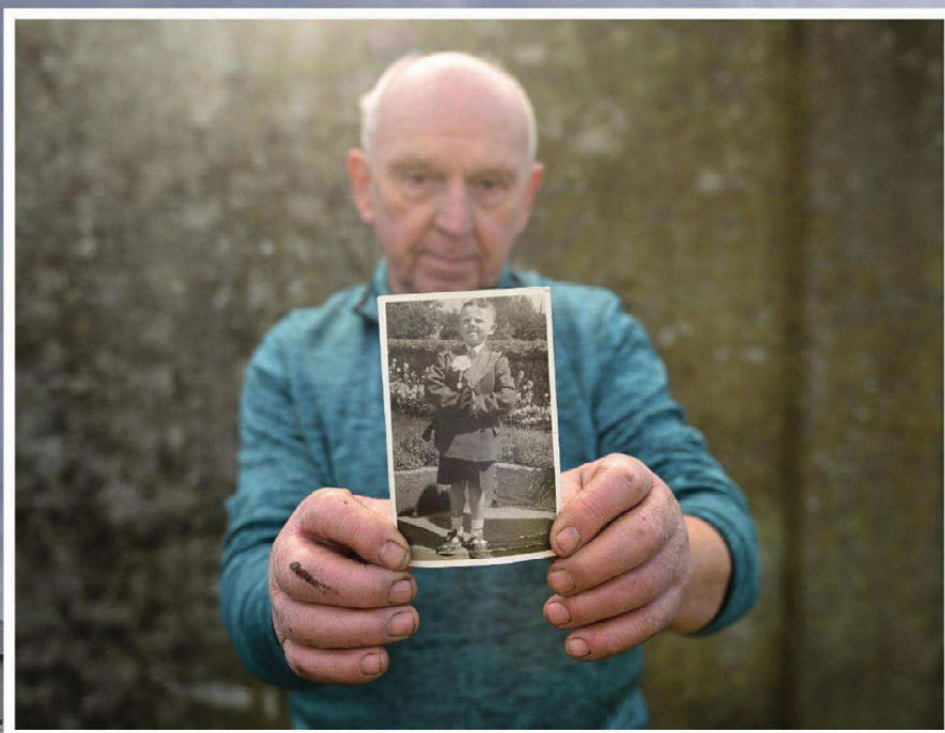
5 utgaver av ALT OM FISKE for kr 249*

Bli abonnent og få et sløyesett i velkomstgave!

Alt om fiske holder deg oppdatert på sportsfiske, nyheter, utstyr, tester, teknikker og reportasjer fra hele landet. Norges eneste rendyrkede blad for sportsfiskere!

Få et praktisk sløye/fileteringssett i fire deler. Her har du det du trenger for å gjøre klar fisken til gryta. Den gode fileteringskniven har beskyttelsesslire som holder den fin samtidig som den beskytter omgivelsene for kutt og stikk. Med en god knivsliper har du alltid skarp kniv tilgjengelig. Det følger også med kuttsikker hanske, den får godt grep på fisken samtidig som du beskytter fingrene. Passer utmerket til både hav og innlandsfiske.
Verdi: 249,-

5 utgaver i butikk	kr 595
Sløyesett	kr 249
TOTALVERDI	kr 894
DIN PRIS*	kr 249
DU SPARER	kr 595
Porto	kr 49



NONNER KASTET 800 BARNELIK I KLOAKKEN

Årets sommer har vært den skrekkeligste man kan tenke seg i den irske byen Tuam: I juni startet arbeidet med å hente opp 800 barnelik fra en septiktank, barnelik dumpet av nonner som skulle ta vare på samfunnets svakeste.

Lille Mary Margaret var født utenfor ekteskap. Hun var produkt av en voldtekt, begått mot hennes 17 år gamle mor. Likevel var spedbarnet ansett som en skam for familien. Den unge moren likeså. De to ble utstøtt av familien og plassert hos Bon Secour-søstrene – nonner som ga inntrykk av at deres kall var å ta vare på utstøtte kvinner og barn i st Mary's Mother and Baby home.

Mary Margaret ble bare seks måneder gammel. Hun var ett av påfallende mange småbarn som døde mens hun var under nonnens omsorg, på det verste flere barn hver uke. Babyen ble resolutt pakket inn i et tøyestykke og dumpet i tidligere kloakkanlegget. Hun var ett av påfallende mange småbarn som nonnene gjennom 40 år ikke tok bryet med å ta med til kirkegården på den andre siden av veien.

I juni startet arbeidene med å få satt et punktum for tragediene, skandalene og uhyrlighetene som fant sted hos nonnene i den irske byen Tuam i årene 1925–1961.

– Må få vite

Denne sommeren – 11 år etter at skandalen ble oppdaget – starter arbeidet med å tømme massegraven, og forsøke å identifisere de hundrevis av barn som endte opp der.

– Vi må få vite fra det skitne, stygge stedet hva som skjedde der, sier Annette McKay fra Manchester til Sky News.

Hun er søsteren til Mary Margaret, plassert sammen med moren hos nonnene etter at moren ble gravid etter voldtekten.

Den tidligere institusjonen ble

DØDENS BAKGÅRD: Under det frodige gresset ligger septiktanken der katolske nonner dumpet nærmere 800 barnelik. PJ Haverty (innfelt) var ett av barna som overlevde. Han ble etterlatt av moren på skrekkens barnehjem i byen Tuam i Irland.

drevet av organisasjonen Bon Secours Sisters, en katolsk nonneorden, frem til den ble nedlagt i 1961. Her fikk ugifte mødre og deres barn bo i en periode da kvinner ble utstøtt av det irske samfunnet, og ofte av sine egne familier, hvis de ble gravide utenfor ekteskap.

Men behandlingen de unge kvinnene fikk av dem som skulle gi dem hjelp og omsorg i en krisesituasjon, var i svært mange tilfeller tvilsom.

– Moren min var høygravid, vasket gulv inne på barnehjemmet, og en nonne som gikk forbi sparket henne i magen. Når alt kommer til overflaten er deres skitne, stygge hemmelighet ikke lenger en hemmelighet. Den er ute. Nå vil vi først og fremst ha svar om hva som skjedde der inne, sier Annette McKay.

Annette husker at hennes for lengst avdøde mor fortalte hvordan hun holdt på å vaske seg da en nonne bort til henne bakfra og fortalte at «ditt syndens barn er død.»

Voldsom bunke

Den enorme skandalen ble avdekket i 2014.

Avsløringen startet med at amatørhistorikeren Catherine Corless ble spurt om å skrive en artikkel i et lokalhistorisk magasin. Hun bestemte seg for å skrive om de såkalte Mother & Baby Homes, spesielt om det i Tuam.

Corless oppdaget at hun nesten ikke visste noe om institusjonen i området hun selv hadde vokst opp. Men hun hadde hørt om den umerkede gravplassen innenfor murene, og ville forsøke å finne ut hvor mange som var begravet der, og ikke på byens kirkegård rett over veien.

Organisasjonen til Bon Secours-søstrene, kunne ikke hjelpe. Corless kontaktet kontoret som registrerer alle dødsfall i Irland.

– En ukes tid senere fikk jeg svar. De lurte på om jeg virkelig ville ha «alle disse dødsfallene». Jeg svarte at det ville jeg. Jeg måtte betale for hvert dokument, og hun lurte på om jeg ante hvor enormt mange dødsfall det var ▶



snakk om, har Catherine fortalt. Antallet dødsfall i papirbunken ble 796.

Vanskjøttet

Det hører med til historien at de fleste barna som ble født bak de svarte murene, ble svært dårlig behandlet. Underernæring og vanskjøtsel tok livet av mange av dem. Andre døde av meslinger, kramper, tuberkulose, lungebetennelse, mage- og tarmlidelser eller andre sykdommer, går det frem av de mange tusen dokumentssidene Catherine Corless har gravd frem.

Mennesker som overlevde oppholdet i institusjonen har fortalt at de praktisk talt alltid var sultne. Ble de syke, eller skadet seg, ble de sjelden eller aldri tatt med til lege eller fikk annen medisinsk behandling.

Skandalen ble endelig bekreftet to år senere. Da fant etterforskere «betydelige mengder menneskelige levninger» nede i bakken på et jordområde i byen som ligger i Galway County i den vestlige delen av landet.

Tester har bekreftet at likene kommer fra babyer og barn opptil tre år.

Rystet kirken

Avsløringen i Tuam rystet Irland, sendt sjokkbølger gjen-

nom den katolske kirken, og rettet oppmerksomheten mot hvordan kvinner som fikk barn utenfor ekteskap ble behandlet i Irland – og til dels fortsatt behandles:

For det var slike kvinner som havnet på barnehjemmet. «Falne kvinner» med «illegitime» barn. Kvinner som hadde smakt på forbudt frukt, hatt sex uten å være gift – eller blitt gravide etter en voldtekt.

Annette McKay håper nå at lev-

MISTET SØSTER: Annette McKay mistet sin søster som døde bare seks måneder gammel under «omsorgen» fra nonnene i Bon Secours-ordenen. Moren ble anbrakt hos nonnene fordi hun var blitt gravid utenfor ekteskap – etter å ha blitt voldtatt.

ningene av henne søster kan graves opp i Tuam, identifiseres og begraves hos moren Maggie, slik at mor og barn kan bli gjenforent med barnet sitt.

– Jeg bryr meg ikke om de bare finner et fingerbøl av henne – de sier at det ikke vil være mye igjen; ved seks måneders alder er det hovedsakelig brusk mer enn ben i en liten kropp. Det spiller ingen rolle, det de finner skal jeg legge sammen med Maggie, sier Annette McKay.

I dag er hun selv 71 år gammel,

« Kvinner som hadde hatt sex utenfor ekteskap, måtte betale den høyeste pris.



DØDENS LEKEPlass: Som en grusomt paradoks har området innenfor murene til St Mary's Mother and Baby home, der 800 barn ligger begravet i en massegrav, blitt en populær lekeplass for barna i byen Tuam.



SANNHETEN SKAL OPP: I juni startet arbeidet med å åpne massegraven der nonner dumpet nærmere 800 barn.

men husker med gru hvordan kvinner ble behandlet i hennes oppvekst.

– Vi låste inne voldtektsofre, vi låste inne incestofre, vi låste inne voldsofre, vi satte dem i vas-kerier, vi tok barna deres, og vi overlot dem bare til kirken som kunne gjøre det de ville.

Den katolske kirken i Irland skilte ikke mellom kvinner som var blitt tvunget til sex og dem som hadde det frivillig. Så fort en slik graviditet ble kjent, sendte familiene fra seg de fortvilte og ulykkelige unge kvinnene, ofte endte de opp i de kristelige omgi-velsene. Sex utenfor ekteskapet betydde utstøtelse, forakt og pinsler, til evig tid.

Lot overgrepene skje

Staten og folket lot overgrepene mot kvinnene villig skje. Knap

en eneste protest kom når unge kvinner ble sperret inne bak høye murer, sosialt isolert og straffet for sine gjerninger.

Historiker Lindsay Earner-Byrne ved universitetet i Dublin har studert denne perio-den. Hun mener mange måtte betale en høy pris for Irlands ønske om å etablere seg som en bastion for katolisisme og moralsk renhet etter løsrivelsen fra Storbritannia i 1920.

– Ting var enten svart eller hvitt. Hvis du skilte deg ut, ble du utstøtt. Kvinner som hadde hatt sex utenfor ekteskap, måtte betale den høyeste pris. De ble tvunget inn i en institusjon – eller til å ta båten til Storbritannia, forteller hun.

Da skandalen ble avdekket, opprettet den daværende irske regjeringen en kommisjon som

har undersøkt nettverket av tidlige mor-og-barn-institusjoner i landet. Kommisjonen fant ut at anlegget som inneholdt levningene av de 800 barna i Tuam befant seg i en nedgravd kloakk-tank som var inndelt i flere kamre.

Klargjort for utgraving

Etter at barnehjemmet ble stengt for godt i 1961, var området rundt åpent for alle. Barn lekte i det frodige grønne gres-set. Etter at skandalen ble kjent, ble gravstedet – 50–60 meter i firkant – sperret av og det ble lagt et lag med grus over. Folk både fra byen og fra andre steder valfartet til området for å vise sin respekt.

Nå er det opp til Office of the Director of Authorised Intervention – OADIT å gi de mange tusen

SOLGTE BARN

Samtidig som Bon Secour-nonnene fylte opp en massegrav med 800 barnelikk, solgte den katolske kirken tusenvis av små barn til barn-løse par i USA

Et av anleggene som sendte små barn ulovlig over Atlan-terhavet, var mor-og-barn-hjemmet i Tuam.

Adopsjon var frem til 1952 forbudt ved lov i Irland. Ved et mor-og-barn-hjem i byen Cork falt antallet dødsfall dra-matisk da adopsjonsforbudet ble opphevet, og barna kunne plasseres i sitt eget hjemland, viste en rapport fra 2017, utarbeidet for Health Service Executive.

– Kirkeledere ber i brev om at man identifiserer barn som kan sendes til USA, heter det i et dokument. Barna som ble plukket ut for adopsjon, ble bedre behandlet, fikk mer mat, bedre klær og mer omsorg.

Rapporten sier i klartekst at hjemmet i Tuam var blant dem som små barn ulovlig til USA – og at de fikk penger for det. Noen av de 796 ungene på «dødslistene», kan ha blitt sendt til USA

etterlatte og pårørende svarene de har bedt om i mer enn 10 år. I sommer har denne organisasjo-nen ledet og overvåket utgra-vingsarbeidet bak den svarte muren i utkanten av Tuam. Da arbeidet på åstedet begynte man-dag den 16. juni sa Daniel MacS-weeney fra OADIT at deres mål er å gjenvinne og rettsmedisinsk analysere alt materiale de finner, og «å minnes og begrave med respekt og verdighet menneske-lige levninger som blir funnet på stedet».

Pårørende skulle få muligheten til å se omfanget av massegraven og det arbeidet som utføres.

– De første fire ukene gikk med til å gjøre klart for utgravingene. Blant annet ble et 2.4 meter høyt gjerde satt opp rundt anlegget for at vi skulle kunne utføre arbeidet i henhold til de høyeste interna- ▶



CHARLES MCQUILLAN/GETTY IMAGES

sjonale standardene for slikt arbeid.

– Dette er en unik og utrolig kompleks utgraving, og vi regner med at det vil ta omtrent 24 måneder å fullføre jobben, sa MacSweeney.

Men den endelige tidsplanen vil avhenge av mange forhold. Fortsatt vet man ikke het nøyak-

tig hvor omfattende jobben vil være.

På utsiden av gjerdet har sjokerte og sorgtyngede landsbybore i årevis plassert blomsterbuketter og lys. Unger har plassert bamser og andre leker, skrevet en siste hilsen til de mange hundre som ble kastet i massegraven bak muren.

«Til alle Tuam-babyene, jeg håper dere har det bra i himmelen. Alle er veldig triste over å ha hørt disse nyhetene. Jeg synes det som skjedde var forferdelig. Men det har skjedd og vi kan ikke gjøre noe med det, fortiden er fortid. Men Gud har i det minste tatt vare på dere. Love», skrev en ung jente på et blomsterpyntet kort.

Noen av barna som ble født på St Mary's Mother and Baby home i Tuam, sliter fortsatt med minnene. Blant dem er PJ Haverty, født i 1951 av en 27 år gammel ugift kvinne. PJ Havertys besteforeldre hadde fått beskjed av soknepresten om å sende mor og barn til nonnene. Som syndere

NEKTET KONTAKT: PJ Haverty ble etterlatt hos nonnene i St Mary's Mother and Baby home. Moren ble nektet kontakt med sønnen hun hadde fått «i synd».

ble de nektet adgang til kirken. Moren forlot sønnen hos nonnene.

– Hele mit liv har jeg lurt på hvorfor hun forlot meg i Tuam. Da jeg til slutt fikk sporet opp moren min, fortalte hun at hun hadde vært ved St Mary's mange ganger, men var blitt nektet å se meg, sier PJ Haverty.

«Fanger»

Ungene som vokste opp hos Bon Secour-søstrene var nærmest for

« Det kunne ofte høres skrik og gråt fra steder innenfor murene.



CHARLES MCQUILLAN/GETTY IMAGES

MISTET BARN: En mor som mistet sin datter hos nonnene i St Mary's Mother and Baby home, var tilbake på stedet, utrøstelig over tragedien som rammet hennes barn og 800 andre.



NIAL CARSON - PA IMAGES/GETTY IMAGES

NAVNELISTER: I dag er navnene på alle barna lokalhistoriker Catherine Corless fant ut var dumpet i septiktanken, slått opp på et minnesmerke. Omfanget av skandalen blir gjort synlig på navnelistene.

fanger å regne. Når de oppholdt seg bak anleggsmurene fikk de ikke lov til å leke, de fikk ikke lov til å drive med idrett eller andre aktiviteter utendørs.

Catherine Corless vokste opp ikke langt fra barnehjemmet. Hun minnes at ingen unger fra landsbyen fikk lov til å komme inn, mens barna på innsiden ble nektet å komme ut. Det kunne ofte høres skrik og gråt fra steder innenfor murene.

– De ungene som gikk på skole, ble fulgt til og fra. De andre tilbrakte all sin tid bak de høye murene. Selvsagt ble det spekulert mye ute i samfunnet rundt. Men det var svært lite man visste,

forteller hun. Og hun er slett ikke stolt over måten de andre ungene ofte behandlet stakkarene fra mødrehjemmet på, de ble både ertet og plaget rett som det var.

Fortsatt er Catherine Corless sterkt opprørt over den katolske kirkens rolle i saken hun avdekket for 11 år siden. Hun anklager både kirken og familiene til de mange kvinnene for det som skjedde. Og hun er glad for at sannheten etter hvert kommer frem.

– Mitt eneste motiv for å avdekke denne skandalen, har vært ønsket om å gi alle de små barna en verdighet i døden som de ble nektet i levende live. □

AVSLØRTE SKANDALEN

Uten innsatsen til en lokal kvinne, amatørhistorikeren Catherine Corless, er det tvilsomt om skandalen i Tuam overhodet hadde kommet til overflaten.

