

V menn

UKE 42 17. OKTOBER 2025 kr 99



Norske F-35 på tokt med amerikanske B-2

SKAL SENKE RUSSISKE KRIGSSKIP

Testet
nytt våpen:

**BOMBET
NORSK
FREGATT**



Johnny Haglund
i Bolivias indre
**FJELLET SOM
SPISER MENN**

Polen er billig
og trygt
**FEM FLOTTE
STORBYER**

TRUE CRIME

Maren satte øksa i den
voldelige ektemannen
BLANKT FRIFUNNET

INNHOOLD

REPORTASJER

6 Siste oppdrag for KNM Bergen

Senket av presisjonsmissil fra amerikansk bombefly.

14 Angrepet i maratonløypa

Mannen som hatet løpende kvinner.

16 På jobb i verdens farligste gruve

Johnny Haglund har tatt turen til «fjellet som spiser menn» i Bolivia – der arbeiderne fremdeles graver sølvmalm med livet som innsats.

28 Brennpunkt Kaliningrad

Den russiske eksklaven – Putins spydspiss mot Nato – er mindre enn Telemark, men mer enn stort nok til å romme alt som trengs for å utløse ragnarok på kloden.

38 Cruise-mysteriet

Først døde kapteinen, så ble skipet et brennende inferno. Tragedien på Morro Castle er fremdeles et mysterium, snart 100 år etterpå.

48 True Crime: Øksen var siste utvei

Etter tolv år med mishandling og dødstrusler fikk Maren nok. Hun grep øksen og hogde til mot ektemannen. Dommen førte til spontan applaus i rettssalen.

62 Bil: Hyller legenden

Konseptbilen BMW Nazca M12 var en sensasjon, da den ble vist frem første gang i 1991. Så ble den glemt. Nå kommer den til Oslo Motor Show.

72 Test: Peugeot E-5008

Endelig firehjulsdrift på en av klassens mest populære.

76 Reise: Førstemann til Polen

Storbyferie i polske reisemål perfekt for lommeboka.

I DENNE UKENS VI MENN ...

...kan du lese om et av de farligste områdene i verden akkurat nå: Kaliningrad. Landområdet tilhører Russland, men er omgitt av Østersjøen, Polen og Litauen. Russerne har baser for flere våpengrener og atomvåpen i eksklaven midt i Nato, litt som Vest-Berlin, bare med motsatt fortegn.

En konflikt om adkomst til eksklaven eller militære manøvre vil kunne gi direkte konfrontasjon

mellom Nato og Russland. Foreløpig er alt rolig, trikkene går noenlunde i rute og de styggeste minnesmerkene fra Sovjet-tiden er revet i Kaliningrad. Men få områder følges med større bekymring og uro.

Takk for at du leser Vi Menn!

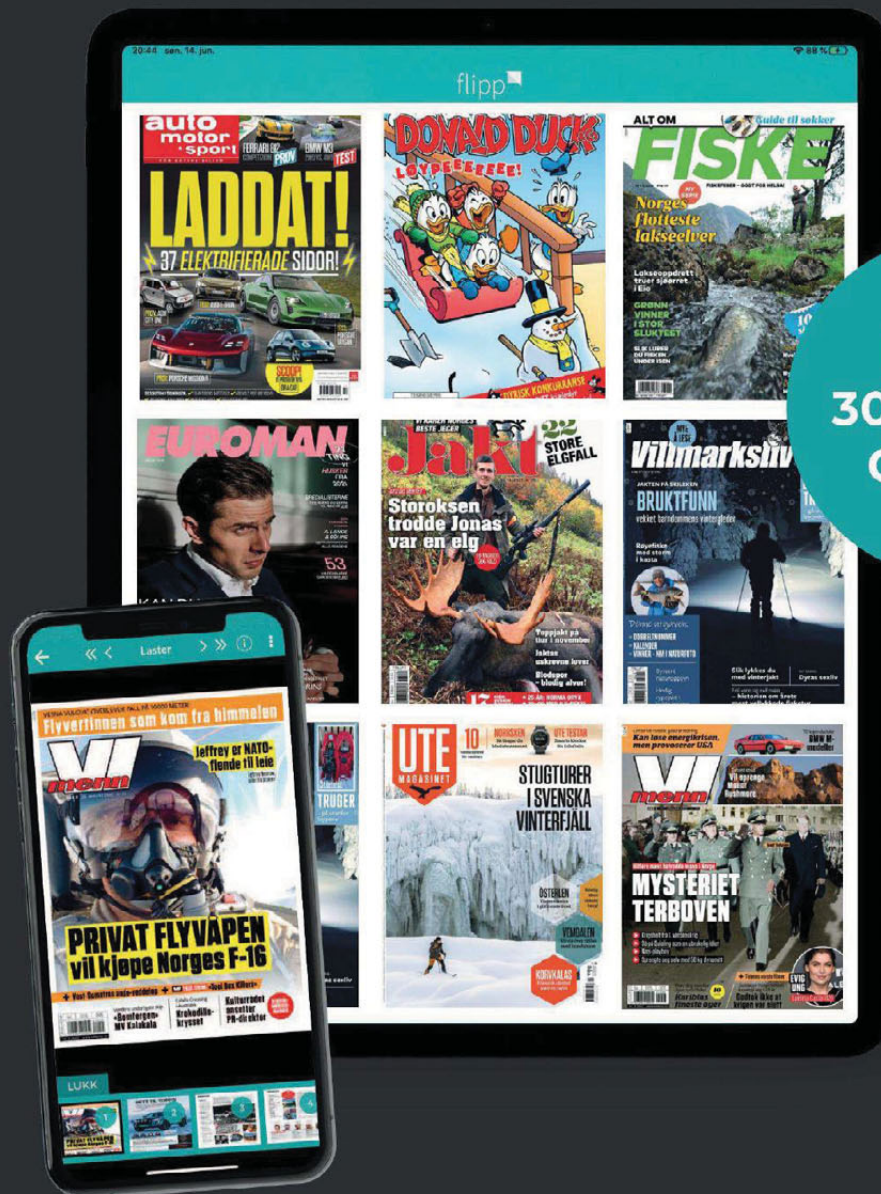
Lars-Erik Nygaard



« Grønne kokablader sitter mellom tennene. De har kjeften full. Så forsvinner de, på vei ut av gruen mange definerer som verdens farligste.



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



PRØV
30 DAGER
GRATIS

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



Flipp.no

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

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

flipp

INNHOOLD

FASTE SIDER

12 Sløseriombudsmannen

Svevende togdrømmer i Hønefoss.

24 Blinksudd

Rett ned Nordveggen.

26 Yans 10 på topp

Dobbeltnavnet skjemmer ingen.

27 ... og så ble det skjenk

Avsindige av absint.

34 Grafikk

Slik var Robert Redfords skuespillerliv.

36 Ny viten

Amerikanernes rom-hemmelighet.

44 Quiz

Vi Menns spesialquiz med tolv nye spørsmål og svar.

45 Kryssord

Vinn én million med flax!