Myndighetenes opplysninger viste at 798 barn hadde dødd – bare på det ene barnehjemmet i løpet av de 35 årene det var i virksomhet. En kryssjekk mot kirkegårdsarkivet i Tuam viste at bare to av de døde barna fikk en vanlig begravelse i vigslet jord.

Catherine Corless sjekket også med andre kirkegårder i distriktet, men tallet var og ble det samme – 796 barn var sporløst forsvunnet.

– Når en datter i en familie ble gravid uten å være gift, ble hun uten videre utstøtt. Familiene ble vettskremt for at naboene skulle få kjennskap til graviditeten. Å få barn utenfor ekteskap var den verste forbrytelsen en kvinne kunne begå, selv om mange av graviditetene kom som følge av voldtekter, forteller Corless.

– Jeg forsøker fortsatt å finne ut hvorfor de bare dumpet likene i en massegrav. Kunne de ikke tatt seg råd til en liten kiste. Kunne de ikke gitt dem en skikkelig begravelse. Det er nærmest ubegripelig for meg. Det var jo en kristen organisasjon som drev hjemmet, sier Catherine Corless.



NIAL CARSON - PA IMAGES/GETTY

AVSLØRTE: Lokalhistorikeren Catherine Corless avslørte skandalen i Tuam. Hun startet sine undersøkelser for å få svar på hvorfor døde barn ikke var blitt gravlagt på byens kirkegård rett ved siden av.

Ingeniørkunst til nye høyder

Kina setter nye rekorder med åpningen av Huajiang Grand Canyon Bridge – verdens høyeste veibro, 625 meter over Beipan-elven i den fjellrike Guizhou-provinsen.

Tekst: Mats Schjølberg Ulshagen

Foto: NTB Grafikk: Graphic News

Huajiang Grand Canyon Bridge er krona på verket i en ny motorvei mellom byene Liuzhi og Anlong, i Guizhou-provinsen. Dette er en tradisjonelt fattig del av Kina, der mange av byene og landsbyene har hatt svært begrenset veiforbindelse. Før broen ble bygget, tok det over en time å krysse Huajiang-juvet. Nå vil samme reise kunne gjøres på under to minutter.

Hovedspennet alene er på imponerende 1420 meter, og stålstrukturen veier 22 000 tonn – tilsvarende tre Eiffeltårn. De to bærende betongtårnene rager 262 og 205 meter over bakken.

Prosjektet ble påbegynt i januar 2022, og har blitt gjennomført på rekordtid. De 93 stålseksjonene som utgjør hovedspennet, hver på over 200 tonn, ble montert i løpet av bare to måneder. Byggingen har vært krevende, både teknisk og logistisk, i det kupert og værutsatte landskapet.

Turistmål

Guizhou er allerede kjent som de høye broers høyborg. Hele 90 av verdens 100 høyeste broer ligger i denne fjellrike provinsen. I tillegg til å være en sentral del av infrastrukturen for transport, får Huajiang-broen også glassplattform for strikkhopp, kafé, gangbroer og en turistheis med panorama-utsikt over juvet.

IMPONERENDE: Ned til vannet fra broen er det hele 625 meter, dobbelt så langt som høyden på Eiffeltårnet.

Huajiang-broen overgår tidligere rekord-konstruksjoner som Beipanjiang-broen (565 meter høyde, også i Guizhou), og Millau-viadukten i Frankrike, som til nå har vært verdens høyeste veibro målt fra bakken til toppen av propilarene (343 meter).

Knytte sammen landet

Kina har de siste tiårene vært ledende på bygging av høybroer og langspenn, og Huajiang-broen viser kapasiteten til å bygge i ekstremt krevende terreng. Prosjektet er anslått til å ha kostet rundt 2,5 milliarder yuan, ca. 3,5 milliarder kroner, og er del av en større strategi for å knytte landets regioner tettere sammen.

Når broen åpnes for trafikk, vil reisende kunne se ut av vinduet og ned et stup som tilsvarer et bygg med over 200 etasjer. □



Verdens høyeste bro åpner i Kina

Etter tre og et halvt års bygging åpner Huajiang Grand Canyon Bridge over elven Beipan i den fjellrike Guizhou-provinsen i Kina i juni. Broen rager 625 meter over elven.

Guizhou-provinsen
Har 90 av verdens
100 høyeste
broer



Huanjiang Grand Canyon Bridge

Betongtårn 262 m høyt
Hovedspenn 1,42 km
205 m høyt

1 Glass-restaurant og strikkhopp plattform

2 Gangbro for turister

3 Hvileområde for gående
4 Heis og inngang til gangbro



Broen er en ståltrukket
hengebro som veier
22 000 tonn – like
mye som tre Eiffeltårn

Broer til sammenligning:

Millau-viadukten, France Høyde: 343 m 2,46 km

Golden Gate Bridge,
San Francisco

2,7 km

Akashi-Kaikyo-broen,
Japan: Verdens lengste hengebro

Lengde 3,9 km



KILDER: BBC, HIGHEST BRIDGES

FOTO: HIGHEST BRIDGES

GRAFIKK: GRAPHIC NEWS ©



UTSIKT: Broa vil få en egen korridor for turister og andre som vil se på den vanvittige utsikten.





ESO

Dobbel røykring

ET NYTT BILDE fra det europeiske Very Large Telescope viser restene etter en supernova som ikke bare eksploderte én gang – men to.

Fenomenet kalles dobbel detonasjon, og innebærer at en hvit dvergstjerne – en slags utbrent solrest – først eksploderte i overflaten, før hele stjernen gikk i lufta. Eksplosjonen var synlig fra Jorden for litt over 400 år siden, men det er først nå, med moderne instrumenter, at forskerne har kunnet analysere restene i detalj. Bildene viser to blåaktige skall av kalsium som tyder på at stjernen først fikk en mindre eksplosjon ytterst, før det smalt i kjernen.

Stjernetyper som eksploderte er kjent som en hvit dverg. Slike stjerner er egentlig ferdige med livet, men kan vekkes til live igjen dersom de stjeler

nok gass fra en nabostjerne. Da kan det bygge seg opp trykk – og til slutt smeller det. Vanligvis skjer det bare én gang, men her var det altså to eksplosjoner i samme stjerne.

Dette er ikke bare et spektakulært syn, men også viktig for forskningen. Supernovaer som denne brukes som en slags målestokk for å finne ut hvor raskt universet utvider seg. Når astronomene nå ser at det finnes flere måter slike eksplosjoner kan skje på, kan det bety at selve måle metodene må justeres. Det betyr også at andre supernovaer, og hvite dverger, må sees på en ekstra gang.

Restene etter eksplosjonen, kalt SNR 0509-67.5, befinner seg i en nærliggende galakse, Den store magellanske sky, rundt 160 000 lysår unna.

Kilde: *New Scientist*

Elefanten i rommet

➤ I en ny studie i Humanities and Social Sciences Communications har forskere undersøkt hvordan leger og sykepleiere opplever det å gi dårlige nyheter til kreftpasienter – når sykdommen ikke lenger lar seg bremse, eller behandlingen ikke virker. Hvordan sier man det, uten å knuse håpet?

Gjennom intervjuer med 20 erfarne fagfolk kommer det frem at slike samtaler sjelden er én enkelt beskjed, men en prosess. Mange starter med antydninger og varsomme blikk, for å forberede pasienten. Noen vil ha alt på bordet, andre trenger tid og varme. Da handler det om å kjenne mennesket, ikke bare sykdommen.

Det gjør også noe med dem som gir beskjeden. Flere forteller at det er blant de tyngste øyeblikkene i jobben, og at de bærer det med seg. Selv den mest erfarne kan gå hjem med en klump i magen og spørsmål om alt ble gjort riktig.

Kilde: *Nature*

VISSTE DU AT...

- ... regnskogen i Amazonas lager sitt eget regn?
- ... verdens største foss etter vannmengde er under vann?
- ... de gamle romerne brukte betong som fortsatt holder bygg stående 2000 år senere?
- ... den første e-posten ble sendt i 1971, av Ray Tomlinson til seg selv?
- ... Mount Everest vokser med noen millimeter hvert år?
- ... bakterien *Shewanella oneidensis* kan puste metall?
- ... isbreer kan synge?

Kutter ut eksperter

➤ Helseminister Robert F. Kennedy Jr. hevder at kunstig intelligens snart vil spille en rolle i godkjenningen av nye legemidler. I et nylig intervju uttalte han at KI kan analysere data og vurdere effektivitet og sikkerhet raskere enn mennesker, og at dette kan føre til en dramatisk akselerasjon i utviklingen av nye medisiner. Kennedy mener prosesser som tidligere kunne ta flere år, nå vil kunne gjennomføres veldig raskt. Forslaget reiser spørsmål om hvorvidt et KI-system faktisk kan erstatte menneskelig dømmekraft.

Kilde: *Gizmodo*

Robotene strekker ut en hånd

➤ Meta trener nå KI-boter til å sende meldinger på eget initiativ. Interne dokumenter lekket til Business Insider avslører hvordan de gjennom prosjektet «Omni» trener sine chatboter til å sende proaktive meldinger til brukere, basert på tidligere samtaler. Systemet bygger på en avansert form for språkmodellering med hukommelse, der boten kan hente opp

detaljer fra tidligere dialoger for å sende skreddersydde personlige og relevante meldinger. Bak utviklingen ligger både kommersielle og ideologiske motiver. Meta ser for seg milliardinntekter fra KI-interaksjoner allerede i 2025, men selskapet fremhever også at slike samtaler kan bidra til å redusere ensomhet.

Kilde: *Business Insider*

VISSTE DU AT...

... verdens eldste kjente kart over stjernene er over 32 000 år gammelt?
 ... den første mobiltelefonen veide over 1 kilo og hadde 30 minutters batteritid?
 ... månen har måneskjelv?
 ... duggråper på gresset om morgenen ikke kommer fra himmelen, men fra bakken?
 ... Internett veide omtrent 50 gram i 2005 – rent fysisk?
 ... mennesker og blekspruter utviklet øyne helt uavhengig av hverandre, såkalt konvergent evolusjon?

Viddas hissigpropp

Lemenet har vært naturens klovn, og offer for myter og memes. Den ser sinna ut, lager lyder som en gnedrete fløyte og har feilaktig blitt stemplet som selvmorder. Nå viser det seg at dette lille beistet er en av de ferskeste dyrene på kloden, og at det oppsto som egen art for bare 35 000 år siden, under siste istid.

Mens slektningene i Sibir utviklet seg i én retning, ble den skandinaviske varianten isolert. Under is og tundra begynte lemenet å utvikle sin egen stil: hissig og med evnen til å overleve vinteren uten dvale. Det piler rundt i snøen når andre sover, og holder liv i hele fjelløkosystemet. Når lemenet har babyboom, følger fjellrev, snøugle og hønsehauk etter. Lemenet er et arktisk ikon, og en levende påminnelse om at evolusjonen fortsatt er i gang.

Kilde: IFLScience



NTB

Vitenskapelige fakta



To systemer, to formål

Magemuskler
Pust

Ribbein og skall
Støtte for kroppen

Skilpadder puster i en stiv kasse

De fleste dyr bruker ribbeina når de puster, men ribbeina og ryggvirvlene til skilpadder smeltet for lenge siden sammen til et skall, og de puster i dag ved hjelp av muskler rundt lunger og andre organer.

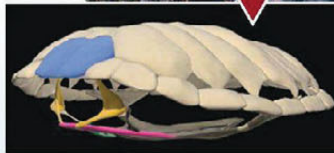
Slik har skallet utviklet seg

Kroppsveggen ble gradvis stivere, og magemusklene ble spesialisert for pusting

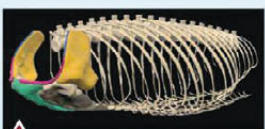
5 Snappe-skilpadde
Moderne



4 Proganochelys
210 millioner år siden
Gjenkjennelige skilpaddeskall utvikler seg



Odontochelys
220 millioner år siden



2 Eunosaurus
260 millioner år siden
Tidligste kjente landskilpadde
Ribbeina hadde ennå ikke smeltet sammen til et skall, men musklene hadde dannet en slynge under lungene som hos en moderne skilpadde



Eunosaurus fossil fra Sør-Afrika

© TNS/Bulls KILDER: Tyler Lyson ved Wits University's Evolutionary Studies Institute, Nature Communications; U.S. Fish and Wildlife Service

Historiske funn

Da en britisk metalledetektorentusiast snublet over to romerske kavalerisverd på en gjørmete eng i Gloucestershire, ble det satt i gang en utgraving som skulle få langt større betydning enn to henslengte romerske spatha-sverd.

Først fant arkeologer en luksuriøs romersk villa, med kalksteingulv, takstein og veggmalier, og under villaen fant de rester av en jernalderbosetning som kan dateres tilbake til 800 f.kr. I en av jernaldergravene lå et menneskeskjelett sammen med hodeskallen til en hest. Arkeologene mener dette kan være spor av et rituell offer, mens sverdene mest sannsynlig har blitt gjemt i et forsøk på å unngå at de falt i fiendens hender.

Kilde: The Guardian

Korte spørsmål, grønne svar

Da kunstig intelligens kom for fullt, ble det anbefalt å være høflig – si «vær så snill» og «takk». Ikke først og fremst fordi robotene en dag tar over og husker hvem som behandlet dem pent, men fordi det var bra for opptreningen av modellene. Nå viser det seg at man tvert imot bør droppe unødige formuleringer. Lange, ordrike spørsmål får språkmodellene til å bruke mer datakraft – og dermed øker strømforbruket, prosesseringen og CO₂-avtrykket.

Den tyske forskeren Maximilian Dauner og teamet hans har testet ulike språkmodeller og målt hvor mye utslipp de genererer underveis. Konklusjonen er at jo mer komplekse spørsmålene er, desto mer energi gikk med til å gi et svar. Globalt kan dette gi betydelige klimakostnader. Forskerne oppfordrer til å stille kortere spørsmål og la systemene velge den minst energikrevende modellen som kan løse oppgaven. Så får det heller være at robotene husker deg som en utakknemlig drittfyr når de tar over.

Kilde: Science Focus

FULL KRIC OM VÆRVARSELET

Den største invasjonstyrken verden har sett var på vei mot en stormfull katastrofe. Men den norske meteorologen Sverre Petterssens beregninger gjorde at D-dagen i 1944 ble utsatt ett døgn. Aldri har det vært større press for å treffe med værvårselet:



WIKIPEDIA

OFFISER OG VÆRMANN:

Sverre Petterssen befant seg i USA da krigen brøt ut. Han ble utlånt av den norske eksilregjeringen til viktige oppdrag som værvarsler for Royal Air Force i England.

Dagene før landgangen på Normandies strender i 1944 ble det utkjempet et viktig slag som i dag er så godt som ukjent og glemt. Slaget fant sted i de alliertes hovedkvarter. Der slo meteorologer om været. Eller mer presist; om værutsiktene for skjebnedagen da tidenes største invasionsstyrke skulle krysse Den engelske kanal. Mandag 5. juni hadde lenge vært utpekt. Men så hadde en norsk meteorolog begynt å snakke om illevarslende luftmasser i nord.

Ville det bli storm, slik denne Sverre Petterssen hevdet?

Eller ville det bli like rolig og fint som amerikanerne påsto?

– Den kjepphøye pessimisten Petterssen har en ufordragelig måte å legge frem tankene sine på, stønnet sjefmeteorologen ved de alliertes hovedkvarter, James Stagg.

Han hadde jobben med å legge frem værvarslene for øverstkommanderende Dwight Eisenhower, og komme med en anbefaling.

Men det var ikke så lett når værvarslene ikke var enige om noe som helst.

Stagg rev seg i håret. Han hadde sagt opp stillingen ved ett tilfelle sent i mai, før pliktfølelsen igjen tok over. Han husket så altfor godt hva en av planleggerne av Operasjon Overlord hadde sagt til ham: «Lykke til, Stagg, husk at vi henger deg opp i nærmeste gate-lykt hvis du ikke tyder varslene riktig».

Stagg antok at det var sagt bare halvt i spøk.

Presset var enormt. Alle visste at en vellykket landgang langt på vei ville avgjøre 2. verdenskrig. Med seier i Normandie, ville veien til Tyskland bli kort. Alt

FRYKTET: Den norske meteorologen Sverre Petterssen luktet at det var storm og uvær i vente for den dagen de allierte styrkenes ledelse ville invadere Normandie. Til alt hell hørte ledelsen på nordmannen og ikke hans amerikanske kollega og rival.

GARETH JAMES/WIKIMEDIA COMMONS



var klart for den første angrepsbølgen. 5000 skip, 2200 bombefly og 150 000 soldater ventet bare på klarsignal fra general Eisenhower.

Og alt han trengte, var en god værmelding han kunne stole på.

Vær er bare matte

Men meteorologene var altså uenige. Det var tre grupper av dem. Det britiske flyvåpenet og marinen hadde hver sin. I tillegg hadde amerikanerne en egen. De satt hver for seg og beregnet. Flyvåpenets Meteorological Office holdt til i Dunstable, fem mil nord for London. Der ledet nordmannen Sverre Petterssen den såkalte «Upper Air»-avde-

lingen, med ekspertise på det som foregikk i de øvre luftlag.

Flere ganger om dagen hadde de tre gruppene telefonkonferanse med den stakkars Staggs ved hovedkvarteret. Petterssen syntes det var tungvint, men fikk en forklaring som han bare måtte akseptere: «Dersom noe gikk galt,

var det best å fordele skyld».

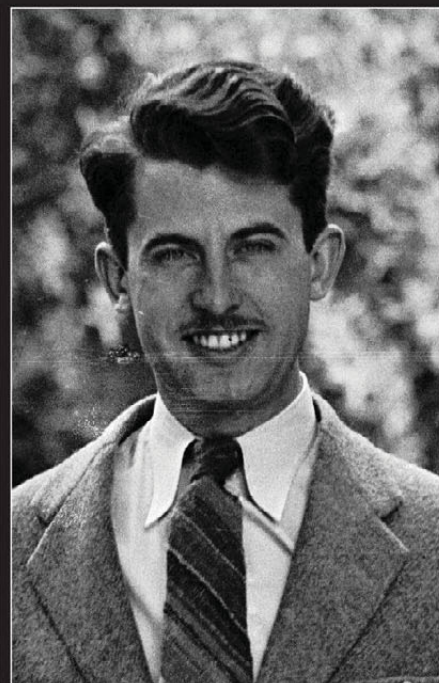
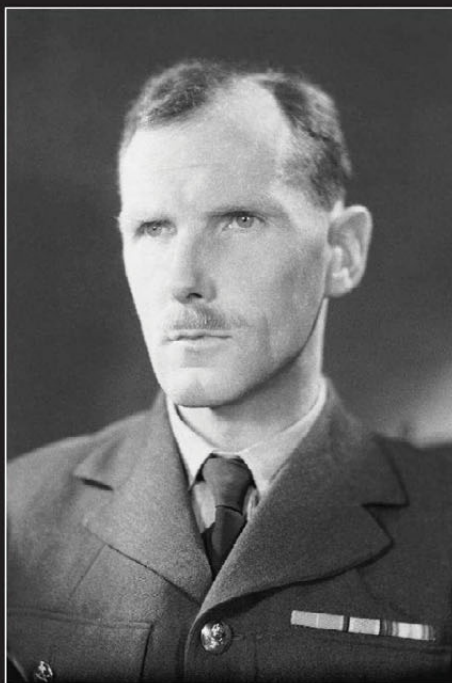
For å komplisere det hele enda mer, baserte gruppene seg på ulike værvarslingsmetoder. Britene støttet seg til den nye «norske metoden» med vitenskap, matematikk og fysikk, mens amerikanerne fortsatt meldte ut fra erfaring og hvordan været pleide

å utvikle seg fra en gitt situasjon.

Da D-dagen nærmet seg, og tidenes viktigste værvarsel skulle legges frem, vokste kaldfronten mellom Sverre Petterssen og hans amerikanske motpart, Irving Krick. Klokken fem om ettermiddagen 3. juni var siste frist for en endelig avgjørelse om iverksettelse. Ville soldatene bli sendt rett ut i en dødbringende storm uten å oppnå noe som helst?

– Vi har en krisesituasjon. Vår dømmekraft er belastet til det ytterste. Med min erfaring føler jeg meg særlig ansvarlig. Jeg må være fast og overbevisende, skrev Petterssen. Så grep han telefonrøret.

« Vi henger deg opp i nærmeste gatelykt hvis De tyder varslene feil.



PESSIMISTEN OG OPTIMISTEN: Sverre Pettersen i arbeid med værkartene før D-dagen. Meteorologhelten fra Vesterålen ble amerikansk statsborger etter krigen. I midten: sjefmeteorologen ved de alliertes hovedkvarter, James Stagg, i skvis mellom overbevisende uenige meteorologer. Til høyre: Optimisten Irving Krick, amerikanernes fremste meteorolog – og optimist.



KRIGSROMMET: Dette er kartet de allierte lederne brukte til å planlegge D-dagen i hovedkvarteret i Portsmouth. Værrapportene var en svært viktig faktor.

Krigens værmenn

Sverre Pettersen ble født i 1898, og var opprinnelig fra Hadsel i Vesterålen. Han hadde derfor opplevd mye vær allerede før han valgte sin – på den tiden litt utradisjonelle – yrkesvei. Vinterstormene som kastet seg over fiskeskøytene satte seg i blodet, og ledet ham mot Bergen og Vilhelm Bjerknes, kalt den moderne værvarslingens far, i studietiden. Bjerknes sto blant mye annet bak det nye begrepet «fronter».



ARMADA: Invasjonsflåten på vei mot Normandie 6. juni 1944 i det korte vinduet mellom to stormer. Tyskerne ventet ikke besøk i ruskeværet, og ble tatt på sengen av angrepet.



WIKIMEDIA COMMONS

FRYKTEN: Nytt uvær kom over strendene i Normandie etter D-dagen. Slikt vær var den største skrekken for de allierte styrkenes ledelse.



INN I STRIDEN: Britiske marinesoldater vasser i land på Juno Beach på D-dagen, 6. juni 1944. Værvarselet til nordmannen Sverre Petterssen var sterkt medvirkende til at landgangen ikke fant sted i full storm ett døgn tidligere. Den tyske motstanden kostet 2000 soldater livet på strendene i Normandie.

ROBERT F. SARGENT/WIKIMEDIA COMMONS



MØRKE SKYER: Vind, skydekke, bølger og tidevann var alle viktige faktorer for at invasjonen på D-dagen i juni 1944 skulle lykkes.

Ordet var inspirert av 1. verdenskrig som raste for fullt, og beskrev «skillelinjene på slagmarken mellom varme og kalde luftmasser».

Hans elev Petterssen drev viktig forskning på metoder for å beregne retning og fart på stormer, og ble ansatt ved Geofysisk institutt i Tromsø. På 1930-tallet var han sjef for værvarslings på Vestlandet. Da 2. verdenskrig brøt ut, var han en anerkjent ekspert som foreleste jevnlig i USA.

Gode meteorologer var det bruk for i krig, ikke minst fordi fly hadde blitt uvurderlige for krigsherrene. Gjennom den norske eksilregjeringen ble Petterssen tilknyttet værtjenesten i britenes

Bomber Command. Han var også involvert i et snøprosjekt i Andesfjellene, bombeangrepet mot slagskipet Tirpitz i Trondheimsfjorden og varslet «rolig vær med lett vind i fire dager» før den allierte landgangen i Anzio i Italia i januar 1944. Da var det en dårlig bevart hemmelighet at krigen sto foran et avgjørende veiskille, og at de allierte også planla en invasjon i Frankrike.

– Finn et egnet tidspunkt til oss, sa militærplanleggerne til værvarslerne.

Det var ikke så lett. Det var før datamaskiner og satellitter gjorde værmelding til det vi kjenner i dag. Og alle våpengrenene hadde sine særønsker:

Ingen ønsket sterk vind med

tunge dønninger som hindret landingsfartøyene. Flyverne ville ha klarvær, men fallskjermtroppene ville ha skydekke for beskyttelse. Hæren fryktet gass, og ønsket pålandsvind, marinen ønsket rolig sjø og altså fralandsvind. Lavvann var et absolutt krav, i tillegg til tre godværsdager for å føre i land forsyninger og utstyr, forklarte Sverre Petterssen.

Isfront

Hovedkravene var imidlertid fastspikret: Lavvann for tilgang til strendene, og grålysning for over-

raskelsesmomentet. Dette var sammenfallende to ganger per månesyklus. D-dagen ble satt til 5. juni, som var ideell, med lang grålysning ved laveste vannstand.

Men mot slutten av mai begynte Sverre Petterssen å se illevarslende tegn på forandringer i værvarsituasjonen på den nordlige halvkule.

Arktisk luft var på vei sørover. På en konferanse 28. mai varslet han om «ustabilit, med forverring mot begynnelsen av juni», mens amerikanske Krick meldte om «stabilt og rolig». Stormen til Petterssen ville bli dyttet mot Island, mente amerikanerne. De neste dagene var det bitter uenighet og diskusjon, ifølge Kricks egen beretning.

– Petterssen virker unødvendig pessimistisk. Min tillit til hans diagnose er ikke særlig stor, skrev Stag, som etter konferansene måtte stagge sine overordnede.



HULTON ARCHIVE

I DØDEN MOT VEMORK

To tidligere tragedier bidro til at Sverre Pettersen var ekstra fast i sine råd om å utsette D-dagen.

- I november 1942 advarte Pettersen mot ugunstige værforhold med skydekke over Norge, før den skjebnesvangre Operasjon Freshman. To slepefly med to glidefly styrtet på vei mot sabotasjeoppdrag på tungtvannsfabrikken i Rjukan. Alle 41 om bord, piloter og agenter, mistet livet. De som overlevde selve styrtet ble henrettet av tyskerne.

- Jeg følte meg medskyldig. Burde jeg vært mer bestemt i mitt råd? spurte Pettersen seg selv resten av livet.

- Pettersen opplevde også under sin tid ved værvarslinga i Tromsø, at Umberto Nobile og luftskipet Italia dro rett inn i uvær de hadde advart mot i 1926. Redningsaksjonen kostet polarhelten Roald Amundsen livet.

De ville ha klare svar. Men så sent som 2. juni, mens tropper og stridsvogner ble lastet om bord på fartøyene, mente amerikanerne fortsatt at det ville være gunstige operasjonsforhold. Pettersen var imot.

Han gjentok sin overbevisning over telefonen om ettermiddagen lørdag 3. juni. Han hadde et nytt trumfkort; rapporter om sterk vind og raskt fallende trykk på den irske vestkysten. Krick opprettholdt sin optimisme, men sa at han ikke ønsket å gå mot flertallet.

– Eisenhower venter et samstemt værvarsel for fem dager, men ingen er enige om hvordan været blir de neste 24 timene en gang, sukket Stagg, som den kvelden igjen gikk i møte med lederne for Operasjon Overlord i biblioteket ved hovedkvarteret.

– Nå, Stagg, hva har De til oss? sa Eisenhower, som hvilte hodet i

hånden og så rett på ham. Utenfor var det klar himmel og vindstille.

– Situasjonen er muligens svært truende. Det er ventet urolig hav og stiv kuling, sa Stagg.

Storm fra nord

Grytidlig 4. juni besluttet Eisenhower og hans militære rådgivere å utsette invasjonen. I verste fall med to uker, til neste passende tidevannsperiode, noe som utvilsomt ville vanskeliggjøre hemmeligholdelse og tære på moralen til de kampklare soldatene. I første omgang ble skipene beordret til å

holde østlig kurs i 12 timer, deretter 12 timer vestlig tilbake før ny ordre kom. Men omtrent samtidig oppdaget Pettersen og de andre værvarslerne at stormen hadde spist opp to andre og bremsset på sin vei østover. Denne gangen var alle meteorologene helt enige: 6. juni ville det bli et kort opphold mellom to stormer. 6. juni ville været duge.

Resten er historie. De allierte gikk i land i Normandie. Krigen ble vunnet. Stagg slapp å bli hengt i en gatelykt.

– Utsettelsen avverget utvil-

somt en katastrofe, sa sjefen for de allierte bakkestyrkene, feltmarskalk Bernard Montgomery.

5. juni hadde ganske riktig en hylende storm rast over De britiske øyer og den engelske kanalen, og «pessimisten» Sverre Pettersen hadde fått rett.

– Jeg burde faktisk vært mer pessimistisk. Været ble langt dårligere, fastslo Pettersen.

Den sanne historien om uværet blant meteorologene forble ukjent i mange år. I Hollywood-filmer ble amerikanerne som alltid fremstilt som heltene. Sverre Pettersen så på det hele som et lagarbeid og holdt seg taus, helt til han leste boken som James Stagg skrev om værmeldingen for Overlord i 1971. Den var så full av unøyaktigheter at Pettersen skrev sin egen, og fortalte sin versjon av historien for første gang i en biografi i 1974. Han døde i London samme år. □

« Utsettelsen avverget utvilsomt en katastrofe.

Feltmarskalk Bernard Montgomery

For deg med vett
under issen



1. Hva heter lederen for Generasjonspartiet (bildet), som nylig ble kastet ut fra Dax 18-studioet fordi hun var for eksaltert?

2. Ektemannen til Margaret Thatcher forklarte at årsaken til at han ble gammel og fortsatt beholdt helsa, var jevnt påfyll av gin & tonic og sigaretter. Hva het han?

3. Hvilken planet er den varmeste i solsystemet?

4. Med hvilket engelsk lag vant David Beckham flere ligaseire i Premier League?

5. I hvilken film møter vi Marty McFly, som blir sendt 30 år tilbake i tid?

6. Hvilken skandinavisk hovedstad ligger nærmest Oslo?

7. Hvor mange tidssoner er det i verdens største land, Russland?

8. Norsk har cirka 300 000 ord, mens det som anses som verdens rikeste språk har cirka 500 000. Hvilket?

9. «Friends», eller «Venner for livet», er en av verdens mest sette sitcom-serier. Hva heter kaféen som er så sentral i handlingen?

10. Månelandingen er kjent som den største prestasjonen menneskeheten har utført. Når skjedde den?

11. Hvor mange ganger må en lov få flertall i Stortinget før den er vedtatt?

12. Albert Einsteins mest berømte ligning forklarer hvordan masse kan konverteres til energi – hvordan skrives den?

Svar: 1: Gyda Oddekalv 2: Denis Thatcher 3: Venus (+420 grader ved maksimum) 4: Manchester United

5: Tilbake til fremtiden 6: Stockholm (41 mil) 7: 11 8: Engelsk 9: Central Perk 10: 20. juli 1969 11: To ganger 12: $E=mc^2$



							BLÅSE- INSTRU- MENT	FAST- SETTE	VERK- TØYET	PLAGE	★	ANGLO	BAKVERK		MOTTAR		BIBELSK NAVN		PLANTE- SLEKT
							↳				BATTERI- TYPE					OLJE- SÆLSKAP		OVER HAVET	
											BELEGG						MAT- LEVERANDØR		
							INN- LEGGET						LUFT- AVHENGIGE KJØR- LIGHET						
							→									↘			HØFLIG- HETS- FRASE
							AGDER- KOMMUNE							ROKKE ELV					
							HUSGUD				HØYTID	VINDEN					IOWA		
1400	KLUDRE	↓	★	LÆR- REMME	YTER	↓	KAN HØNS VÆRE TIDSRØM									KOOPERA- TIVEN TILHOLD- STED			JEVN
↳																↙		DRIKK	
							DERTIL			GID			TRE	↘			SIKKEL	UTØYET	
★		↓					TAUET EGENT- LIG				DYD POLI- TISK PARTI				FROSSEN HINNE KRYDDER				
AVGIR						↓	FREM- STÅ	★	FYRSTE							SAL			
SUPPEN TIL- TENKE							TUR					VELVÆRE UNDER- VISNING							
↳							GUD- INNE FOTBALL- KLUBB			MÅL FOR SURHET	LIME INN BÅT					ASIAT TV- MERKE			HANKEN
KRANGLA					★	↓	OMTALE HÅT				UNG FOR- URØLIG- ENDE			↓	ANTIKK		GASS	BLOD- FAKTOR KREATIV	
TÆL	PREST NORSK FOR FATTER						MESTER RØD						SYTENDE SIDEN						
↳		↓					EN GINA FLY- UTSTYR			NOMADE ROBOT						GRYPE NESE			LAND I ASIA
DAME- TITTEL SNOS							DEKKET				EMBAL- LASJE								
↳						↓	HUS- GERÅD					SANKT BALE				PRIMI- TIV PRI- MATER			
SØR- LEN- DING							KRAFT TEKNISK TEGNING				SVØMME- FUGLEN AVGIFT		DYR	↘			LYDPINNE PLAGG		
BY I IRAK	PREP. GRØNN- SAK						SONDE SENTR- UM									STYGG KVELER			
↳							KOPI	↘											GRENE
FLOKK							BÅL HEV					JARLEN DATA- BRUKER- EN							DRILSKT
EKTE- FOLK							HOFTE- PARTI DRIKKE- STEDER				KARAK- TER AGENJ- BYRÅ	★	HAGE- SENG	BAK- SIDER					
AVIS							BY SKARP- SINDIG						OMSLAG						
★		↘				↘				SUGNE HANDELS- AVTALE					SPRE MENING			SKIKKE BAND- NAVN	
BORGERE		LESOTHO HOLDE TIL					TANN- HJUL NORSK FILM				BOKSTAV		SLANKE- KUREN FORGYNE SEG						
↳										ENSOM- HET				BULDRE					
FILOSOF											INNSJØ					BETALT			TO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

					H	V	M											
					V	R	A	K	T	I	S	B	T					
					H	V	O	R	D	A	N	T						
						O	A	S	E	R	E	D	A					
							N	M	A	R	K	U	F					
					L	A	N	D	G	R	E	K						
					C	A	R	E	B	A	B							
S		O		I						V	E	T	O	R	V			
Ø	D	E	r		U	H	E	L		D	A	I	M	M	A	U	R	
R	E	I	L		T	Ø	V	E	K	O	P	P	G	N	K	I		
P	T	T	R	O		S	E	A	N	S	E	P	L	A	N	K	E	R
R	E			V	A	T	N			I	R	R		U	L	K	E	R
		E		E	L			A	D	E		N	B	B	L		M	T
B	A	R	O	N		R	U	S	I	N	G		B	E	N	A	D	E
V	I	V		P	E	L	T	E		F	S	F	S	I	L	E	R	
S	I	E		Y	T	E	R		L	I	L	L	E	T	A		T	R
Ø	L	K	R	A	N		S	O	M		T	E	L	L	E	R		O
	A	K	E	T	A		U	D		D		B	I	S	M	E	R	
	E	N	S			O	L	L		S	E	D	A	N		E	M	I
B	U		S	T		Ø	R	E	L	S	E	N		N	G	N	S	
	T		O	R	E	K	R	A	T	T		P	E	K	E		T	
I	G	N	O	R	E	R			U	T	G	A		O	M	H		T
A		R	E	D		S	K	A		E		K	R	E	E	R	T	
Y	R	F		E	I	T	E	R		R	A	B	I		L	E	F	
	D	M	E	L	K	E	A	K	T	I	G		O	R	G	L	E	R
M	E	T	Y	L		T	R	E	E	N		N	Ø	D	H	J	E	L
	N	O	R	E	N		N	O	T	A	E	N		Ø	R	T		

46



Medisinsk ansvarlig: Tor Austad

Få undersøkt blodårer og indre organer

En helsesjekk med ultralyd er en omfattende undersøkelse. Røntgenlegen undersøker om organene dine er normale og vurderer en rekke risikofaktorer.

Inkluderer kartlegging av plakk i blodårene og beregning av dine blodårers biologiske alder, en av de beste indikatorer for risiko for hjerte og karsykdom.