46 Sudoku

Ukens hjernetrim.

55 TimeOut

Skråblikk på verden.

56 Kule sider

Ukens vitser, samt Lunch, Pondus, Radio Gaga, Absurdgalleriet m.fl.

74 Reisemix

Mørk turisme lokker, Trysil får gondol og den letteste veien til Gaustatoppen.

82 Neste uke

12

Forestill deg en moderne by som Hønefoss, med en metro som svever i luften, elegant og effektivt knyttet til byens hjørnesteiner.



LEDER

Stammekrig

En spesiell sjåvinistisk tilstand i politikken kalles tribalisme. Det er når politikk farges av hvilken gruppering, eller «stamme» du tilhører. Alt som skjer i samfunnet tolkes slik at det støtter «din» stamme og beviser at «den andre» stammen tar feil.

Når tribalismen øker på ytterste høyre og ytterste venstre, minsker rommet i sentrum. For eksempel rommet til å respektere politiske motstandere. Det å mene at selv om du er uenig i den og den politiken, så er motstandens intensjoner gode, er uaktuelt – de tilhører feil stamme og er per definisjon onde.

I et liberalt demokrati er vi avhengig av meningsbrytning. Fri debatt og brutal ytringsfrihet – ingen kan i et liberalt demokrati kreve å gå ukrenket gjennom livet.

USA har mer tribalisme enn Norge, men det er lett å se at det er på vei også hit. Ekstreme krefter på begge sider jobber for å minske sentrum i politikken. Resultatet er blant annet mer politisk vold. I USA har høyre-ekstreme drept flest, men aksepten for politisk vold er urovekkende høy på ytterste venstre – hele 25%.

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 130 land. Vi er en stiftelse, og Egmont Fondet deler årlig ut over 90 millioner kroner til et bedre liv for barn og unge. Vårt motto «We bring stories to life» har sterke publisistiske verdier. Vi står bak mer enn 700 magasiner, tegneserier, Klikk.no, TV 2, Nordisk Film, kinodrift, samt flere 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



REDAKSJONEN



Mats Ulshagen
mats.ulshagen@egmont.com



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



Martin Jansen
martin.jansen@egmont.com



Jørgen Johannessen Kind
jorgen.kind@egmont.com



Tore Strøm
tore.strom@egmont.com

VIKTIG INFORMASJON OM ABONNEMENT!

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

KUNDESERVICE:

Tlf. hverdager 08-16: 22 58 52 30
E-postadresse: abo-vm@egmont.com
Fint om du har ditt kundennummer klart ved henvendelse til oss.
Abonnementet løper til du sier det opp.
Abonnementspriser: 1 år kr 2377,- (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



ELEKTRISK 5-SETER MED PLAN

MUSSO EV SUV 4X4

KGM

Made in Korea

LEASING FRA KUN

3.990,-*

PR MND



5-SETER FRA KUN 469.900,-

Tilbys også som 2-seter varebil.

Les mer på kgm-auto.no



SUVERENE GARANTIER

Nybilgaranti 7 år / 150 000 km. Batterigaranti 10 år / 1 million km

Nå kommer heleelektriske Musso EV 4x4 – en ny type SUV med plan. Den er et helt nytt bilkonsept til en suveren pris, og er den ultimate kombinasjon av SUV-kvaliteter, et praktisk lasteplan og fem seter. Musso EV 4x4 representerer et nytt tankesett i utviklingen av fremtidens elektriske biler; En familiebil med avansert firehjulstrekkssystem og et romslig plan med god nyttelast. Koreanske Musso EV 4x4 er bygget fra grunnen av som en heleelektrisk SUV med firehjulstrekk og er et moderne og anvendelig bilvalg for både firmaer, familier og aktive brukere.

*Betingelser: 36mnd/30.000km, Kr. 119.280,- i startleie. Etablerings-/tinglysingsgebyr 4.995,-. Nominell Rente 5,90%. Total 271.335,-. Etableringsgebyr, tinglysning, termingebyr, frakt, klargjøring, metallic-lakk og vinterhjul er inkludert i prisen. Vi tar forbehold om skrivefeil.



BANG: KNM «Bergen» var målfartøy utenfor Andøya da det amerikanske luftforsvaret i samarbeid med det norske testet nytt våpen.

Her bombes KNM «Bergen»

Missilet ble sluppet fra et amerikansk B-2 stealth-bombefly eskortert av fire norske F-35. Kort tid etter traff presisjonsbomben den gamle fregatten, som lå oppankret utenfor Andøya.

Tekst: **Martin Jansen**

TREDJE SEPTEMBER i år lå KNM «Bergen» oppankret utenfor Andøya i Nordland for et siste oppdrag. Den gamle fregatten i Oslo-klassen var målfartøy da det amerikanske luftforsvaret i samarbeid med det norske gjennomførte et såkalt langtreggende angrepsscenario.

Bruken av et utrangert fartøy til testformål gir realistiske rammer, samtidig som skipet får en siste rolle i tjeneste for Sjøforsvaret – denne gangen som bidrag til

utvikling av ny kapasitet og erfaring i samarbeid med allierte.

KNM «Bergen» ble tatt ut av operativ drift i 2005 etter å ha vært i tjeneste siden 1965. Hun har de seneste årene ligget som målfartøy ved Ramsund Orlogsstasjon.

KNM «Bergen» var i mange år en viktig del av Sjøforsvarets flåte og har deltatt i en rekke NATO-operasjoner, blant annet Operation Maritime Monitor utenfor Balkan i 1992. Operasjonen ble innledet 16. juli 1992 som et bidrag til å opprettholde sanksjonene mot de stridende par-



TORBjørn Kjosvold / Forsvaret

OSLO-KLASSEN: KNM «Bergen» ble tatt ut av tjeneste i 2005.



Ørjan Andreassen / Forsvaret

KUNSTIG REV: Ifølge Forsvaret ble KNM «Bergen» strippet og rensert for farlig avfall før oppdraget som målfartøy.

TEST: Onsdag 3. september ble det gjennomført et såkalt langtrekkende angrepsscenario, hvor fire norske F-35 og et norsk P-8 Poseidon deltok sammen med ett amerikansk bombefly av typen B-2 Spirit. Målet var å bekjempe et sjømål i en realistisk setting.





tene vedtatt av FNs sikkerhetsråd. Operasjonen var NATOs første bidrag i konflikten på Balkan.

Testet nytt våpen

Det primære formålet med bombing av KNM «Bergen» var å teste et presisjonsvåpen av typen Quicksink, som er under utvikling ved Air Force Research Laboratory.