Bestill nå

70 01 16 72

austaddiagnostikk.no



**Austad
Diagnostikk**

Er du glad i eldre biler? Prøv et abonnement på

**NORSK MOTOR
VETERAN**

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 på ved å skanne QR-koden:
Velg mellom:

Et halvt år kr 599
Ett år kr 1099

* kr 49 i porto i forsendelse for gaven



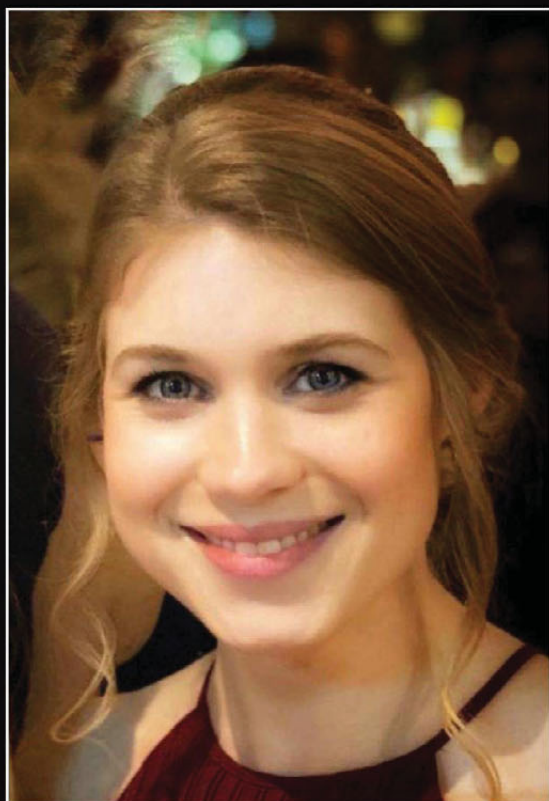
Abonnementet leper til oppsigelse. Etter introduksjonstilbudet vil faktura for neste periode være kr 679 for halvår og kr 1179 for ett år

LONDON-POLITIMANN SLO TIL MOT FOTGJENGER I NATTEN

TATT PÅ FERSKEN: Sarah Everard (innfelt og under gul pil) hadde trosset pandemi-reglene og besøkt en venn. På vei hjem ble hun stanset av politimannen Wayne Couzens. Møtet mellom dem ble filmet av en forbipasserende bil. Bildet er det siste av den 33 år gamle kvinnen i live.



KORONA- KONSTABELENS DØDELIGE PLAN

W TRUE CRIME

POLITIET

Sarah Everard (33) hadde kanskje ikke verdens beste samvittighet der hun ruslet gjennom folketomme gater på vei hjem. Men straffen for å trosse pandemi-regler skulle bli ubegripelig hard da hun møtte en politimann med en plan for å bli forbryter.



SHUTTERSTOCK/METROPOLITAN POLICE/MEGA

Londons gater var folketomme. Byen var stengt ned. I mursteinshusene langs bygatene prøvde folk å unngå koronasmitte bak låste dører og lukkede vinduer. Bare folk som våget å trosse nedstengningen eller som skulle håndheve nedstengningen var ute og gikk i tåken, den fuktige kvelden 3. mars 2021.

Sarah Everard var i den første kategorien.

Politimannen Wayne Couzens var i den andre.

Tilfeldig støtte de to på hverandre i den vanligvis så trafikkerte Poynders Road ved parken Clapham Common. En bilist som passerte registrerte mannen og kvinnen, og at mannen satte håndjern på kvinnen.

– Det fremsto som en ordinær arrestasjon, skulle bilisten senere forklare.

Men arrestasjonen var alt annet enn ordinær. Den var del av en plan for å bortføre, voldta og drepe en tilfeldig kvinne.

Meldt savnet

Sarah Everard jobbet som markedsdirektør i et firma som drev med digital markedsføring i London. 33-åringen så lyst på livet ifølge, hennes nærmeste:

– Sarah var livsglad, vennlig og omtenkksom, uttalte Sarahs mor senere.

– Hun og kjæresten planla å stifte familie.

De planene ble stoppet brutalt like over klokken 21, 3. mars 2021. Sarah hadde besøkt en venn og var på vei hjem til leiligheten sin, 45 minutters gåtur unna.

33-åringen kom aldri hjem. Hun ble ført inn i en leiebil.

Dumpet i dam

Etter å ha «arrestert» Sarah, kjørte Couzens leiebil til et avsidesliggende område der han på forhånd hadde parkert sin egen bil. Etter å ha fått Sarah over i has egen bil, voldtok og kvalte han henne.

Etter drapet kjørte Wayne Couzens til sin eiendom ved Hoads Wood i Kent. Der skal han ha forsøkt å brenne opp liket. Da



dette ikke lyktes, plasserte Wayne Couzens Sarahs levninger i en bag som han dumpet i en dam i nærheten.

Avslørt

Da Sarah ikke møtte til en avtale med kjæresten neste dag, og mobilen hennes var avskrudd, meldte kjæresten fra til politiet.

En stor leteaksjon ble igang-

satt. Mens politifolk lette i og rundt Clapham Common, startet etterforskere jakten på spor etter Sarah langs ruten hun trolig ville fulgt.

Politiet slo full savnet-alarm. En uke pågikk leteaksjonen før saken endret karakter.

På opptak fra overvåkingskameraer hadde etterforskerne fulgt Sarahs gåtur. Sporene endte uten-

for boligkomplekset Poynders Court. På opptak fra en passerende bil kunne etterforskerne se to personer som etter alt å dømme måtte være Sarah i samtale med en mannsperson i umiddelbar nærhet av en bil.

– Vi greide å lese av bilens registreringsnummer, sa sjefetterforsker i saken Simon Harding i et intervju med Sky News.

Bilen var leid ut til en 48 år gammel mann samme dag. Etterforskerne sjekket mannens navn mot registrene og fikk et høyst uventet svar:

Mannen var en av deres egne.

– Presset av kriminelle

Den da 49 år gamle familiefaren

« Det fremsto som en ordinær arrestasjon.



LETING: Store politistyrker deltok i letingen etter levningene av Sarah Everard i skogområdet i Kent, syd for London.

GARETH FULLER – PA IMAGES/GETTY IMAGES



SPRAKK: Politiet oppsøkte familiefaren Wayne Couzens hjemme etter at han ble knyttet til en leiebil som ble observert der Sarah Everard sist ble sett. Her ble han vist bilde av Sarah, og siktet for drapet.

SHUTTERSTOCK

Wayne Couzens hadde siden 2018 jobbet i London-politiet. I mars 2021 inngikk han i styrken som holdt vakt ved den amerikanske ambassaden.

9. mars 2021 ble Wayne Couzens siktet for å ha stått bak Sarahs forsvinning. Couzens innrømmet etter hvert å ha bortført Sarah: Han hevdet at rumensk mafia hadde presset ham i ukevis etter at han hadde betalt for lite til en prostituert kvinne.

– Mafiaen hadde derfor angivelig krevd at han leverte dem en jente som kompensasjon. Han hevdet å ha levert Sarah uskadet fra seg til dem, fortalte etterforskningsleder Harding.

KJØRT LANGT AV STED: Sarah Everard ble bundet og kjørt til et landlig område godt unna fra allfarvei der hun ble voldtatt og drept før hun ble dumpet i en dam. Like ved hadde gjerningsmannen en fritidseiendom.

Funnet død

Men opptak fra overvåkingskameraer røpet at Couzens ikke hadde vært på de stedene han hevdet å ha vært. Ingen opptak eller andre spor av at Couzens overlevde Sarah til noen, var å oppdrive.

– Vi kunne fastslå at ingen andre var involvert i saken, sa sjefetterforsker Harding.

XLONDON MET POLICE



AV SINE EGNE: Sjefetterforsker Simon Harding og kollegene fattet raskt mistanke mot en navngitt mann, da Sarah Everard (33) forsvant sporløst. Mannen var en de kjente godt fra før.

OVERSÅ RØDE FLAGG

Tre forskjellige deler av politiet unnlot å undersøke påstander om blant annet blotting og annen seksuelt utagerende adferd fra Wayne Couzens, rettet mot flere kvinner. En granskningskommisjon kritiserte også at Couzens flere ganger hadde få bytte tjenestesteder og tjeneste, varslingene mot ham til tross.

Sjefetterforsker Simon Harding mente Wayne Couzens handlinger på ingen måte er representative for politiet.

– Ingen innad i London-politiet ser på ham som en politimann. Han blir sett på som en morder som tilfeldigvis var politimann, sa Harding og la til. – Wayne Couzens burde aldri ha fått kommet i nærheten av en politiform.

Derimot kom etterforskerne over overvåkningsbiler av Wayne Couzens kjøre sin egen bil mot en landlig beliggende eiendom han eide i Kent, et par timers kjøring sørøst for London, klokken 03 natten Sarah forsvant.

Etterforskerne oppsøkte eiendommen. I en dam like ved, fant de levningene av en kvinne 12. mars. Sarahs forsvinning var blitt drapssak.

Tiet om motiv

Høsten 2021 ble Wayne Couzens stilt for retten i Old Bailey i London. Wayne Couzens erkjente seg skyldig i å ha bortført, voldtatt og drept Sarah.

– Men han nektet hele tiden konsekvent å forklare seg om hvordan eller hvorfor han begikk drapet, sa sjefetterforsker Harding.

Etterforskerne, påtalemyndigheten og til slutt domstolen dannet seg et bilde av hva som måtte ha skjedd. I ukene før drapet hadde Wayne Couzens vært på flere turer i området Sarah ble



PÅ FEIL SIDE: Politimannen Wayne Couzens fikk oppleve den andre siden av politiets celebiler da han skulle fraktes til retten, siktet for kidnapping, voldtekt og drap.

bortført fra. Rekognoseringen sammen med innkjøp av strips og håndjern-nøkler, tilsa at Couzens over lengre tid hadde planlagt å pågripe, bortføre og forgripe seg på en tilfeldig kvinne.

Etter å ha gått av morgenvakt ved den amerikanske ambassaden, hentet Wayne Couzens ut en hvit Vauxhall hos et leiebilfirma i Kent. Da han ved en tilfeldighet påtraff Sarah, stoppet han henne

og arresterte henne for brudd på covid-reglene. Sarah hadde jo vært på besøk hos en venn, noe man i henhold til covid-reglementet ikke skulle gjøre.

– Oppvakte Sarah kunne derfor ha vært tilbøyelig til å samarbeide. Wayne Couzens ville uansett visst hva han skulle si for å få arrestasjonen til å fremstå troverdig, mente sjefetterforsker Harding.

– Man kan bare forestille seg frykten og avmakten Sarah må ha følt, der hun satt bundet og forsvarsløs og forsto hva som kom til å skje, sa Simon Harding.

Fremsto som vanlig

I retten kom frem at Wayne Couzens etter drapet hadde kjørt innom en bensinstasjon for å kjøpe seg en brus. Neste morgen, på vei for å levere tilbake leiebilen, stoppet han innom et bakeri og kjøpte seg kakao og bakverk.

I dagene etter drapet, ordnet

han veterinærtid for familien hunden og lot ellers som ingenting hadde skjedd overfor sine nærmeste. Få dager etter drapet tok han med familien på dagstur til eiendommen ved Hoads Wood. Der lot han sine to barn leke like ved stedet han hadde dumpet Sarahs levninger.

Kunne vært stoppet

30. september 2021 falt dommen mot Wayne Couzens: Livsvarig fengsel uten mulighet for prøveløslatelse.

– At du brukte din posisjon som politimann til å anholde Sarah Everard, blir for meg den avgjørende faktoren. Dine handlinger etter drapet passer ikke i et bilde av en gjerningsperson som angrer hva han har gjort, sa dommeren.

– Vi føler oss forrådt og er frastøtt, sinte og knust over Wayne Couzens forbrytelser, sa sjef for London-politiet Cres-

«Man kan bare forestille seg frykten Sarah må ha følt.



GETTY IMAGES



SHUTTERSTOCK

FIKK HOLDE PÅ: Flere anklager om Wayne Couzens upassende opptreden overfor kvinner hadde nådd sjefene i London-politiet, men ingen foretok noe for å stoppe ham. Kanskje kunne de ha reddet Sarah Everards liv.



METROPOLITAN POLICE/MEGA

BLE SYMBOL: Sarah Everard ble symbol for mange britiske kvinner som ville ha slutt på at kvinner ble utsatt for overgrep og uønskede tilnærmelser på gaten, nattetid.

sida Dick etter domsavsigelsen.

Utsagnet ble tatt imot med liten forståelse. For flere mente politiet selv kunne avverget drapet. Få dager før drapet skulle Wayne Couzens ha blitt seg for en McDonald's-ansatt i Kent. Couzens ble avhørt om forholdet, men hendelsen fikk ingen videre konsekvenser. En kollega av Couzens ble senere tiltalt for tjenesteforsømmelse. Det ble også andre kolleger som hadde utvekslet grove meldinger på sosiale medier. Så sent som i februar i år, ble punktum satt da flere politifolk mistet jobben på grunn av manglende innsats for å stanse Sarahs drapsmann mens det ennå var tid. □

Kilder: Good Morning Britain, Sky News, «A Watershed Moment: The Case Of Sarah Everard», Channel 4 News, Wikipedia, BBC, The Independent, judiciary.uk, «Sarah Everard: The Search for Justice», The Guardian

UTLØSTE OPPRØR

Avsløringen av at en politimann sto bak, skapte stort sinne innad i London-politiet, men enda større raseri blant kvinner i England.

På tross av koronarestriksjoner, ble mange og store markeringer og protester arrangert i Storbritannia.

Labour-politiker Rosie Duffield sammenlignet markeringene med Black Lives Matter-protestene.

– Sarah Everard har tent en flamme i oss, akkurat slik George Floyd (som ble drept av en politimann i USA i 2020 red.anm.) gjorde., sa Duffield.

En spørreundersøkelse etter drapet på Sarah viste at 47 prosent av britiske kvinner hadde fått mindre tiltro til politiet.



ANADOLU/GETTY IMAGES

POLITI-PROTESTER: – Hvem skal passe på oss når forbryteren er politi, spurte rasende kvinner som trosset forbud mot større forsamlinger under pandemien for protestere etter drapet på Sarah Everard.

Veldig positive effekter

– Jeg leste et sted at mørk sjokolade reduserer stress, gir lavere blodtrykk, hindrer hjertesykdom og bremser aldring.

- Tror du på det der?
- Veldig usikker, men har ikke tenkt å ta noen sjanser!

Lite å finne

– I natt hørte jeg at noen hadde brutt seg inn i leiligheten min, sikkert for å lete etter verdisaker.

– Uff da! Hva gjorde du med det?

– Jeg sto opp for å bli med på letingen!

En ekte romantiker

Kona syntes det hadde vært litt lite romantikk i forholdet i det siste.

Så da de satt foran TV-en på fredagskvelden etter en hard arbeidsuke, pjosket hun mannen litt i nakken og sa: – Kjære, kan du ikke si noe til meg som får meg til å føle meg som en ekte kvinne?

– Det kan jeg vel, sa mannen, – for det første så kan du hverken rygge eller parkere!

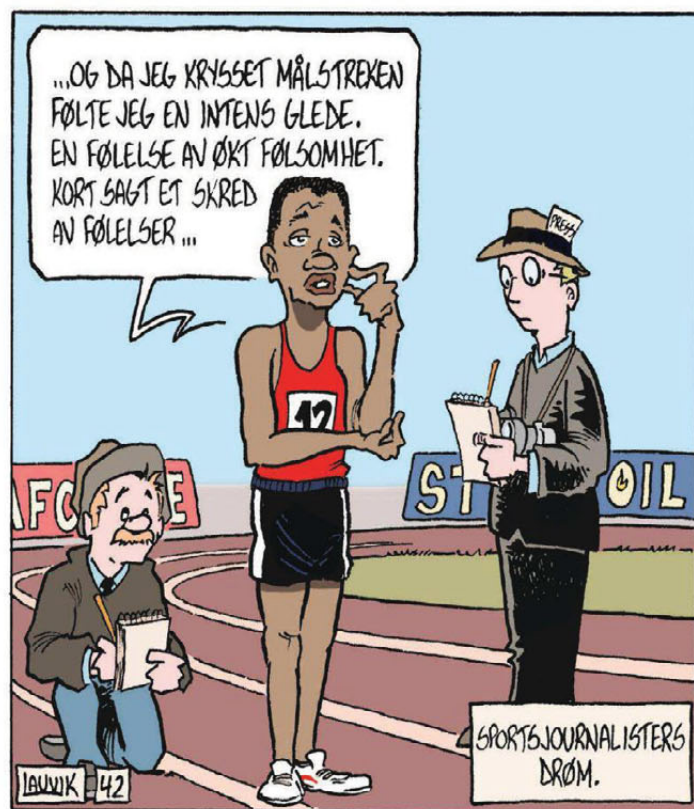
Gammel og god

– Tror du det går an å få tak i en lader til en Nokia 3310?

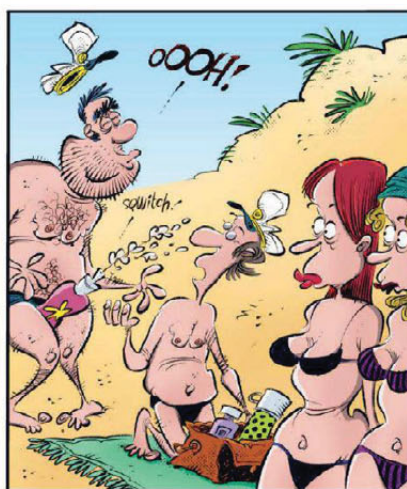
– En lader til en Nokia 3310?!

– Ja, for jeg mistet min i 2001, og nå er det bare én strek igjen på batteriet ...

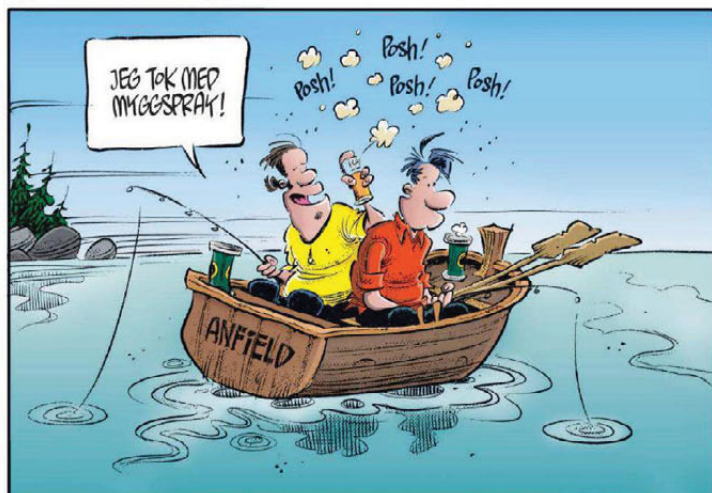
OPPGULP



PANOLIS



PANOLIS



For en bra oppfinnelse!
Var det BILJARD du kalte det?