Formålet med Quicksink er å utvikle rimeligere, luftbårne

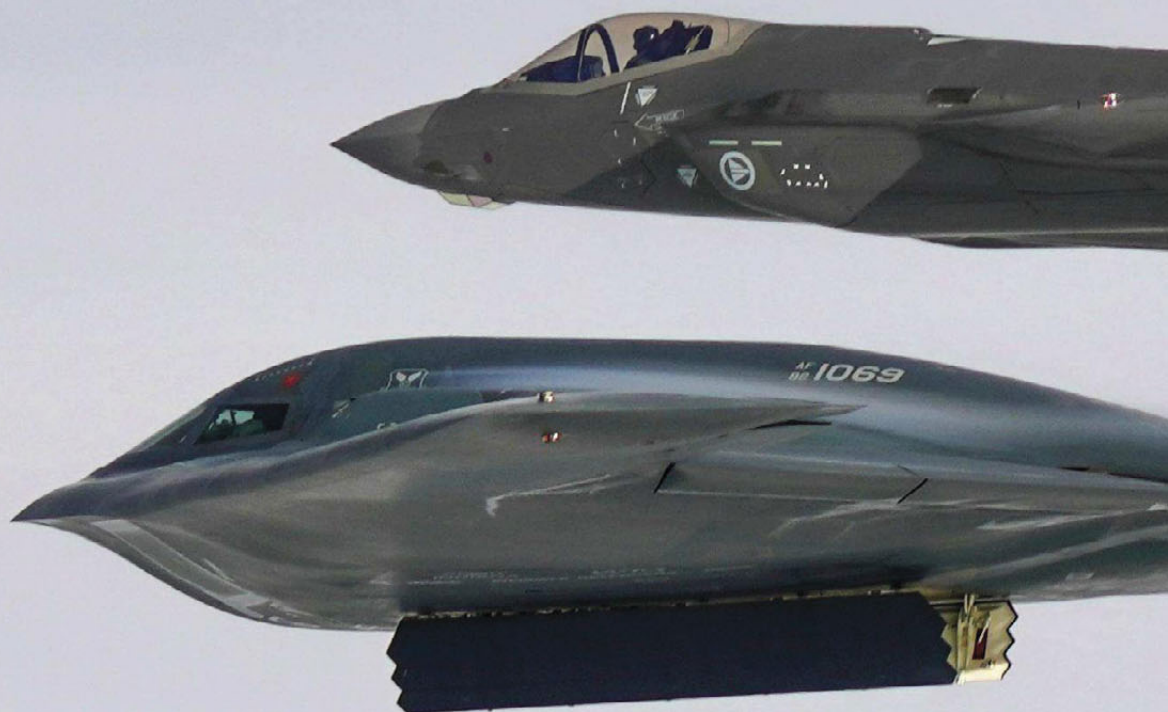
missiler til å sette overflatefartøy ut av spill.

Tradisjonelle antiskipsmissiler som Harpoon og LRASM (Long Range Anti-Ship Missile) er svært kostbare, men Quicksink-metoden handler om å modifisere masseproduserte bomber til å bli presisjonsvåpen. Metoden bygger videre på JDAM-teknologien (Joint Direct Attack Munition) som gjør standard luftbårne bomber om til presisjonsvåpen ved ►



U.S. AIR FORCE

RIMELIGERE PRESISJON: Kjernen i Quicksink-teknologien er å gjøre standard luftbårne bomber om til presisjonsstyrte missiler.



PRESISJONSVÅPEN: Et amerikansk bombefly av typen B-2 Spirit slapp det presisjonstyrte missilet. Det ble eskortert av fire norske F-35.





å legge til ny haleseksjon med GPS og såkalt treghetsnavigasjon (INS). Quicksink-teknologien tilfører spesialisert programvare og sensorer for å øke presisjons- evnen ytterligere.

Quicksink er fortsatt under utviklingen og med bombingene av KNM «Bergen» fikk US Air Force testet evnen til å bekjempe et sjømål i en realistisk setting.

I tillegg til å teste Quicksinks kapasitet, fikk amerikanerne blant annet også testet B-2s rekkevidde og fleksibilitet med tanke på våpenlast.

Nære allierte

Fire norske F-35 og et norsk P-8 Poseidon deltok sammen med B-2-flyet da Quicksink ble testet.

– Dette er et tydelig eksempel på hvordan vi sammen med nære allierte utvikler og tar i bruk nye kapasiteter raskere og smartere,

uttaler Scott Gunn, oberst i det amerikanske luftforsvaret.

– Vi er meget fornøyd med at amerikanerne ønsker å teste slike nye våpen sammen med norske styrker. Dette viser at USA prioriterer å opprettholde stabilitet og sikkerhet i nordområdene. Stabilitet i nordområdene er viktig både for norsk, europeisk og amerikansk sikkerhet, sier Rune Anderssen, viseadmiral og sjef for Forsvarets operative hovedkvarter (FOH).

Kunstig rev

Hva med KNM «Bergen»? Før oppgaven som målfartøy ble skippet ifølge Forsvaret strippet og klargjort, slik at det ikke inneholdt farlige stoffer eller komponenter. På sikt blir det liggende som kunstig rev, noe som kan bidra til maritimt liv og et nytt økosystem under vann. □

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

Svevende planer i Hønefoss

Alle som har sett fremtidsfilmer skjønner at verdensbyen Hønefoss trenger svevebane. Hvordan skal folk ellers komme seg rundt?

HØYRE VAR ET ansvarlig og nøkternt parti. Nå er de blitt eksponenter for tøyseprosjekter. Som i Oslo, hvor partiet ønsket å bruke skattepenger på hydrogen-fly som skulle fly Oslo - Kristiansand tur-retur. Høyre var veldig klare på det. De burde kanskje sjekket med Boeing eller Airbus. Da ville de fått den nedslående beskjeden at teknologien som vil gjøre kommersiell drift mulig, manglet. Snakk om valgløfte i det blå!

Ringerike Høyre følger nå opp tradisjonen fra Oslo og foreslår svevebane i Hønefoss. Og dette i byen som ikke engang greier å få noe så traust som en kollektiv buss-tjeneste til å gå rundt økonomisk. Pytt, pytt, vi må ha svevebane!

FOR DE SOM lurar: Svevebane, eller hengebane, er en slags omvendt jernbane. I motsetning til en taubane, der vognene trekkes i vaier, henger toget under skinner som går noen meter over bakken. Konstruksjonen er lite brukt. I Europa finnes det bare én hengebane i drift, i tyske Wuppertal.