En dårlig dag for mannen som oppfant 999999999999999

Nok nå

På tannlegevakten var tannlegen nesten ferdig med en pasient.

– Du kunne ikke tenke deg å skrike høyt og skingrende for meg? spurte tannlegen.

– Men hvorfor det? innvendte pasienten. – Dette var faktisk ikke så vondt.

– Det kan så være, svarte tannlegen, – men jeg har ventrommet fullt av folk, og vil nødigg gå glipp av fotballkampen om en time!

Aldri feil

– Når det gjelder hva som gjør seg best etter en kald øl, sa den lett beduggede pubgjesten, – så går min stemme helt soleklart til en kald øl!

Tvilsom effekt

Mannen til kona:

– Det sies at sex er en av de beste formene for trim, ikke sant?

– Ja, det har jeg også hørt.

– Vel, unnskyld meg, men hvordan kan tre minutter annenhver måned liksom få bort denne ølmagen?!

Far ukjent

Den lille guttepojkken ringte slukøret på for å få tilbake fotballen som hadde singlet inn et stuevindu i nabolaget.

– Jeg må nok ringe faren din og få ham til å betale for ruta, sa huseieren strengt, – hva heter faren din, egentlig?

– Det vet jeg ikke, svarte gutten.

– Vet du ikke? Du må da ha begynt på skolen og alt?

– Ja, jeg er seks år.

– Du er seks år, og vet ennå ikke hva pappaen din heter?

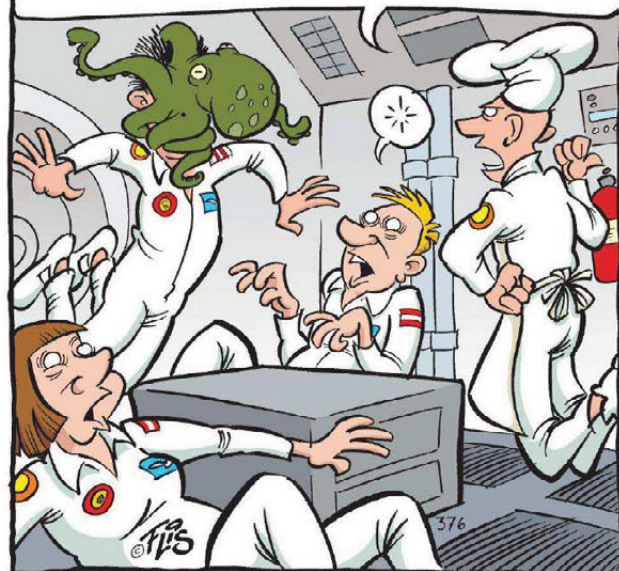
– Nei, men mamma er sikkert 30, og hun vet det heller ikke!

FLISESPIKKER!

© Øyvind Sagåsen

ASTRONAUTHUMOR:

DET ER HVERKEN MORSOMT ELLER
HYGIENISK! LEGG BLEKKSPRUTEN
TILBAKE I KJØLEROMMET! NÅ!



Puh!

– I går fikk jeg en tekstmelding fra samboeren min der hun sa at hun slo opp med meg.

– I alle dager ... Hun slo opp med deg via en tekstmelding?!

– Ja, men tenk deg lettelsen min da hun noen minutter senere skrev: «Beklager, feil nummer!»

Tvilsomt sjekketriks

– Jeg synes du burde vise meg puppene dine, sa en full fyr til en blondine ved bardisken.

– Og hvorfor skulle jeg det?

– Fordi hvis du dør i en grusom ulykke og bare puppene er igjen, og jeg blir bedt om å identifisere dem – så kan jeg jo ikke. Og vil du virkelig bli begravet i en umerket grav?

Magiske ord

– Jeg har funnet ut at veien til indre fred og lykke begynner med tre små ord.

– Hvilke ord snakker vi om?

– «Ikke mitt problem!»

Kalde lår

Sigrid var hos legen.

– Jeg er plaget med at lårene mine alltid er så kalde, sa hun.

– Det er et problem jeg ikke ofte hører om, sa legen, – men jeg lurte på om dette egentlig gjør noe?

– Ja, sa Sigrid, – for mannen min får så lett ørebetennelse!

Til skrekk og advarsel

– Da jeg var sånn omtrent rundt konfirmasjonsalder, så viste min far meg en halvtimes PowerPoint-presentasjon om hvorfor det er så viktig å alltid bruke prevensjon.

– Jøss, hva slags argumenter var det han listet opp der, da?

– Alle slidesene var bare bilder av meg!

RuleTid



av Børge Lund

© B. Lund/distr./strandcomics.no





Praktisk løsning

To skotter kom inn på en pub i England.

De satte seg ned ved et bord og tok opp hver sin matpakke.

– Dere kan ikke spise deres egen mat her, sa pubinnehaveren bryskt.

– Den er grei, sa skottene og byttet matpakke.

Høy egenandel på slikt

– Jeg har lurt på en ting, sa Stein til kompisen sin.

– Og hva er så det? spurte kompisen.

– Jo, du vet jo at jeg kom i skade for å smelle ei dame på tjukka i min ungdom, ikke sant?

– Det vet jeg.

– Kan man da, sa Stein, – rett og slett karakterisere det som en klassisk steinsprutskade?

Gode assosiasjoner

Musikktimen og kunst- og håndverkstimen måtte slås sammen siden en av lærerne var blitt syk.

Dermed ble oppgaven å tegne noe med tilknytning til Beethoven.

Ei jente tegnet noen sauer og forklarte at dette var et motiv fra selveste Pastorale-symfonien.

En gutt tegnet en halvmåne, og dette var selvsagt med henblikk på Måneskinns-sonaten, kunne han opplyse.

Men da læreren kom til lille Oscar, så han til sin store bestyrrelse at arket var fylt av et digert, mannlig kjønnsorgan.

– Hva i all verden har dette med Beethoven å gjøre?!

utbrøt læreren.

– Dette, sa lille Oscar, – er til Elise.





TIL BUNNS SÅ STAVANGER DIRRET

Gassplattformen Sleipner A rakk aldri å bli slept ut i Nordsjøen. I stedet gikk giganten til bunns i det som er kalt verdens største havari. – Det føles fortsatt uvirkelig, snart 35 år etter, sier Øyvind Tjelta (bildet), én av de siste som kom seg vekk før betongkolossen forsvant i den frådende fjorden.



PRIVAT

Tekst: Jørgen Johannessen Kind

Foto: Norwegian Contractors/Norsk Oljemuseum

Den nye dagen lyste opp Stavanger, og på Sleipner-plattformen i Hinnavågen gikk nattskiftet mot slutten. De fire 110 meter høye betongsøylene på understellet skulle etter planen snart stå på havets bunn ute i Nordsjøen.

Gjennom sommeren 1991 hadde de ruvet over Gandsfjorden, som enda et mektig symbol på hvordan det norske oljeeventyret strakte seg mot himmelen.

Mot slutten av august holdt byggherren Norwegian Contractors på med de siste testene før ståldekket kunne settes på plass og den enorme plattformen kunne slepes ut til gassfeltet Sleipner. Bare noen nødvendige formaliteter gjensto. Én av dem var å sjekke at boreskaftene, søylene, var tette og tålte vanntrykket på havbunnen. Vanntrykket hadde aldri vært noe problem før. Sleipner var den 12. plattformen av sitt slag i rekken, og skulle ikke engang stå på spesielt dypt vann.

I de tidlige timene av fredag 23. august var denne prøvenedsenkingen nesten ferdig. Ballast-tankene hadde skjøvet giganten sakte nedover. Bare de ti øverste meterne av søylebena var synlige over overflaten.

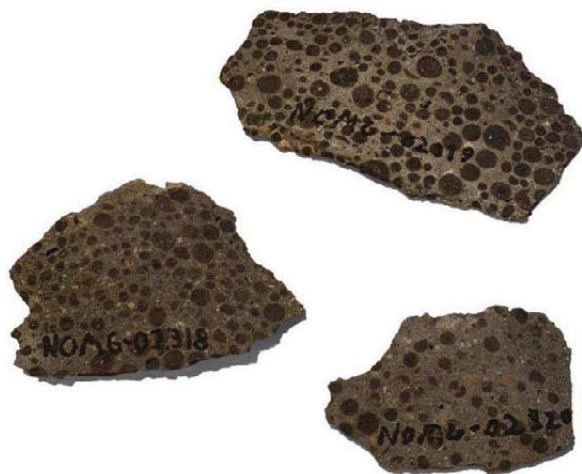
– Jeg hadde ikke den minste tanke på at noe kunne gå galt. Det tror jeg ingen hadde, sier Øyvind Tjelta fra Tananger.

Den fortapte kjempen

Øyvind Tjelta var ansvarlig for strømforsyningen, og befant seg på en lekter inntil plattformen. I et provisorisk kontrollrom som hang utenpå en av søylene jobbet noen, andre drev med inspeksjoner innvendig, nede i søylene. I alt var de 22 mann, som så ►

VEKK PÅ 18 MINUTTER:

Sleipner A-plattformen under bygging ved Hinnavågen i 1991. Før plattformdekket kunne settes på plass, måtte det 100 meter høye betongunderstelet senkes under vann og trykktestes. Det gikk fryktelig galt.



NORSK OLJEMUSEUM

ENESTE SOM ER IGJEN: Tre betongbiter som får plass i håndflaten er utstilt på Norsk Oljemuseum; det eneste av Sleipner A som ikke ligger på havbunnen. De er gitt av Heidi Sundvor, som jobbet i NC og som forteller til Vi Menn: – Bitene ble plukket opp fra en fjernstyrt ubåt, og lå lenge på «lager» hjemme hos meg. Det er stas at de nå vises frem, som en kuriøs del av oljehistorien.



NORWEGIAN CONTRACTORS/NORSK OLJEMUSEUM

BETONGKONGENES FJORD: I Gandsfjorden ved Stavanger er noen av verdens største konstruksjoner bygget. Her er lagertankene og nederste del av den senere havaristen Sleipner A på plass.

smått hadde begynt å se på klokka: Kvart på seks. Kvart på ferdig, sånn omtrent.

Da hørte mange av dem et drønn. Så noen mindre smell. Langt nede fra dypet. På strømlakterien fikk Øyvind Tjelta meldinger på walkietalkien om de illevarslende lydene. I kontrollrommet så man forskrekket på dataskjermene. Vannet steg raskt i det ene skiftet.

– Jeg startet flere generatorer til pumpene, men det viste seg jo

å være nytteløst kamp, sier Tjelta.

Gandsfjorden fosset inn, 800 tonn i minuttet, der betongen hadde gitt etter og sprukket. Vannmengdene var 20 ganger mer enn pumpene kunne ta unna.

– Vannstanden i boreskiftet steg med to meter i minuttet, å redde Sleipner A var umulig. Avgjørelsen om å evakuere var tung, men den eneste riktige. Og vi forsto at det måtte skje fort, så den nå avdøde operasjonssjefen

LYSET GÅR: Lanternene på toppen av søylene var det siste som forsvant i Gandsfjorden. Bildet er tatt fra en av slepebåtene som brakte de 22 arbeiderne om bord i sikkerhet.

Dag Halstensen til avisene i etterkant.

Søyle av vann

Øyvind Tjelta så hvordan vannet kokte rundt kjempen, som krenget mot venstre og stadig ble lavere. Til sist var kontrollrommet på høyde med beredskapsbåtene som hadde kommet til. Halstensen hadde vann i gummistøvlene da han hoppet over. Lekteren til Øyvind Tjelta hang fast i plattformen med to tykke vaiere, og var heller ikke noe blivende sted.

– Jeg lurte jo på om den ville

følge med ned, sier han.

Det viktigste var selvsagt at ingen av de 22 arbeiderne gjorde det. Alle kom seg i sikkerhet.

– Tidspunktet var helt avgjørende. Ettersom skiftet nesten var over, hadde folk begynt å runde av. Ingen befant seg på steder langt unna.

– Hvis noen hadde befunnet seg på inspeksjon nedenfor lekkasjestedet ...?

– Det kunne umulig gått bra. En annen viktig detalj var at kontrollrommet hang på utsiden, på toppen av søylen. Det hadde jeg ikke sett før. Vanligvis var det på bunnen innvendig, sier Tjelta.

– Så litt flaks og tilfeldigheter gjorde at ingen liv gikk tapt.

Fra en slepebåt så Tjelta siste akt utspille seg.

Sleipner A ga seg ikke helt uten kamp. En søyle av luft og vann

«Jeg så lyset fra lanternene synke i dypet. Og så var arbeidsplassen min vekk.»



SLEIPNER-FELTET

Sleipner A er en bore-, produksjons- og boligplattform på Sleipner Øst-feltet, om lag 250 kilometer vest for Stavanger.

Operatør er Equinor. Gassfeltet ble oppdaget på rundt 80 meters dyp i 1981, og produksjonen startet i 1993. Gassen fra Sleipner leveres, sammen med gass fra Trollfeltet, via rørledninger til Emden i Tyskland og Zeebrugge i Belgia, mens kondensatet går til Kårstø. Troll-avtalen fra 1986 var det store gjennombruddet for levering av norsk gass til Europa.

I 2013 uttalte Statoil at inntekten fra produksjonen på gassfeltet Sleipner Øst utgjorde 45 000 kroner ... i minuttet.

Sleipner Øst er i dag tømt for rundt 68 milliarder standard kubikkmeter naturgass, og befinner seg i det som kalles halefasen, hvor de siste gjenværende ressursene skal hentes ut.

Arbeidsplass du trodde var trygg som fjell, eksisterte ikke lenger. At ikke menneskeliv ikke var gått tapt, var selvsagt viktigst. Deretter var det naturlig at folk bekymret seg for fremtiden, sier Ole Jarl Madland. Han var klubbleder for plattformarbeiderne ved verftet i Hinnavågen den gangen.

Betongrøys

Ryktene florerer, og de mest optimistiske mente det kunne gå an å tømme ballasttankene for vann og heve plattformen. I virkeligheten, skulle det vise seg, hadde alt implodert på vei ned. Ingenting var igjen. Sleipner A lå som en halv million tonns betongrøys, spredt utover et stort område på 200 meters dyp. Titanic veide til sammenligning 52 000 tonn.

– Verdenshistoriens største havari. En skandale som kan ødelegge for det norske kvalitetsstempelen, konkluderte norske aviser.

Men tidenes byggetabbe ble etterfulgt av en bragd.

Usikkerhet ble til kampglød.

– Plattformen sank på fredag. Vi begynte vel egentlig på nytt på mandag, forteller Øyvind Tjelto. ▶

steg opp, som om en enorm hval blåste fra seg.

Flodbølge i Gandsfjorden

– Hele sjøen løftet seg så andre slepebåter forsvant ut av syne. En flodbølge rykket tykke fortøyninger tvers av på lektere som lå ved land, sier Øyvind Tjelto.

– Jeg husker følelsen av uvirkelighet. «Dette skjer ikke, Øyvind. Du ligger og drømmer». Helt surrealistisk. Vi sto bare og måpte. Fulgte lysene fra lanternene på toppen til de forsvant i dyptet. Og så var arbeidsplassen min vekk. Ikke engang 20 minutter hadde det hele tatt, sier Øyvind Tjelto.

Rystet landet

Litt av den samme vantroen kunne samtidig oppleves på soverom i Hinna og Vaulen og videre innover mot Stavanger. Der slo

folk forvirret opp øynene. Hadde de drømt – eller hadde det faktisk ristet i sengen og klirret i lysekroener og høyskap?

Men ganske snart kunne seismologer ved stasjoner på flere steder i landet bekrefte at et aldri så lite skjelv var registrert på Stavanger-kanten, målt til 2,9 på Richter-skalaen.

Ikke bare sengene i Stavanger ristet da Sleipner sank. Sammenstøtet rystet hele oljeindustrien, og kjentes helt inn til regjeringskontorene i Oslo.

En plattform til anslagsvis to milliarder kroner lå pulverisert på havbunnen. Norwegian Contractors (NC) som hadde tre andre plattformer i ordreboken, hadde fått en ripe i lakken – eller sprekk i betongen, mildt sagt. Men ikke minst var ulykken alvorlig for et Norge som også

hadde tunge forpliktelser å innfri overfor de internasjonale oljeselskapene.

For Sleipner A var tiltenkt en viktig rolle i den største avtalen Norge noensinne hadde inngått.

Kaos rådet

I 1986 hadde Statoil signert kontrakt med de største gasselskaperne i Europa om levering til kontinentet etter store gassfunn på Trollfeltet. Avtalen var verdt 800 milliarder kroner.

Prestisjeoppdraget med å bygge plattformene – først Sleipner A, så den enda større Troll A – gikk til NC, som selv var et stykke norsk industrieventyr (se rammesak). Kontrakten var tidenes største innen norsk industri.

Og så havnet altså pengemaskinen på bunnen av Gandsfjorden.

– Kaos rådet de første dagene.



GJEV ARBEIDSPASS:
Sleipner A måtte bygges på nytt, samtidig som Troll og Draugen og Heidrun skulle bygges i Hinnavågen. Vi Menn tok pulsen på det hektiske, men godt betalte arbeidet i denne reportasjen i 1993.

– Så gjør skvetter

Det ferdige ståldekket ble plassert på et skjær i fjorden, og fikk vente der. Arbeiderne fikk tennisokker med «Sleipner på beina igjen». Og så startet de å bygge nytt understell.

– Det støpes så gjør skvetter, i en krattskog av armeringsjern, het det i en reportasje da Vi Menn sendte Jon Michelet på oppdrag til Hinnavågen. Der kunne han se den legendariske «gliden», den uavbrutte glidestøpingen, på nært hold.

– Fagforeningen talte vel rundt 1800 medlemmer på den tiden, og folk sto på døgnnet rundt. Vi fikk dispensasjon fra arbeidsmiljøloven for å jobbe ekstra lange skift, fordi så mye sto på spill, sier klubblleder Madland.

Men alle Vi Menn har snakket med i forbindelse med denne artikkelen, minnes tiden med glede.