Ringerike Høyre lar seg ikke avskrekke, de følger opp den merkelige tendensen i partiet: Sløsbort mest mulig skattepenger på grønne luftslott! Ordfører i Rin-

gerike kommune, Runar Johansen (Høyre), forestiller seg en sveve-metro i Hønefoss – byen med snaue 17 000 innbyggere. Har ordføreren forsett seg på filmer som «Blade Runner» og «Metropolis»? Sjekk hans beskrivelse av prosjektet i lokalavisen Ringerikes Blad:

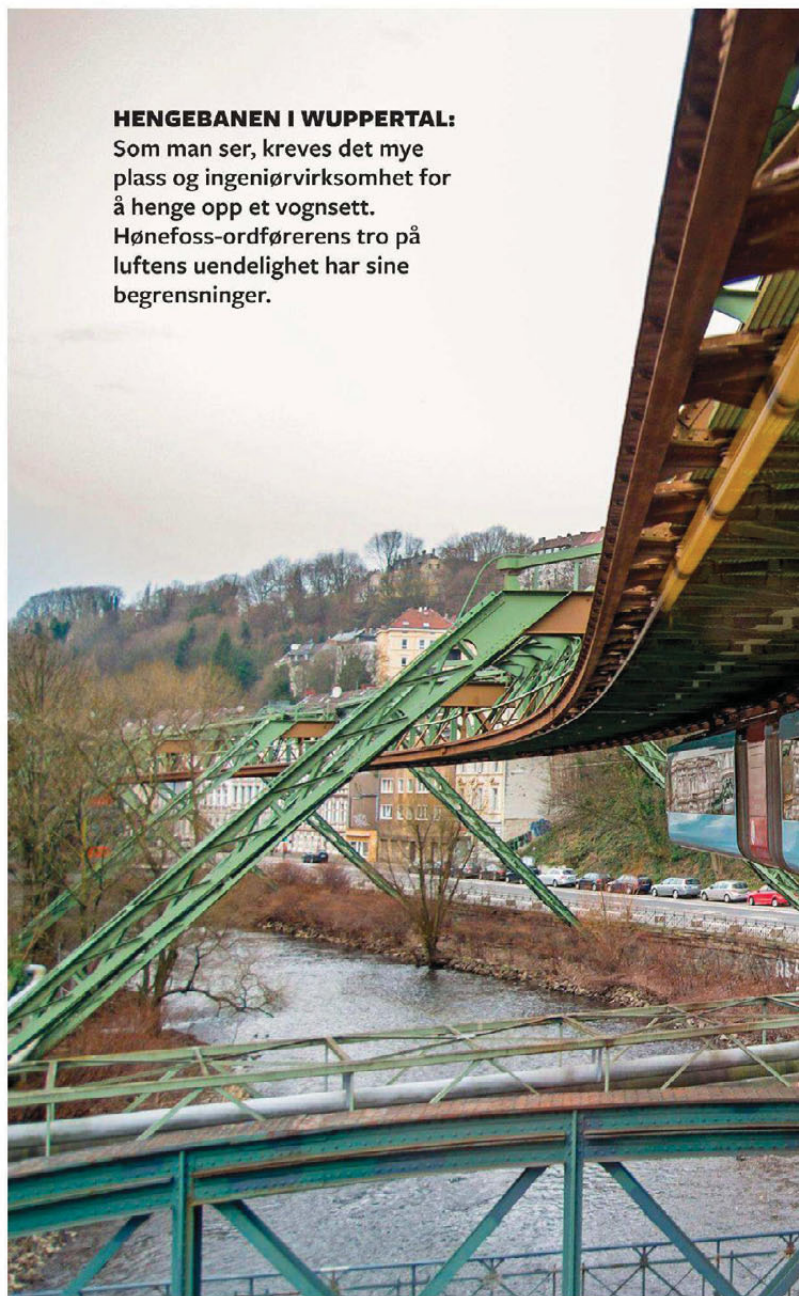
– Forestill deg en moderne by som Hønefoss, med en metro som svever i luften, elegant og effektivt knyttet til byens hjørne- steiner.

JEG SLITER MED ordførerens fremstilling av Hønefoss som en «moderne by», men det er nå så. At han kaller svevebanen metro, er mer pussig. En metro er en undergrunnsbane, altså det vi enfoldige i Oslo kaller T-bane. Den svever ikke.

Hønefoss har uansett ikke råd til T-bane. De vil ha noe mye sjeldnere, et transportsystem hvor togene henger under et skinnenett som går flere meter over bakken, frittstående spor, opphengt eller festet på pilarer. Ordfører Johansen poengterer at denne luftbanen krever mindre areal enn tradisjonelle transportsystemer, midt i blinken for Hønefoss som sliter med trafikkork og begrensede muligheter for et effektivt veisystem. En begejstret

HENGEBANEN I WUPPERTAL:

Som man ser, kreves det mye plass og ingeniørvirksomhet for å henge opp et vognsett. Hønefoss-ordførers tro på luftens uendelighet har sine begrensninger.



BLADE RUNNER III: HENFALLS

Ordføreren framhever at luftbanen krever langt mindre plass enn tradisjonelle transportsystemer. Dette ser han som spesielt nyttig i en by som Hønefoss, med bilkøer og små muligheter for å lage et effektivt veisystem.

– Man tar ikke noe areal; man må ikke kjøpe eiendom, og det er mye billigere enn å bygge vei. Alt er opptatt. Det eneste som er ledig er lufta, sier han til Ringerikes Blad.

I Hønefoss ser Johansen for seg at en luftmetro kan binde sammen viktige områder som sentrum, togstasjonen, kulturelle knutepunkter og boligområder. Potensielle stasjoner foreslås:

Hønefoss busstasjon og Hønefoss togstasjon.

Kuben/sentrum.

Kulturhusområdet.

Ringerike sykehus/Hvervenmoen.

(Fra ringblad.no 28. juli 2025)



FLAVIU BOERESCU/NTB



GORM KALLESTAD/NTB

VERDENSBYEN: Man skjønner fort at Hønefoss trenger et svevebane-nettverk. Her er avstandene svimlende. Mange har bil og lager kø. Og fottøyet slites.

Ordfører vil ha svevebane i Hønefoss: – Mye billigere enn å bygge vei



VIL SKAPE DEBATT: Ordfører Runar Johansen (H) vil gjerne skape debatt om hvordan det kan bli mindre køer i Hønefoss. Foto: Pål Tr. Mannsverk

FAKSIMILE FRA RINGBLAD.NO/FOTO: PÅL TR. MANNSEVERK

I DET BLÅ: Høyre-ordfører Johansen overgår sin kollega i Oslo. Svevetog i en by på 17 000 sjeler danker ut Lae Solbergs fantasi-hydrogenfly til Kristiansand.

Johansen lister opp hvilke deler av byen som skal knyttes sammen, og fremhever at dette vil tiltrekke seg «både lokale og internasjonale besøkende». Antagelig et viktig poeng, da disse besøkende, særlig de internasjonale, sikkert nekter å dra til bydeler som ikke nås med luftbane.

ORDFØREREN MENER AT luftbanen vil være glimrende markedsføring for Ringerike, og at Hønefoss kan bli en attraksjon ved å være den første byen i Norge som får en slik løsning. Han

uttaler antagelig dette med de internasjonale besøkstallene i Wuppertal (Derricks fødeby) som underlag. Som med alle grønne luftslott-prosjekter, fantaseres det om å gjøre en bit Norge til «en pioner innen moderne og bærekraftige urbane løsninger». På skattebetalernes bekostning.

Kommunen og lokalpolitikerne i Ringerike har i årevis arbeidet med en ny veiløsning i Hønefoss. Uansett hva de tenkte, ble alternativene for kostbare. Svevebane-ideen er antagelig et desperat forsøk på å redusere biltrafikken

og gi færre køer i sentrum. Ordfører Johansen varsler sterkt subsidierte billetter, helst rundt 25 kroner. Altså subsidiert av skattebetalerne. Generøst.