– Ja, det er den mest fantastiske perioden jeg har opplevd i mitt arbeidsliv. Det er helt utrolig hva man kan få til når alle drar i samme retning. De som var med, vet hva jeg snakker om, sier Øyvind Tjelta.

Lykkelig slutt

Så mange arbeidsplasser og så gode tider skapte arbeidet at en menighet i Stavanger antydte at

GULLKALV: Selv om den første utgaven sank, sto Sleipner-plattformen ferdig innen tidsfristen. Siden oktober 1993 har Equinor levert gass herfra til Europa. Sleipner A, midt i bildet, er knyttet til en prosess-plattform, en stigerørplattform og et flammetårn.

Gud selv kunne hatt en finger med i havariet. I så fall hadde den fingeren tastet inn litt gale tall på kalkulatoren. Kreftene under vann var feilvurdert i en kom-

pleks dataanalyse, og regnefeilene ble heller ikke fanget opp av de manuelle rutinene. Dermed ble «armeringen uheldig utformet» og «knutepunkter svakt konstruert», slik granskningskommisjonen fastslo. En rad armeringsjern var rett og slett 10–12 centimeter for korte.

Statoil holdt ikke Vårherre ansvarlig, og ga i stedet NC som seg hør og bør flengende kritikk – men også ny tillit til å gjøre alt én gang til.

På mindre enn to år sto Sleip-

ner nummer to ferdig.

I juni 1993 kunne Øyvind Tjelta se hvordan den mektige plattformen forlot Gandsfjorden – på den riktige måten; på slep mot sin tiltenkte plass midt ute i Nordsjøen, i tide til at gassleveransene til Europa kunne starte som opprinnelig avtalt.

Sleipner A har nå stått stødig og vært en solid bidragsyter til suksesshistorien om norsk olje og gass i snart 30 år. I dag har nok de fleste glemt at det måtte bygges to. Men ikke de som våknet i dirrende senger i Stavanger, og definitivt ikke Øyvind Tjelta eller noen av de andre som en tidlig fredagsmorgen i 1991 sto i Gandsfjorden og lurte på om de hadde sett syner.

– Det er ikke mange som ser arbeidsplassen sin bare bli vekk. □

«... en menighet i Stavanger antydte at havariet var Guds vilje.



FAKSIMILE: STAVANGER AFTENBLAD

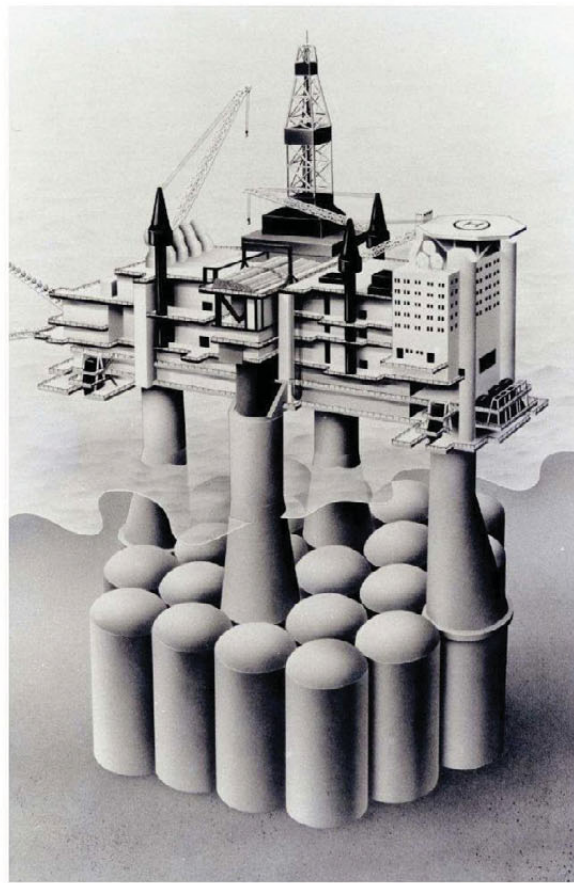
NORDSJØENS BETONGKJEMPER

Da den første Sleipner A havnet på havets bunn i 1991, gikk også den gylne epoken for byggingen av de norske betongplattformene mot slutten.

Den fullførte utgaven av Sleipner A, som ble slept ut i Nordsjøen sommeren 1993, ble den 14. og nest siste av sitt slag, bare etterfulgt av den største av dem alle: Troll A-plattformen, den siste såkalte Condeeep-plattformen som Norwegian Contractors leverte til oljeselskapene.

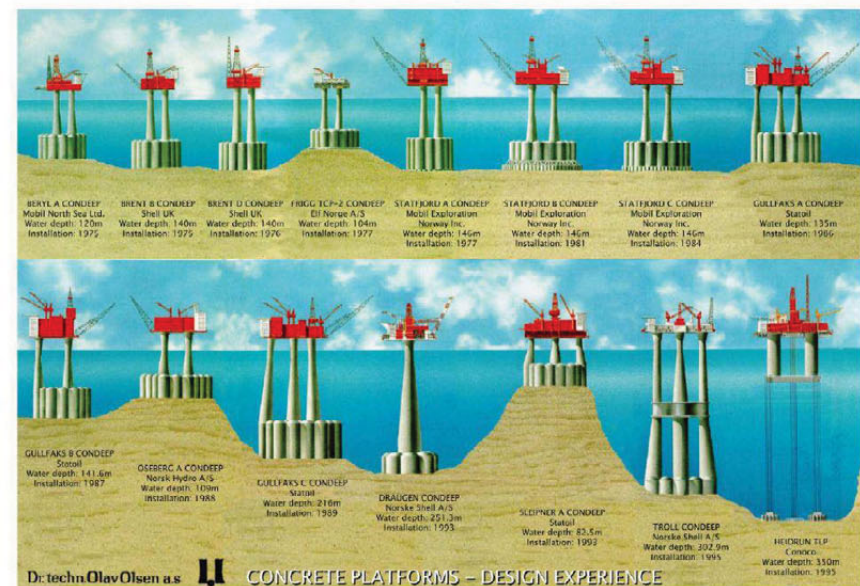
Condeeep (concrete deep water structure) er en plattform av betong som står på oljelagertanker på havbunnen, med skaft for borestrenger og produksjonsrør. Olav Mo regnes som oppfinner, og ideen ble utviklet av tre store, norske entreprenørbedrifter (Høyer-Ellefsen, Selmer, Furuholmen) som tidlig på 1970-tallet gikk sammen om dannelsen av Norwegian Contractors. Fra 1987 ble NC et datterselskap til Aker.

Omdømmetapet etter havariet i Gandsfjorden, i kombinasjon med olje- og gassfunn på større dybder og utvikling av flytende plattformer, førte til at NC ble oppløst i 1996.



NTB SCANPIX

NORSK STOLTHET: Condeeep-plattformen Sleipner A slik den står på havbunnen. En norsk oppfinnelse i armert betong, med de karakteristiske tankene for oljelagring og ballast nederst.



NORWEGIAN CONTRACTORS/NORSK OLJEMUSEUM

KJEMPENE PÅ HAVET: Over en periode på 20 år var plattformer i betong, Condeeep, enerådende i Nordsjøen, og ingeniørkunsten til Norwegian Contractors står fortsatt som en pæle.



Ved Mats Schjølberg, Uthagen

VI HAR IKKE GLEMT
UKRAINA, OG DONERER
HERVED DETTE
ANTILUFTSKYT SVÅPENET!



NYTT FRA NETT

➤ BÅDE BEHAGELIG OG
STILLFERDIG

Bose noise canceling toilet



FOTBYLINE 1 NYTT FRA NETT



Prosit

... og derr var influensasesonen i gang!

Bli abonnent på Jakt!

5 utgaver til kun kr 279*



Om gaven: Norge har fostret mange gode jegere. Det å kunne overliste viltet var ofte avgjørende for familiens overlevelse tidligere, og ga dessuten høy status. Og blant alle disse dyktige jegerne finner vi legendene. I denne boka kan du lese om 26 av dem, blant annet om Jo Gjende, Fridtjof Nansen, Helge Ingstad og Mikkjel Fønhus. Forfatter Aleksander Bergan.

Du får også med en grønn Jakt-caps!



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

Se hvor mye du sparer!

5 utgaver i butikk	kr 595
Bok + Caps	kr 496
TOTALVERDI	kr 1091
Din pris	kr 279
Du sparer	kr 812

+49 kr i porto for gaven



Bestill her

Send SMS med kodeord JAKT37 til 2205 eller

skann QR-koden med mobilkamera for å komme til bestillingsside

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

Mercedes-Benz G 580 EQ Technology

TEST

Prøver alt for å ligne originalen

En elektrisk Geländewagen høres ut som en gigantisk selvmotsigelse. Men Mercedes forsøker alle triks i boka for å leve opp til legendestatusen.

Tekst og foto: Terje Bjørnsen

Mercedes Geländewagen er et helt særegent fenomen i bilhistorien. Det startet tidlig på 70-tallet som en røff terrengbil for militær og offentlig bruk i områder det knapt fantes vei, men har endt opp som et kostbart livsstils-

symbol. Fortsatt finnes det noen som kjøper Geländewagen på grunn av den solide strukturen, fremkommeligheten og egenskapene som trekkvogn. Har du de rette stemplene i sertifikatet kan bilen håndtere henger på inntil 3,5 tonn. I land der man kan eller må kjøre mye i terrenget gir bilens offroad-kvaliteter udisku-

table fortrinn. I Norge er det knapt et tema for vanlige bilbrukere, all den tid ferdsel i utmark er strengt regulert.

Fire motorer

Nå er altså den elektriske utgaven av Geländewagen klar. Kanskje en av de bilene man tenkte skulle bli skånet fra elektrifiseringens kors-

tog, og få lov til å tøffe ut av bilhistorien med brummende diesel og buldrende bensinmotorer. Men den gang ei, og Mercedes skal ha honnør for innsatsen. Det er ikke bare bare å gjenskape G-klassens magi. Tett knyttet opp mot forbrenningsmotorer, og putte en helt annerledes, elektrisk drivlinje inn i det ikoniske karosseriet med klassisk rammekonstruksjon. Men nå er det gjort, og resultatet er nettopp det – annerledes.



TERJE FLØRSEN

LIK, MEN ULIK: Elektriske G 580 EQ har andre egenskaper enn sineslektninger med forbrenningsmotor.

Det mest spesielle er at G 580 EQ Technology har fire motorer, en på hvert hjul. Nå er jeg ingen ekspert på offroad-kjøring, men for de som spesialiserer seg på slikt, er dette nærmest en våt drøm for bruk i terrenget. Flere offroad-tester sier at den elektriske utgaven overgår standard-utgaven når det kommer til fremkommelighet. Den har blant annet litt høyere bakkeklaring og en cruisekontroll for offroad-kjøring som fossilbilene ikke har.

Det eneste som på papiret er dårligere er break over-vinkelen, som skyldes den lange undersiden på batteribeskyttelsen.

Noe er ved det gamle. Utseendet er tilnærmet uendret. En forskjell er den lukkede grillen samt at panseret er løftet noen centimeter for å bedre aerodynamikken. Den elektriske versjonen er også blitt utformet med mer avrundede a-stolper og en liten spoiler på taket som skal redusere turbulensen i høye hastighe-

ter. Det skal ha fungert så bra at G-klasse-ingeniørene valgte å overføre disse subtile designendringen til de fossile utgavene. Som versjonene med bensin- og dieselmotor har elektriske G-klasse uavhengig demping foran og stiv bakaksel.

Snur som en stridsvogn

De fire elmotorene, som hver leverer 108 kW, åpner for den ganske spektakulære G-Turn-funksjonen der hjulene

på hver side ruller i motsatt retning av hverandre slik at G-klasse kan snu på femøringen som en stridsvogn. Hver elmotor er utstyrt med en mekanisk girkasse for lavserie på hvert hjul.

Den har ikke differensialsperrer, men torque vectoring som er elektronisk styrt momentfordeling der systemet kontinuerlig styrer hvor mye krefter som blir sendt til hvert hjul. Det innebærer for eksempel at de innerste hjulene i en sving kan bremses, ▶



mens ytterhjulene tilføres mer kraft, noe som gir svært god manøvreringsevne.

Torque vectoring åpner også for ytterligere en funksjon som har fått navnet G-Steering. Med denne funksjonen kan snusirkelen reduseres betraktelig under terrengkjøring eller ved kjøring på løse underlag. Dette oppnås ved å kontrollere momentet individuelt på hvert hjul, der bilen snur rundt det innerste bakhjulet. Denne funksjonen er aktiv i hastigheter opptil 25 km/t.

Beskjeden nyttelast

For de som holder seg på vanlig vei har ikke det like stor betydning. Samtidig bør denne teknik-

ken gi G 580 noen fortrinn på vanskelig vinterføre, særlig når det gjelder å ta seg frem. En vesentlig ulempe med den elektriske varianten er likevel svært høy egenvekt – 3160 kilo med fører er ikke noe moro på glatta.

Det er drøyt 600 kg mer enn G 450d med sin sekssylindrede dieselmotor, og rundt 450 kg mer enn AMG G63 med råsterk V8 bensinmotor. En reell utfordring for G 580 EQ-eieren er den magre nyttelasten på 340 kg. Med fire voksne på 75 kg i bilen har du da bare 40 kg til bagasje.

Den elektriske versjonen kan heller ikke trekke henger eller ha taklast. Da forsvinner en stor del av den nytteverdien Geländewa-



KJENT STIL: G-klasse følger med i tiden også fra førerplass. De rette vinduene gir fenomenal oversikt og særegen kjørefølelse.



LINJALDESIGN: De rette linjene gir bilen sitt særpreg, både utseende- og kjøremessig.

gen tradisjonelt bringer til torgs. Bilen er ikke spesielt rommelig heller; bakseteplassen er som i en kompaktbil, og i bagasjerommet må det stables i høyden.

Råsterk og rask

Det store batteriet med 116 kW må ta mesteparten av skylda for ekstra vekt, men er uansett det riktige valget i en bil med fasong som et par-tre legoklosser og ditto aerodynamikk.

Mercedes har nok tenkt at



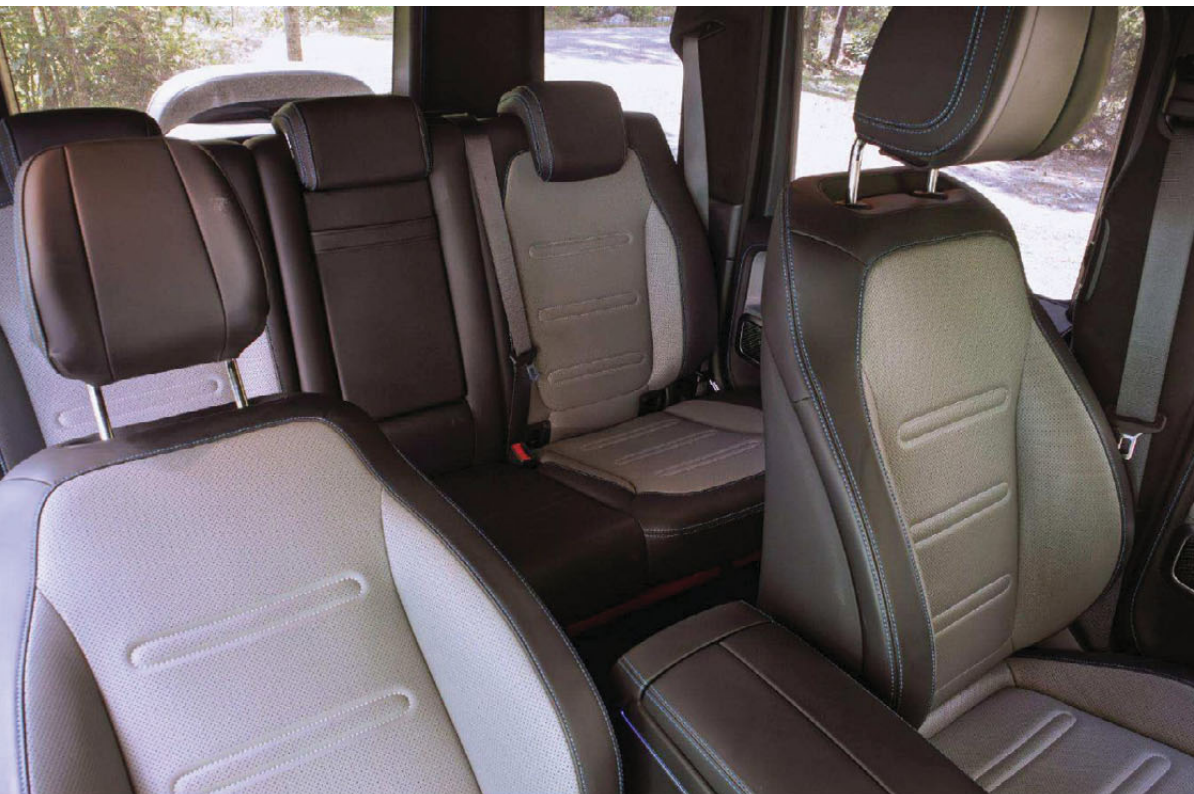
VIL KLATRE: En bratt grusvei er barnemat for G-klasse. Motor på hvert hjul gir den elektriske versjonen unike ferdigheter i terrenget.

Rekkevidde og lading

Vi fikk 800 varierte kilometer bak rattet på G 580 EQ, i typisk sommervær med 15 til 20 grader. Forbruket og dermed rekkevidde varierer en del, fra 2,5 kWh/mil til tre kWh/mil og ca. 380 til 480 km – mye avhengig av hastighet. I snitt havnet vi på 2,85 kWh/mil og 405 km rekkevidde. Forbruket er 20-40 prosent høyere enn andre store SUV-modeller. På langtur er ofte rutinen å lade til 80 prosent og gjøre en ny stopp innen 10% batterikapasitet. Med våre erfaringer tilsier det ladestopp etter ca. 280 km. Bilen kan lade med inntil 200 kW. Vi så 180 kW som best, med jevnt høy lade-fart opp mot 70 prosent. Det ga 36 minutter fra 10-80 prosent med snittfart på rundt 140 kW.