SAMTIDIG HØRER VI at buss-selskapet Brakar må kutte antall avganger på to bussruter i Hønefoss. De skylder på en dramatisk kostnadsvekst i kollektivtrafikken, samt at Brakar i 2024 ble pålagt budsjettkutt på 45 millioner kroner i Buskerud fordi fylkeskommunen måtte spare penger. Er det penger igjen til en sveve-

bane som krever en helt ny – og massiv – infrastruktur? Ordføreren har tro på private investorer. Det har ikke jeg. Gitt den dalende entusiasmen for grønne prosjekter blant de private, blir dette skattebetalernes dans. Igjen.

Når de ikke engang klarer å få buss-driften i balanse, tror jeg det mest fornuftige er å avslutte svevet og lande i virkeligheten. Den offentlige sektor har nok å ta seg til. Hvis ordføreren begynner å skråle «Kom gi meg hånden din nå, så svever vi høyt i det blå», bør du kjenne frykt.

«Kom deg til helvete ut av løpet mitt»

Året er 1967, stedet Boston. En løpende kvinne blir tilsynelatende overfalt av en hissig, liten fyr i dress. Han heter Jock Semple, og han er ganske riktig sint. Fortørnet.

Tekst: Lars-Erik Nygaard

Foto: Getty Images/NTB Scanpix

KVINNEN HAR NEMLIG gjort seg skyldig i et grovt overtramp. Hun løper Boston Marathon, og det er ikke lov – hvis du er kvinne. I reglementet heter det at kvinner maksimalt får løpe en (engelsk) mil, 16 kilometer. Mer har ikke en kvinnekropp godt av.

Og løpsdirektør Semple er en mann som tar reglementet på alvor.



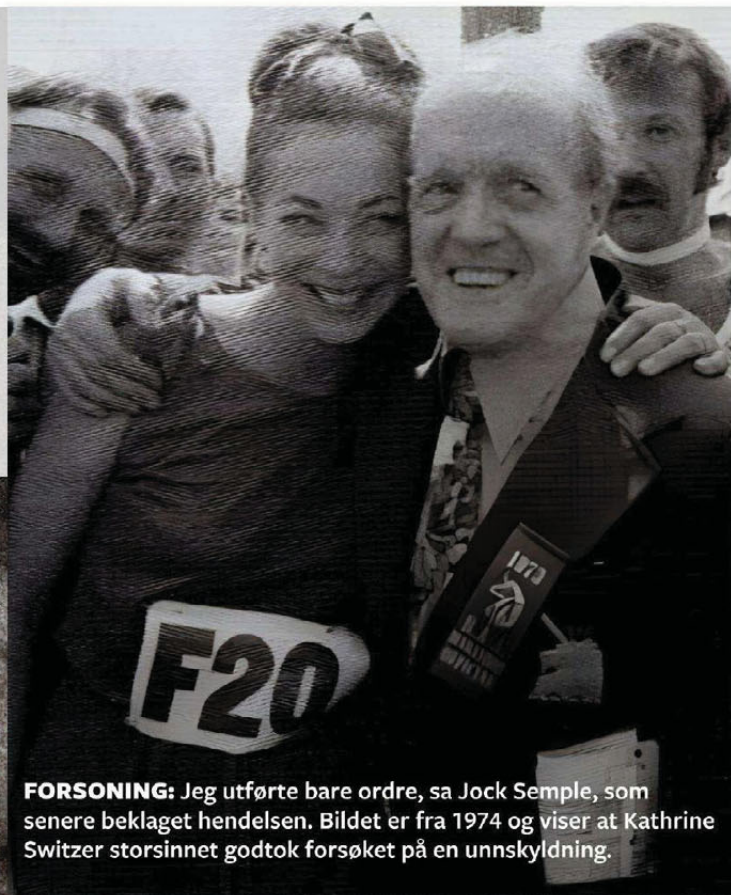
Kvinnen – Katherine Switzer, den gang 20 år gammel, forteller om hendelsen:

– Jeg gjorde ikke noe forsøk på å skjule meg eller kle meg ut som en mann. Jeg hadde rød leppestift og langt hår. Jeg ble oppdaget av noen pressefotografer i en følgebil, og de ropte til denne løpsdirektøren som var i nærheten. Plutselig kom han løpende etter meg. Jeg så han var vill i blikket. Han grep etter startnummeret og skrek «Kom deg til helvete ut av

løpet mitt!» Jeg ble livredd. Heldigvis løp jeg sammen med kjente. En holdt ham igjen, og kjæresten min (til høyre i bildet) satte inn en kroppstakling så fyren fløy gjennom lufta.

Switzer kom til mål uten flere hindringer og ble dermed den første kvinnen som fullførte Boston Marathon.

På år senere ble det latterlige reglementet endret, og i dag kan som kjent kvinner løpe akkurat hvor langt de vil. □



FORSONING: Jeg utførte bare ordre, sa Jock Semple, som senere beklaget hendelsen. Bildet er fra 1974 og viser at Kathrine Switzer storsinnet godtok forsøket på en unnskyldning.



– STANS DEN KVINNEN: Katherine Switzer, var 20 år gammel i 1967 og hadde lyst til å løpe maraton. Arrangøren syntes det var en dårlig idé.

NTB SCANPIX

FOTO: BETTMAN/GETTY IMAGES

«FJELLET SOM SPISER MENN»

4824 meter over havet i Bolivias fjellverden ligger Cerro Rico. Her er det gravd etter sølv siden 1545. Snart 500 år senere er dette fortsatt et livsfarlig arbeid. Fjellet har trolig mer enn 20 000 gruveganger. Og over 10 000 gruvearbeidere. Ikke alle av dem kommer ut av fjellet i live.



TRANGE KÅR: Arbeidshverdagen til Sandro og Jonathan er brutal sett med norske øyne. Arbeidet i de trange gruvegangene er hardt og risikabelt. Redskapen er enkel. De to karene fyller vogner med masse og trekker dem ut med manuell kraft, gjennom mørke og støvete ganger i fjellets dyp.



Tekst og foto:
Johnny Haglund

Luften utenfor er tynn. Her inne kjennes den også tett. Et tykt lag med støv danser i lysstrålen fra hodelykten. Gruvegangen er trang og mørk. Sammen med min kjentmann, Jhonny, ja, han heter faktisk det, labber jeg krokrygget innover i fjellet. Jhonny har selv jobbet som gruvearbeider i Cerro Rico. Han ga seg etter bare noen år.

– Jeg vil gjerne leve til jeg blir 100, forteller han. Ordene hans blir litt borte i den tette luften, men jeg får det med meg. Også det neste han sier:

– Gjennomsnittlig levealder for dem som jobber her fra de er unge, er rundt 48 år.

Vi følger en smalsporet skinnegang. Jhonny forteller at fire unge menn arbeider noen hundre meter lenger inn i fjellet. Luften føles tung og tett, men innimellom kommer det drag av friskere luft. Kjentmannen peker på en sort plastslange, som går gjennom gruvegangen.