MILITÆR- OG ANLEGGS-MASKIN: Geländewagen anno 1975. En sivil versjon kom første i 1979.



BEGRENSET:
Plassforholdene er omtrent som i en kompaktbil og nyttelasten er lav.



TESTDATA	
0-100 km/t, sek.:	4,6
60-100 km/t:	2,2
80-120 km/t:	2,7
Støy 80 km/t, dBA:	64,0
Støy 100 km/t, dBA:	67,0
Støy 80 km/t fin asfalt, dBA:	62,5
Testforbruk, kWh/mil:	2,85
Rekkevidde i test, km:	405
Misvisning 100 km/t:	96

TEKNISKE DATA	
Motor:	4xEL
Effekt, kW/hk:	432/587
Dreiemoment, Nm:	1164
Egenvekt, m/fører, kg:	3160
Lengde/bredde/høyde, cm:	462/193/199
Akselavstand, cm:	289
Bakkeklaring, cm:	25
Vadedybde, cm:	85
Bagasjerom, liter:	555-1990
Tilhengervekt, kg:	0
Standard dekkdimensjon:	265/60-18
Batterikapasitet, kWh:	116
Rekkevidde, WLTP km:	473
Forbruk, WLTP, kWh/mil:	2,77
0-100 km/t, fabrikk, sek.:	4,7
Toppfart, km/t:	180
Pris fra, kr:	1 810 000

IKONISK: Blinklys, runde hovedlys og skjermutbygging er viktige detaljer i G-klasse-designet.

FREMTIDSRETTET:

Du kan like det, eller la være. En elektrisk utgave sørger for at Geländewagen kan være med oss i mange år fremover.



Dommen

G 580 EQ er en helt annen bil en sine G-klasse-slektninger med bensin- eller dieselmotor. Her mangler mye av det som gjør Geländewagen nyttig, og noe av det som gjør den sjarmerende. Samtidig tilfører elektrifiseringen mer tidsriktige egenskaper, og Mercedes klarer tross alt å beholde mye av bilens identitet. Den største fordelen ser du på regningen: Pris fra 1,8 millioner er fortsatt forbeholdt de få, men likevel 800 000 mindre enn dieseluarutgaven, og 2,2 millioner rimeligere enn V8-versjonen. Slikt er det vanskelig å argumentere mot.



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

G 580 ikke kan være noe dårligere enn AMG G63 når det kommer til akselerasjon, og sørget for samlet effekt på 432 kW/587 hk og imponerende 1164 Nm dreiemoment fra de fire motorene. Til sammenligning mønstrer V8-motoren 585 hk og 850 Nm. Det gir 0-100 km/t på 4,7 sekunder med elmotorer og 4,4 med bensin.

I våre testmålinger gjør G 580 EQ 0-100 km/t unna på 4,6 sekunder og bruker 2,2 sekunder i forbikjøring fra 60-100 km/t. Uvirkelig raskt når man tar

bilens dimensjoner og vekt med i betraktningen. En Tesla Model Y Long Range gjør det samme på 4,9 og 2,2 sekunder, og er ikke kjent for å være noen sinke.

Lite dekkstøy

I praksis virker det ikke naturlig å bruke urkreftene så ofte. En nesten 3,2 tonn tung Geländewagen er ikke noe du brems kraftig med inn mot svingene med, og den motsetter seg raskt forsøk på ivrig svingkjøring. Her er det for mye masse, og kombinert med bilens lett antikvariske

veiegenskaper, smekker både styrepresisjon, krenkning og veigrep deg over labbene med klar beskjed: Behersket fremferd er måten å gjøre det på.

I stedet varter G 580 EQ opp med en uventet grad av komfort på landevei. I komfortinnstilling glir bilen pent over ujevnheter med et overraskende lavt støynivå som ekstra bonus.

I motsetning til mange moderne elbiler er det lite dekkstøy, og i motorveifart overtar vindsus som viktigste støykilde.

Nå er ikke jeg noen stor til-

NOE ER SOM FØR: Som versjonene med bensin- og dieselmotor har elektriske G-klasse uavhengig demping foran og stiv bakaksel.

henger av syntetisk motorlyd, men gjør et unntak for «G-Roar» med en umiskjennelig V8-buldring som kledelig bakgrunn og mimrelyd.

For selv om den elektriske drivlinjen aldri kan erstatte forbrenningsmotor i Geländewagen, gir den likevel modellen et nytt liv. Og for en klassiker som dette, blir det uansett ikke feil. □



Hanen viser vei

Du har kanskje sett skilt med denne lille hanen. Da er det bare å svinge av veien og ta en nærmere titt.

MER ENN 200 steder langs norske veier finner du slike Veghane-skilt. Kjører du inn til stedet hanen symboliserer, vil du finne gårdstun, setervoller, ystetier og gårdsbutikker som er med i HANEN, hovedorganisasjonen for gardsmat og bygdeturisme i Norge.

Det første skiltet ble satt opp ved Rudi Gard i

Gudbrandsdalen i 2005. Siden har det spredd seg over hele landet, og bare i løpet av første halvår 2025 ble det satt opp opp 25 nye skilt, i tillegg til at det kom inn like mange nye søknader.

For reisende er hanen blitt et kvalitetsstempel og signal om kortreist mat, særpregede overnattingssteder og opplevelser tett på norsk landskap og kultur.

– Når du ser et veghane, vet du at det er noe godt i vente, sier Bernt Bucher Johannessen, daglig leder i HANEN til den norske reisebloggen The Travel Inspector.

Veghanen er et offentlig skilt godkjent av Statens Vegvesen, og kan bare settes opp av virksomheter som er medlem i HANEN og tilfredsstiller kriteriene (se rammesak). Skiltet er en del av et nasjonalt system for å synliggjøre småskalabedrifter som tilbyr varer og tjenester basert på stedege kultur, produksjon og tradisjon.

FØRST: Rudi Gård i Gudbrandsdalen var først ute med å få en veghane, for 20 år siden.

600

bedrifter er tilknyttet HANEN, en tredjedel har en Veghane

Slik får du en hane

- Bedriften må være medlem av HANEN og tilby lokalmat, overnatting eller opplevelser med klar tilknytning til bygdeturisme
- Tilbudet må være åpent for besøkende og synlig fra offentlig vei
- HANEN vurderer søknaden og gjør stedlig befarings ved behov
- Godkjente steder meldes inn til Statens Vegvesen, som har ansvar for å sette opp skiltet
- Flere fylker tilbyr økonomisk støtte til bedrifter som ønsker å bli en del av ordningen.



FRONFOTO THOMAS PETERSSON/RUDI GÅRD

EKTE: Ser du denne hanen, er det bare å vrenge av veien og ta en nærmere titt.



TRUDE HENRICHSEN/HANEN

Smaken av Frankrike

I oktober har du muligheten til å bli med reiseselskapet Albatros på en seks dagers rundreise i Frankrike, med fokus på vinsmaking fra Champagne i nord til Chablis i sør. Reiseruta går med buss, og kombinerer vinsmaking, landsbyliv og fransk matkultur.

Turen starter i Reims, hovedbyen i Champagne, før ferden fortsetter til Epernay, en mindre by, men sentrum for noen av verdens mest eksklusive champagnemerker. Deretter går reisen sørover til Bourgogne, via landskap med åkre, slott og vinranker. Prisen er fra 16 998 kroner per person. Den inkluderer transport, overnatting, frokost, utvalgte lunsjer og middager, fire guidede vinsmakinger (Champagne x2, Bourgogne x1 og Chablis x1), og en gastronomisk rundtur i Dijon med smaksprøver.



ALBATROS TRAVEL



HALF MOON LONDON

Historisk sus

I bydelen Herne Hill sør i London ligger et av byens mest særegne boutique-hoteller: The Half Moon. Hotellet, som holder til i en gammel viktoriansk pub og tidligere musikk-lokale med røtter tilbake til 1760, kombinerer nå stilfull overnatting med levende kulturarv. Her har artister som U2, The Police og Frank Sinatra spilt intime konserter, og poeten Dylan Thomas vanket her i første halvdel av 1900-tallet.

Hotellet har tolv rom, alle med håndplukkede detaljer, britisk design og moderne komfort. Interiøret er varmt og eksentrisk, med en miks av klassisk engelsk pubstil, musikkhistoriske plakater og moderne boutique-elementer.

Dette er gneis

Lahko nasjonalpark ligger i kommunene Meløy og Gildeskål i Nordland, og ble opprettet i 2012. Området dekker 188 km² og er særlig kjent for sitt særpregede geologiske landskap.

Her finnes noen av Norges mest spektakulære eksempler på stripe og foldet berggrunn – bergarter som gneis og glimmerskifer, formet under høyt trykk over hundrevis av millioner år.

Parken rommer også Norges største sammenhengende karstområde, med kalkstein som over tid er oppløst av vann og har skapt hulrom, underjordiske bekker og groper i bakken – såkalte doliner.

Lahko er lite tilrettelagt for turisme og har få stier, men nettopp det gjør området attraktivt for dem som søker stillhet, urørt natur og geologisk annerledeshet.



NORSKE NASJONALPARKER



UFO-byen

Bratislava er en av Europas mest undervurderte storbyer, og har mer enn tradisjonelle turistattraksjoner å by på: UFO-er, arven etter Nazi-Tyskland, og jernteppet, bunkere og borgen til den ondeste kvinnen som har eksistert.

Visste du at...
... Nový Most het opprinnelig Most Slovenského národného povstání (Broen til det slovakiske nasjonale opprøret)?

UFO WATCH+TASTE.GROOVE.



SKYWALK: En luftig vandring 85 meter over Donau. I bakgrunnen ses Bratislava slott.

Tekst og foto: **Ole Johan Moe**

Fra utkikkspattformen på Nový Most (Nybreen), minst like kjent som UFO-breen, får man storslagen utsikt over Bratislava, den eneste hovedstaden i verden som ligger på grensen til tre selvstendige stater. Vi er bare noen steinkast unna Ungarn og Østerrike. På andre siden av elven ligger Bratislavský hrad, det vakre slottet hvis historie strekker seg tilbake til 900-tallet. Under oss ligger UFO-restauranten. Wagyu-biff og hovedretter til 40-50 euro er litt over mitt budsjett, men så dreier det seg om et kjøkken i gourmet-klassen. Selvsagt finnes også en UFO-bar. En flaske med det utmerkede slovakiske ølet Zlatý Bažant kan jeg unne meg. Er du klar for luftig vandring, så kan du ta en «Skywalk» utenfor restaurantens vinduer. Jeg står over

Drap på journalist

Statuen på plassen forestiller en mann med gevær, holdningen er stolt. En hyllest til opprøret partisansoldatene gjorde mot nazistenes marionettregjering i Slovakia. Opprøret ble først slått ned da tyske soldater okkuperte landet.

UFO-BROEN: Rundt 95 meter over bakken er utsikten god fra observasjonsplattformen på toppen av UFO-breen over Donau.

Da Sovjetunionen invaderte Tsjekkoslovakia i 1968, samlet folk seg her. Og igjen under «fløyelsrevolusjonen» i 1989 da fredelige demonstrasjoner førte til at kommunistpartiets diktatur kollapset.

I 2018 ble plassen igjen et samlingspunkt. Jeg står på et fortau pyntet med blomster og bilder til minne om den unge journalisten Ján Kuciak og hans forlovede Martina Kusnirova som ble drept 21. februar 2018. Gravejournalisten Kuciak valgte å gå etter den italienske 'Ndrangheta-mafiaens forbindelse med den slovakiske eliten. 'Ndrangheta spesialiserte seg på unndragelse av EU-midler, og folk fra regjeringspartiet hadde forbindelser til dem.

Kuciak og kjæresten ble henrettet i sin egen leilighet. Det var ingen tegn til innbrudd. Flere ble arrestert for å ha utført drapet, men hvem hadde beordret det? Hendelsen førte til et politisk jordskjelv i Slovakia. Nærmere 30 000 mennesker protesterte i gatene. Statsminister Robert Fico ble beskyldt for å være involvert og trakk seg for å «unngå en politisk krise». Bratislavas vakre fasade har en dunkel bakside.

Å slukke tørsten

– Det er her alle engelskmennene kommer for å drikke seg fulle og slåss. Men det er først i helgene at det tar helt av.

Vi er på bar-til-bar-tur med guiden Zsolt. For å komme under huden på en by, er kanskje



RUIN: Utsikt fra Devin-borgen. På andre siden av Donau ligger Østerrike. Før Sovjetunionens fall, var dette jernteppetets grense inn i Europa.



SUDETENE: De skjulte bunkerne på grensen mellom Slovakia og Østerrike ble bygget på 1930-tallet for å hindre tysk invasjon. De ble aldri tatt i bruk.

«vannhullene» det beste stedet å begynne. Det er folksomt i de trange gatene. Utlendinger og lokale innbyggere nyter sommerkvalden. Barene ligger tett i tett.

– De kaller oss billig-Wien, forteller Zsolt.

Rundt oss ligger gamle kirker og bygninger i bløttkake-wieneriske farger. Det tilbys øl fra mikrobryggerier, prisene vesentlig lavere enn i nabobyen.

– De lokale foretrekker «Djevelens bar».

Zsolt peker. Veggene er dekorert av masker, dukker, djevler og et bilde av Salvador Dalí. Det mørke ølet har en fyldig smak. Jeg bestiller en til. Lokalet fylles raskt mens natten kommer snikende.

I Det tredje riket

Sykelstien går langs idylliske åkere og gjennom små skogholt. Bratislavs nærområder utforskes best på sykkel. Veien er godt tilrettelagt og utelukker ikke en halvliter. En grå bunker stikker opp fra det høye gresset. Det er en av de 14 «skjulte» bunkerne langs grensen mot Østerrike.

Da Hitler kom til makten i 1933, investerte Tsjekkoslovakia i en militær forsvarslinje. Med annektering av Østerrike befant nazistene seg plutselig bare noen kilometer fra Bratislava. Bunkerne ble aldri brukt.

Da Storbritannia og Frankrike inngikk München-avtalen med Hitler i 1938, ble Tsjekkoslovakia tvunget til å gi fra seg Sudetenland, som hadde overveiende tysk

Visste du at...

... Čumil, bronsestatuen av en mann som kommer opp fra kloakken, er et ikon i Bratislava?

Info om stedet

Bratislava har rundt 450 000 innbyggere og Slovakia som nasjon er blant verdens yngste. Bratislava ligger helt vest i landet, rett ved grensen til Østerrike og Ungarn. Byen er delt i to av elven Donau. Wien ligger bare 60 kilometer unna. Et båtcruise på Donau mellom de to byene tar rundt 90 minutter. Kuriosa: Da en ny gang- og sykkelbro over Donau skulle åpnes i 2012 ble det arrangert en avstemning online der folk kunne stemme på forslag. Chuck Norris-broen fikk 12 599 stemmer, men myndighetene satte foten ned. Broen som forbinder Slovakia og Østerrike ble i stedet hetene Freedom Cycling-Bridge

befolkning. Avtalen skulle angivelig forhindre krig, men Hitler visste å spille kortene riktig. Slovakia ble opprettet som en klientstat for Tyskland – og resterende områder ble okkupert.

Bak bunker, inne i et skogholt, ligger en kirkegård til minne om soldater som ofret seg i første verdenskrig. Rett ved siden av er en gammel grensekontroll fra den gang jernteppet lå over Europa. Foran bunker BS-8 står syklene parkert. Det lukter nygrillede pølser. Folk er på piknik en vakker søndag i sentrum av Europa.

På den sorte veggen

Silhouetten av en synagoge er etset inn i den svarte muren. Foran står en abstrakt skulptur kronet med Davidsstjerne.

– Dette var det jødiske kvartaret i Bratislava. En synagoge sto her, og i boligene rundt bodde jødene.

På 1930-tallet var det nesten 15 000 jøder i Bratislava. Forholdene ble etter hvert svært ubehagelige da beboerne ble terrorisert av antisemittiske gjenger.



SOSIALISTISK REALISME:

Overraskende å se en UFO i nabolaget Medzijarký på østkanten av Bratislava. Den ble bygget på midten av 1970-tallet da landet var en del av Sovjetunionen og arkitekturen representerer monumental sosialistisk realisme.

– Imi Lichtenfeld ønsket å forsvare sitt jødiske nabolag mot gjengene. Det var fra gatekampene her at han utviklet kampsporten Krav Maga, sier Zsolt.

Han har selv bakgrunn i kampsport og forteller engasjerende om Imi. Et lite minnesmerke er satt opp på huset hvor han bodde. Da Slovakia ble klientstat for Nazi-Tyskland, økte terroren. Imi klarte å rømme til Israel, men de

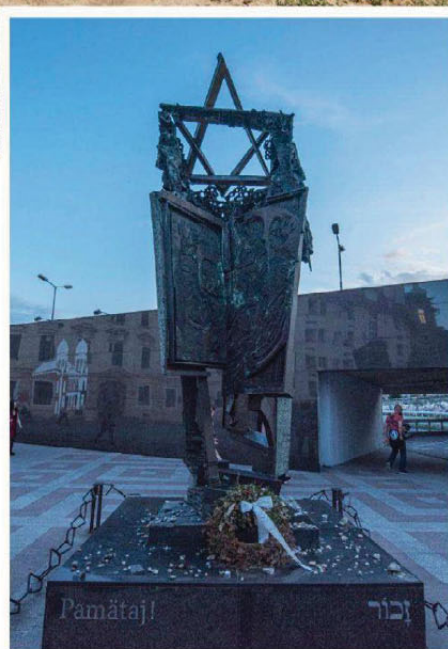


fleste jødene fra Bratislava endte i konsentrasjonsleirene. Nå står kun minnesmerkene igjen.

De falne sovjetene

– Før var det vanlig at alle besøkende tok med blomster for å minne sovjetene som frigjorde oss fra Nazi-Tyskland, men nå skjer det sjeldnere, forteller min husvert.

På fjelltoppen står en bronse-soldat på den 130 meter høye obelisk. Foran ligger gravene. Massegraver tettskrevet med navn, og individuelle graver. Nesten 7000 sovjetiske soldater ble drept da de frigjorde den slovakiske hovedstaden fra nazistene. Noen har lagt ned blomster og en russisk versjon av en euroseddell ved siden av graven. ▶



HOLOCAUST: Jødisk minnesmerke. Mer enn 15 000 jøder bodde i Bratislava på 1930-tallet. Enkelte klarte å flykte da nazistene invaderte, men de fleste ble drept i Holocaust. Før invasjonen var det en synagoge hvor minnesmerket står.