– Luft som pumpes inn utenfra, forteller han og peker på et og annet hull i slangen.

– Her kan du trekke frisk luft, og det er viktig. Flere partier av gruvegangene har svært giftig luft, men du vet aldri hvor, sier Jhonny.

Vi hører først skramlingen, ser lys som flakker, og så dukker to unge menn opp, Sandro og Jonathan. De har en vogn fylt med malm mellom seg. Sammen dytter de og drar den rundt ett tonn tunge vognen. Begge puster tungt. Skinnegangen ser gammel og slitt ut. Flere steder ligger steiner og sand i veien og bremses hjulene på vognen.

– Hvorfor rydder de ikke skinnegangen, spør jeg.

– De har ryddet, smiler Jhonny.

– Det du ser nå, har rast ned siden de gikk inn her for en halvtime siden.

Snakker quechua

Sandro og Jonathan tar seg tid til et stopp. Ikke på grunn av meg, men fordi Jhonny tydeligvis er en respektert mann her.

– Disse karene har laveste rang



av alle gruvearbeiderne i fjellet, forklarer Jhonny.

Han forteller at gruvearbeiderne er rangert etter erfaring. De to unge mennene på 17 og 20 år har kun jobbet to år i gruen. Jobben deres er derfor stort sett å transportere malmen ut.

Jhonny veksler noen ord med Sandro og Jonathan. De tørker svette fra pannen, mens de forteller at en arbeidskamerat ble skadet tidligere samme dag.

– Rodrigo ble klemt mellom fjellet og en malmvogn, forteller Sandro.

Han snakker ikke spansk, men quechua, inkaenes språk.

– Alle her snakker quechua, forteller Jhonny, mens han rister oppgitt på hodet mot de unge karene. Han ber dem være oppmerksomme.

– Vi følger med, nikker guttene. De forstår hva Jhonny sier, men

av ansiktsuttrykkene å dømme, skjønner de ikke helt hva han mener med å være oppmerksom. Skulle det skje et ras, eller at en gruvegang kollapse, er det trolig kun flaks som kan redde dem.

Mennene smiler skjelt.

« Disse karene har laveste rang av alle gruvearbeiderne.



Grønne kokablader sitter mellom tennene. De har kjeften full. Så forsvinner de, på vei ut av det som mange definerer som verdens farligste gruve.

«Fjellet som spiser menn og gir verden sølv»

Cerro Rico er spansk og betyr Det rike fjellet. Og fjellet lever opp til navnet.

– Spanjolene begynte å grave ut sølvmalm her i 1545, forteller Jhonny da vi en time senere er ute i frisk luft igjen.

Siden den gang har det vært kontinuerlig gruvedrift i fjellet. Nå, 480 år senere, er det nær-

GRUVEFJELLET: 4824 meter høye El Cerro Rico, det rike fjellet, ruver over Potosí. Byen ligger rundt 4070 meter over havet og var en svært viktig by i det spanske koloniimperiet.

mere 600 gruver og mer enn 20 000 gruveganger i Cerro Rico. Fjellet er gjennomhullet som en sveiterost.

I århundrer var byen rett ved fjellet, Potosí, blant de rikeste i verden. Men oppdagelsen av sølv i Cerro Rico i 1545 forvandlet ikke bare Potosí. Fjellets rikdom fikk også konsekvenser for verdensøkonomien, kolonialismen og millioner av menneskers liv.



LYS I MØRKE: Hodelyktene er eneste lys i gruvemørket.



SKINNESMØRING: Å få de rundt ett tonn tunge vognene ut av fjellet er ikke lett. Derfor «smøres» skinnene med vann. Det fjerner grus, sand og andre hindringer som ligger på de gamle skinnegangene for en stakket stund.



PUST I BAKKEN: Manuel (18) tar en kort pause dypt inne i en gruvegang.

Da spanske conquistadorer fikk vite om funnet, ble fjellet raskt en av de viktigste inntektskildene til det spanske imperiet. Potosí vokste i løpet av få tiår til en av de største og mest velstående byene på den sørlige halvkule, med en befolkning på nærmere 160 000 på 1600-tallet – nesten like stor som London på den tiden.

Sølv fra gruvene ble smeltet,

raffinert og sendt via Peru eller Chile til Spania, og derfra videre til resten av Europa, til og med til Asia. På denne måten ble Potosí en motor i det som i dag omtales som den tidlige globale økonomien.

Slavearbeid

Men rikdommen hadde også en mørk side. Arbeidet i gruvene var ekstremt brutalt. Spanjolene ►



UT I DAGEN: Nok en vogn er fylt med sølvmalm og trekkes ut av fjellet. Antonio (17) nærmest, Manuel (18) i bakgrunnen.



UNDERVERDENS HERSKER: Jhonny ofrer en skvett sprit til El Tío, som herskeren av underverdenen og sølvårene i fjellet. El Tío kan ifølge gammel tro både beskytte og straffe gruvearbeiderne.



innførte et system kalt mita, tvangsarbeid, der både urfolk fra Andesfjellene og afrikanske slaver ble tvunget til å både bo og arbeide i gruvene under umenneskelige forhold.

Arbeidsdagene var lange. Ventilasjonene i gruvene var omtrent ikke-eksisterende, hvilket førte til at luften i mange av gruvegangene var giftig. Mange omkom av gruveganger som krasjet, silikose (lungesykdom som oppstår når man puster inn støv som inneholder mye kvartsstøv) og kvikksølvforgiftning.

– Kvikksølv ble brukt i raffineringsprosessen, forklarer Jhonny og legger til dystre tall:

– Historikere anslår at millioner av mennesker, noen hevder rundt åtte millioner, har mistet livet i Cerro Rico siden gruvedriften startet her i 1545. Derfor

ble Cerro Rico kalt «fjellet som spiser menn og gir verden sølv».

Ifølge Jhonny er gruvene en tryggere arbeidsplass i dag, hovedsakelig fordi den øverste delen av fjellet, hvor spanjolene gravde, er stengt.

– Omtrent 200 gruver er operative nå, og de ligger i midtre og nedre del av fjellet, forteller Jhonny.

Likevel skjer det rett som det er at gruveganger krasjer eller steiner raser ned fra vegger og tak. I tillegg er det fortsatt utfordringer med støv og farlige gasser.

Nøyaktige tall er vanskelig å oppdrive, men en organisasjon ved navn Musol, som støtter enker av døde gruvearbeidere, hevder at det i snitt dør fire arbeidere gruvene hver eneste måned. Året rundt.

– Gruvene i Cerro Rico er fort-



satt de farligste i verden, sier Jhonny.

10 000 jobber inne i fjellet

På mine reiser hører jeg stadig folk definere steder som «verdens vakreste, verdens skumleste, verdens dypeste, verdens farligste». Derfor tar jeg alltid slike påstander med en klype salt.

Men et raskt søk på nettet viser at ryktene om farene knyttet til Cerro Rico stemmer overens med virkeligheten. BBC har omtalt fjellet som en «dødsfelle». Hvilket gjør en sindig nordmann undrende. Hvorfor i alle dager er folk villige til å jobbe et sted som er livsfarlig?

Svaret er egentlig opplagt, men de norske brillene må av. For i Potosí finnes ikke velferdsstatens sikkerhetsnett som sikrer et minimum av velferd. Heller ikke

100 OM DAGEN: En ung arbeider, Grober, har fylt munnen med kokablader før han skal inn i fjellet.

NAV. Bolivia er blant Sør-Amerikas fattigste land og rundt 36 prosent av befolkningen lever under FNs definisjon på ekstrem fattigdom, som er mindre enn 2,15 dollar dagen.

– Vi har ikke så mye valg. Det finnes ikke mange andre jobber her, forteller Jhonny. Han legger til at av de rundt 270 000 innbyggere i Potosí, er mer enn 10 000 mennesker sysselsatt med å hente ut metaller og mineraler fra Cerro Rico.

– Men tar du med både dem som er direkte og indirekte avhengig av gruvene, er tallet nærmere 60 000, tror Jhonny.

– Og flere er kommet til i det siste.

Ettertraktede metaller og mineraler

De unge mennene jeg møter på innsiden av fjellet er trolig ikke så opptatt av hva som foregår på andre siden av jordkloden.

Men disse gruvearbeiderne er faktisk en viktig brikke i krigsindustrien, som er i vekst grunnet den spente verdenssituasjonen.

Vestlige forsvarsprodusenter trenger flere typer mineraler og metaller til våpenproduksjonen. ▶

100 KOKABLADER OM DAGEN

Alle som arbeider inne i gruvene, starter skiftet med å tygge minst 100 kokablader. Jhonny forteller at skiftene varer fra seks til åtte timer. I løpet av denne tiden inntas ingen måltider.

– Kokabladene stagnerer sult og utmattelse. Derfor har alle kjeften full, sier kjentmannen til Vi Menn.

Av den grunn er det et marked for gruvearbeiderne i Potosí. Hit kommer dagskiftet om morgenen og nattskiftet om kvelden for å kjøpe kokablader samt små poser med en sukkerholdig drikk, som de har med seg inn i fjellet.

TURIST-ATTRAKSJON

I de senere år har Cerro Rico også tiltrukket seg turister. Folk utenfra kommer for å lære og se hvordan driften foregår i verdens farligste gruve.

– Vi har egne, trygge, gruveganger hvor turistene kan gå med guide, forteller Jhonny.

Noen har kritisert denne praksisen og hevder turistene «romantiserer» gruvearbeidernes harde hverdag. Andre mener turismen er med på å belyse gruvearbeidernes kår og fortelle om gruvearbeidet til resten av verden.

I 1987 ble Potosí oppført på UNESCOs verdensarvliste. Verdensarvstedet omfatter byens historiske sentrum, ruinene etter det koloniale industrikomplekset, Los Ingenios, og de delene av fjellet der spanjolene utvant store mengder sølv.

« **Gruvene i Cerro Rico er fortsatt de farligste i verden.** »



Disse har som regel vært levert fra gruvedrift kontrollert av Kina. Men Kinas enevelde president, Xi Jinping, har lagt restriksjoner på eksporten, hvilket gjør at produsentene enten må belage seg på forsinkelser. Eller se andre steder. Som Bolivia.

– Fjellet vårt har mye mer enn bare sølv, forteller Jhonny og ramser opp sink, bly, kobber, antimon, wolfram, galenitt, sfaleritt og pyritt. Dette er svært ettertraktet metaller og mineraler. I tillegg har sølvprisene steget i været, noe som har resultert i at lønningene for arbeiderne har gått opp.

– Gruvearbeidet er ganske godt lønnet sammenlignet med annet arbeid i Bolivia. Så er man ung og fattig, noe svært mange i Bolivia er, så er gruvearbeidet attraktivt selv om det er risikofyllt. Finnes

det en godt betalt jobb rett foran nesa di, så tenker du ikke 20 år frem i tid, sier Jhonny.

Ikke bare menn

Vi kommer oss ut av gruva for å trekke litt frisk luft. Deretter setter vi kursen litt høyere opp i fjellet. Ved en gruveinngang på 4230 meter, tar vi fatt på nok en vandring mot fjellets indre. Her er ingen skinnegang, og tunnelen er trangere. Vi går i det som

føles som en liten evighet. Her og der må vi bøye oss, andre steder er det et par meter mellom tak og gulv. Plutselig peker Jhonny vei inn i en sidegang fra hovedtunnelen. Det begynner virkelig å bli ubehagelig trangt. Jeg må ta av meg sekken og krype for å komme videre. Det føles ikke trygt. At veggene ikke er av massivt fjell, slik jeg for eksempel er vant med fra grottevandring i Norge, gir

«Dynamitt. Ikke noe å bekymre seg for.»

I DYPET: Giovanna, cirka to kilometer inne i fjellet. Jeg møter henne sammen med broren, Edwin, i dypet av Cerro Rico.

næring til ubehaget. Det ser mer ut som tørket leire og virker skjørt.

Men vi kommer oss gjennom uten videre problemer. Og brått er vi i en større gang, rundt to kilometer inne i fjellet, ifølge Jhonny. Og her står to karer og arbeider med enkle redskaper. Tror jeg. For det er ikke bare menn som setter livet på spill inne i dypet av Cerro Rico.

– Jeg har ansvaret for det elektriske, forteller Edwin og peker på kollegaen. – Min søster er assistent. Hun heter Giovanna.

Under pandemien hadde også Bolivia sine utfordringer. Verden ble stengt ned. Men gruvedriften



RYSTELSE: Selv rutinerne Edwin kikker opp i det småsteiner raser ned fra taket. En meget ubehagelig opplevelse for meg, en hverdagslig opplevelse for dem som jobber i gruvene.

Og den viktigste guden er Pachamama, gudinnen som symboliserer Moder Jord.

– Gruvearbeidere i Cerro Rico ofrer derfor til henne og til El Tío for beskyttelse. Pachamama er en kvinne, og det å ha mer enn en kvinne inne i fjellet, er ikke ansett som bra, forteller Jhonny.

Men også i Cerro Rico er verden i endring.

– Jeg har hørt at det jobber tre kvinner i Cerro Rico nå, forteller Jhonny.

Plutselig høres et dempet drønn. Bakken rister og bærebjelkene skaker. Småstein raser ned fra taket. Selv Edwin ser et øyeblikk litt bekymret ut.

– Dynamitt. Ikke noe å bekymre seg for, sier han, og fortsetter å jobbe ufortrødent.

Jeg har aldri vært plaget av klaustrofobi, men et sted går grensen. Jeg har livet kjært.

– Takk for oss, nikker jeg til søskenparet, og setter kursen mot frisk luft, åpent landskap og blå himmel langt der oppe. □

fortsatte. Edwin og faren arbeidet i gruvene og sørget for at familieøkonomien gikk rundt. Men så døde faren brått.

– Dermed ble det endringer. Jeg overtok min fars jobb. Giovanna tok min.