INVADERT: 21. august 1968 rullet sovjetiske tanks inn i Bratislava.



Fra minnesmerket Slavin er det panoramautsikt over Bratislava. Det ble avduket i 1960, den gang de sto nær Sovjetunionen.

Våren 1968

– Boligblokken kom ferdigstøpt. Det var bare å sette den sammen. Som byggeklosser. Hvor lang tid tror du det tok å ferdigstille den?

Guiden Maros står foran den hvite brutalismebløkken.

– Det tok kun tre måneder!, sier han triumferende.

Jeg innser at boligkonstruksjon i Østblokken på 1950-tallet ikke er min sterke side, for jeg ville tippet to uker.

Kommunistpartiet kom til makten i Tsjekkoslovakia etter andre verdenskrig gjennom valg. Boligblokkene ble bygd for arbeidsfolk og landet satset på industri, men distanserte seg etter hvert fra Sovjetunionen. Da vinden av studentopprør blåste over Europa i 1968, ønsket Ale-

xander Dubček, Tsjekkoslovakias leder, «en sosialisme med et menneskelig ansikt.» Økonomiske reformer, ytrings- og bevegelsesfrihet ble innført. Det ga håp, men det ble kortvarig.

Warsawapaktlandene anså Tsjekkoslovakias liberalisering som forræderi. Splittelse oppsto innad i kommunistpartiet. Offisielt sendte sekretær for sentralkomiteen, Vasil Bilak (1917–2014), en invitasjon til Moskva om å hjelpe landet (senere er det blitt hevdet at invitasjonen var falsk). Sovjetunionen svarte med mer enn 2000 stridsvogner og en halv million soldater.

Mannen for stridsvognen

Det var der foran Det filosofiske fakultetet på Universitetet at mannen med stridsvognen sto den 21. august 1968. Et av verdens 100 mest berømte fotografier. Maros peker bort i veikrysset. Like før bildet ble tatt hadde en

MOT: Bildet het bare «Mann med bar brystkasse foran en okkupasjonsstridsvogn». Mannen ble indentifisert først i 1991. Han het Emil Gallo.

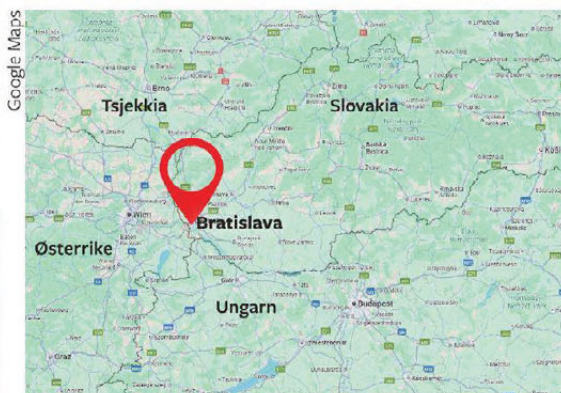
LADISLAV BIELIK



DJEVELSK FRISTENDE: «At the devil's», en bar for de lokalkjente.

17 år gammel jente blitt drept av sovjetiske styrker. Det kom som et sjokk. Hvordan kunne russerne som hadde befridd dem i 1945 nå skyte på dem? Mannen foran stridsvognen river opp skjorta, med den blottede brystkassen vendt mot kanonløpet: Skyt meg!

Mannens identitet ble ikke oppdaget før i 1991. Han het Emil Gallo og var rørlegger. Fem år før invasjonen hadde han mistet kona og var alene om å oppdra og forsørge de fire barna. Mon tro hva han tenkte da han gikk over Šafárik-plassen 21. august 1968 og blottet brystet foran en av stridsvognene. Bildet av Gallo ble ikonisk, men for ham selv endte det ikke vel. Han tok sitt eget liv i 1971. □



iStock/Getty



GUIDE: Zsolt er guide i Bratislava.



SMUG: Turiststrøket i Bratislava.

Visste du at...

... Bratislava har hatt navn som Pressburg, Presporok og Istropolis?



JERNTEPPET: Rester etter Den kalde krigen. Her gikk grensen til Østblokken og «jernteppet» mot Østerrike. Bygget da Slovakia var en del av Tsjekkoslovakia og Sovjetunionen.

Slik kommer du hit

Den enkleste måten å komme seg til Bratislava, er å fly til Wien som ligger kun en times kjøring fra byen. Flere lavprisselskaper (for eksempel Ryanair og WizzAir) har også billige flyginger via andre byer.

Dette kan du oppleve

- Bestig den gotiske Devin-borgen og prøv middelalderiske våpen.
- Utforsk bunkerne som skulle beskytte mot invasjon fra Hitler.
- Slavin – minnesmerke for de sovjetiske soldatene som ofret seg i andre verdenskrig.
- Se relikviene etter jernteppet – grensen som delte Europa.
- Ta et cruise på Donau
- Opplev gamlebyen med de trange gatene og de vakre kirkene.
- Besøk Transportmuseet og fordyp deg i Slovakias historie som bilprodusent.
- Smak på det mangfoldige utvalget av øl som byens mikrobryggerier kan by på.
- Utforsk den sovjetiske brutalisme-arkitekturen.

Her kan du bo

Bratislava har godt utvalg av hoteller i de fleste prisklasser, fra Grand Hotel River Park til langt enklere og rimeligere overnattingstilbud.

Her kan du spise

Bratislava er kjent for sine mikrobryggerier og brede utvalg av godt øl. Prøv den populære retten Bryndzové Halušky, potetdumplings med geitost og bacon.



WIKIMEDIA COMMONS

BLODGREVINNEN: Historien om Elizabeth Báthory har fått legendarisk status innenfor litteratur, film og musikk.

FRYKTET KVINNE

En drøy times kjøring fra Bratislava ligger Čachtice-ruinen, en gang et mektig slott. Der regjerte en av historiens mest beryktede kvinner.



VLADIMÍR RUČEK/WIKIMEDIA COMMONS

Tekst: **Ole Johan Moe**

– Tror du at å bade i blod er hemmeligheten til å holde seg evig ung? Kommer det engelske ordet «bath» fra Báthory?

Den unge, vakre kvinnen i museets billettskranke smiler.

– Interessante spørsmål å undersøke videre. Slottet er åpent til klokken 18. Trenger du noen suvenirer? Eller hva med litt Báthory-vin?

En flaske Báthory-vin fremstår

SERIEMORDERENS SLOTT:

Ruinene av Čachtice-slottet ruver over landsbyen med samme navn. Her bodde Elizabeth Báthory, herostratisk berømt som tidenes verste, kvinnelige seriemorder.

som den perfekte inngangsport til mysteriet om grevinnen Elizabeth Báthory. Jeg fyller glasset. Čachtice-borgen, eller ruinene av den, ligger på en fjelltopp og våker over tettstedet Čachtice i Slova-

kia. Rødvinen er fyldig med en søt ettersmak. Det var mellom disse veggene Elizabeth levde sine siste dager.

Vold og helseproblemer

Hun ble født i 1560 og kom fra en adelig og mektig ungarsk slekt som regjerte i Transilvania, et fjellområde i dagens Romania som er sterkt assosiert med fortellinger om vampyrer og den blodtørstige grev Dracula. Elizabeth var niesen til Stephen Bât-

hory, kongen av Polen. Oppveksten skal ha vært preget av vold og helseproblemer, ifølge Aleksandra Bartosiewicz, adjunkt ved universitetet i Lodz. I 2018 publiserte hun «Elizabeth Báthory – en sann historie».

– Allerede i fire-femårsalderen led hun av epileptiske anfall, voldsomme humørsvingninger samt smertefulle migrener, uttalte Bartosiewicz i et intervju med National Geographic.

Hjemme så hun tjenestefolk ►



WIKIMEDIA COMMONS

som ble regelmessig mishandlet. I en alder av seks skal hun ha vært vitne til en offentlig henrettelse.

Overlatt til insektene

Som 13-åring ble Báthory forlovet med den 18 år gamle grev Ferenc Nádasdy, som ikke var fremmed for voldsbruk. Som nygifte flyttet de til Sárvár hvor Nádasdy ga sin kone en innføring tortur.

– Nádasdy-slottet ble åstedet for en rekke grusomheter, sier Bartosiewicz.

For fornøyselsens skyld skal Nádasdy ha fått en ung jente tjoret fast, smurt inn med honning og overlatt til insektene. Báthorys tante skal ha introdusert henne for orgier samt personer ansett som trollmenn- og kvinner.

Čachtice-borgen fikk hun som medgift. Der ble hun alene da ektemannen dro ut for å krige mot Det osmanske riket.

I 1605 døde Ferenc av sykdom og Elizabeth arvet hele hans formue. Hun ble en velstående og mektig kvinne innenfor murene til Čachtice-borgen.

BRUTAL FORHISTORIE:

Innenfor murene på Čachtice skal det har skjedd grusomheter av ubegripelig karakter.

Unge kvinner forsvant

Jeg får øye på en liten trapp som går inn under borgen. Det er kaldt og fuktig i luften. For enden av tunnelen ligger et skjelett på en benk. Hodeskaller er utplassert og en badebalje står i hjørnet. Det er selvsagt bare rekonstruksjoner av plast, men atmosfæren er dystert.

Etter at Ferenc var død fortsatte det å versere rykter om at tjenere ble brutalt straffet i Čachtice. Volden skal ha eskalert. Fortellinger fra slottet fikk lokalbefolkningen til å nekte å la døtrene ta jobb på slottet av frykt for deres liv.

I 1609 skal Elizabeth ha åpnet skole for kvinnelig etikette. Unge kvinner fra adelen kom langveisfra for å lære, men flere av dem forsvant. At kvinner fra fattige familier ble borte brydde ikke aristokratiet seg nevneverdig om, men da kvinner fra egen stand forsvant

sporløst, begynte mektige slektninger til å reagere.

Matthias II, kongen av Ungarn, beordret etterforskning som skal ha resultert i funn av mishandlede og døde kvinner. Samtlige av de døde var blitt myrdet. I 1610 ble Elizabeth funnet skyldig i drapet på 80 unge kvinner og dømt til husarrest i Čachtice-borgen. Der ble hun til sin død i 1614.

Mysteriet Báthory

Historien om Elizabeth Báthory har fascinert en generasjon av Black Metal-musikere. Jeg lar britiske Cradle of Filth sette stemning gjennom hodetelefonene: «Hear me now. All crimes should be treasured. If they bring thee pleasure somehow.»

Et gjennomgående tema i historien om grevinnen er at hun utførte drapene for å vinne evig ungdom. Hun skal ha badet i blodet fra jomfruer og tortur skal ha gitt henne seksuell nytelse.

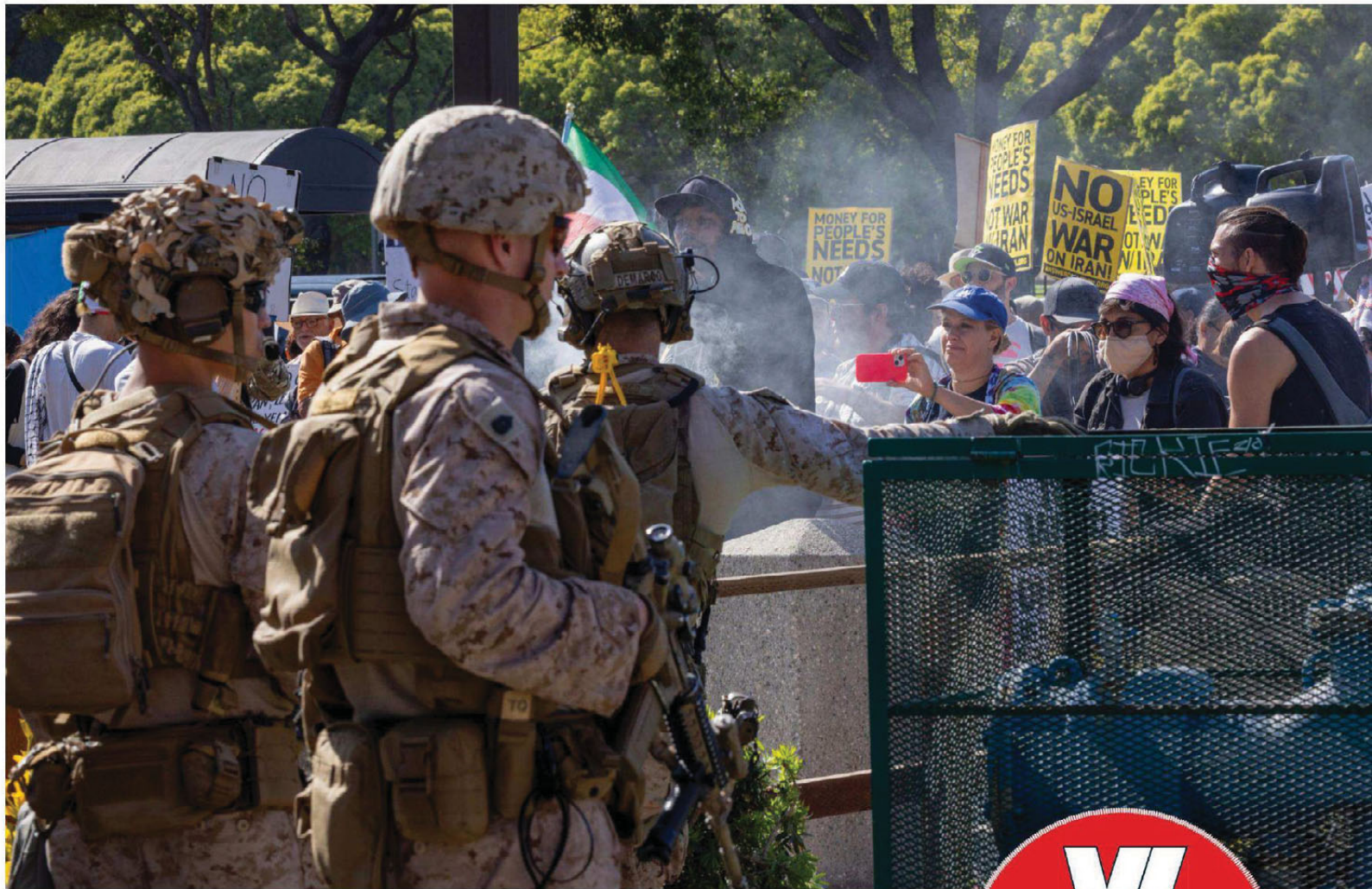
Det er blitt hevdet at Báthorys påståtte blodtørstighet skal resultert i 600 drepte, noe gjør henne til tidenes verste kvinne-

lige seriemorder uten sidestykke.

Hva som er sannheten om grevinnen, er imidlertid fortsatt uvisst. Myndighetene hadde etter sigende vitner og bevis for ugjerningene, men historikere strides. Solid dokumentasjon finnes ikke. Kan Báthory ha vært utsatt for et komplott for å ta fra henne alle eiendommene hun besatte i Ungarn? Matthias II skal ha stått i gjeld til Báthory og hadde således motiv. Var det hele iscenesatt av et adelskap som ikke tålte en mektig og egenrådig kvinne? Var det en regelrett heksejakt Elizabeth ble utsatt for?

Jeg heller i meg det siste glasset. Flasken er tom. Hodet døsiger. Noen regndråper er begynt å falle. Storm i anmarsj. Jeg forlater borgen.

Den kronglete stien leder gjennom skogen. Det mørkner. Bildene av en blodtørstig grevinne surrer i hodet. Kanskje er historien om Elizabeth Báthory overdrevet, men uhyggen slipper ikke taket.



Soldater mot landsmenn og ... hyttefolk?

Denne sommeren sendte Donald Trump militære styrker til en bygning i Los Angeles. 700 marine-soldater i full kamputrustning og 2000 soldater fra nasjonalgarden skulle være klar til å gripe inn overfor demonstranter. Trump er ikke helt unik: Det kan være forbløffende fristende å bruke soldater i uniform mot opprørske eller motvillige landsmenn. Bare spør kommunetopper i Hallingdal.

Vi
menn

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



Da Hamburg druknet

Klokken nærmet seg midnatt en februarnatt. Vinden økte til orkan styrke. Ute på vollene sto politimenn og soldater og kjempet mot det stigende vannet. Så brast dikene, og helvete var løs. Overalt, fra vinduer og tak, hørtes desperate rop om hjelp.



Sjarmerte Hitler og Kennedy

Mektige menn falt pladask for den danske skjønnheten Inga Arvad. Hun fikk plass ved Adolf Hitlers side i hans losje under OL i Berlin. Det skapte trøbbel da Inga noen år senere møtte en mann hun ville gifte seg med: John F. Kennedy.

FASTE SIDER

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

Returadresse:
ART AS
Postboks 209
2021 Skedsmokorset

Vital Plus+

Sirkulasjonsstimulator

Oppgradert bestselger!

Medisinsk godkjent

30 000 solgte i Sverige og Norge

**SPAR
745,-**

BESTILL I DAG!

Telefon: 69 39 90 40 - www.postshop.no

Medisinsk godkjent apparat som brukes av tusenvis av nordmenn hver dag.

Milde elektriske impulser stimulerer blodsirkulasjonen i ben og føtter. Resultatet er at føttene og leggmusklene utvider og trekker seg sammen - på samme måte som å gå en lang tur. Meget enkel i bruk, i valgfri stilling. Behandlingen gjøres sittende i 10 - 30 minutter etter behov, mens du leser eller ser på TV.

Helt uten smerte. Passer til alle aldre.



”

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

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

- jeg kjøpte den for 8 måneder siden. og er veldig fornøyd - kalde føtter er historie - takket være Vitalplus sirkulasjonsstimulator!



Vitalplus 1002

~~2 595,-~~
**NÅ KUN
1850,-**

ØK BLODSIRKULASJONEN I BEN OG FØTTER!

NYHET! Oppladbar og lettere

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



GRATIS! • Verdi kr. 249,-



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

Klarna.

TWA-dbytes.org

Frakt etter Postens takster tilkommer Leverandør: HELGESEN ENGROS AS