Tilber demon

Jhonny forteller at kvinner i Cerro Rico ikke er så populært. Da vi begynte vår utforskning av fjellet tidligere på dagen, passerte vi en statue ved starten av gruvegangen. Det var en statue av El Tío (onkelen på spansk), en slags demon og hersker av underverdenen. Gruvearbeiderne ofrer koka-blader, sigaretter og alkohol til El Tío for beskyttelse.

– På utsiden er arbeiderne kanskje katolikker, men her inne i fjellet er det den tradisjonelle troen som råder, fortalte Jhonny.

LIVSFARLIG ARBEID

Selv om gruvearbeidet i Cerro Rico i er ettertraktet, så er det en livsfarlig jobb.

Hvor mange mennesker som mister livet i Cerro Rico hvert år, enten som følge av gruveganger som kollapser, sprengningsulykker eller forgiftning, er uvisst. Det er imidlertid hevet over tvil at det er et risikofylt arbeid. Gruvearbeiderne jobber med livet som innsats. Her finnes ingen HMS for bygg og anlegg. Ingen forsikringer. Barnearbeid forekommer. Gruvearbeiderne må dessuten selv sørge for utstyret de skal bruke i gruvene. Hjelm, lys, kokablader. Betalingen for dem med lavest rang, er rundt 250 kroner dagen (170 boliviano). Lønnen betales av et kooperativ.

– Det finnes rundt hundre forskjellige kooperativer som opererer i Cerro Rico, forteller Jhonny.

Rundt 65 prosent av gruvearbeiderne arbeider dagskift. Resten er nattskift.

– Her er det drift 24 timer i døgnet, bekrefter Jhonny.

JHONNY OG JOHNNY:
På utsiden av gruvene.



GARZIA PEREZ.





BLINKSKUDD

RASKESTE VEIEN NED

Eiger i Sveits er blant Alpenes mest beryktede fjell, og den ikoniske, stupbratte Nordveggen (i forgrunnen i bildet), regnes som en de mest utfordrende klatrerutene i Europa.

Men turen ned kan jo gå fort – særlig når man har på seg wingsuit og vil sette hastighetsrekord.

Basehopperen Peter Salzmann fra Østerrike utførte rekord-forsøket i august. Han hoppet ut fra en hylle nedenfor toppen (3970 moh.), og falt fritt i 35 sekunder før han landet trygt i dalbunnen, to kilometer nedenfor. Toppfarten ble målt til 347 km/t, noe som er ganske likt en Formel 1-bil.

De fleste andre foretrekker å ta seg langs fjellsidene i området på annet vis. Togruten til Europas høyest beliggende stasjon, Jungfraujoch, går i tunnel gjennom Eiger, og toget kan også ta deg noen kilometer ned til velkjente Wengen.

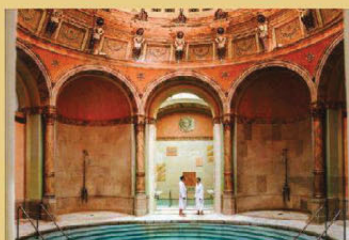
JÖRG MITTER/RED BULL CONTENT POOL



10 PÅ TOPP

Dobbeltnavnet skjemmer ingen

De høres som tøysenavn, men er reelle nok. Steder og personer med ekte dobbeltnavn – altså det samme navnet ganger to.



1. Baden-Baden

Berømt kurby i Tyskland, navnet betyr egentlig «bade i Baden» og ble brukt for å skille byen fra regionen. På 1800-tallet var dette Europas mest mondene kursted, besøkt av kongelige og kunstnere.



2. Pago Pago

Hovedstad i Amerikansk Samoa, beliggende på øya Tutuila. Navnet stammer fra samoansk språk og er blitt kjent gjennom både reiseskildringer og amerikansk militær tilstedeværelse.



3. Walla Walla

By i staten Washington i USA, kjent for vinproduksjon og jordbruk. Navnet kommer fra indianerspråket Sahaptin og betyr «mange vann» eller «liten strøm».



4. Bora Bora

Vakker øy i Fransk Polynesia, ofte omtalt som et tropisk paradys. Navnet stammer fra tahitisk og betyr «førstefødt», og øya er blitt et ikonisk reise-mål i populærkulturen.



5. Couscous Couscous

Selv om couscous er en rett, finnes det også restauranter og merker som dobler navnet. Gjentakelsen spiller på rytmen og gir en muntlig, nesten barnlig klang.



6. José José

Legendarisk meksikansk sanger kjent som «El Príncipe de la Canción». Han solgte millioner av plater i Latin-Amerika og var en av 1970–80-tallets store romantiske balladestemmer.



7. Lulu

Brukt som kallenavn i flere språk, men også som artistnavn og i reklame. Gjentakelsen gir et leket og melodisk preg som gjør at det er lett å huske. Lulu på bildet er skotsk.



8. Ola Ola

Kjent fra Thorbjørn Egners lesebok, et eksempel på hvordan gjentakelse fungerer pedagogisk. Egner brukte slike rytmiske navn for å gjøre tekstene enkle og fengende for barn.



9. Duran Duran

Britisk band som tok navnet fra skurken «Dr. Durand Durand» i filmen Barbarella. Gjentakelsen gir både rytme og særpreg, og navnet ble en del av 1980-tallets popkultur.



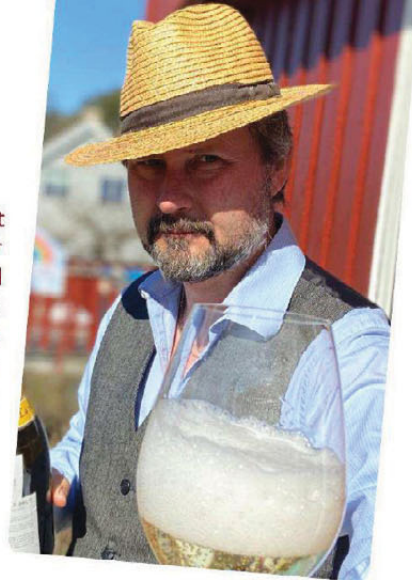
10. Cha-cha

Navnet på den kjente latinamerikanske dansen, som også brukes om musikken som akkompagnerer den. Gjentakelsen er rytmisk og etterligner bevegelsene i selve dansen.

... OG SÅ BLE DET SKJENK

Ved Tom Amriati-Løvås

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



Absinten hadde egen happy hour

Grønn og farlig

SI ABSINT, og noen ser for seg Oscar Wilde som resiterer dikt mens han ramler sanseløs ned fra en barkrakk. Andre ser en gjeng kunstnere klemte sammen i trange kvistværelser mens de pådrar seg tuberkulose.

Absint er i bunn og grunn kun en anislikør, som ouzo, sambuca og pastis. Men pastis drikker man på en solfylt terrasse i Provence. Absint drikker man hvis man føler at «jeg kunne vært en 1800-talls bohem, men endte som regnskapsfører».

Ironisk nok startet absint som et helseprodukt. På 1840-tallet ble den utviklet som en malaria-tonic for franske soldater, som strøk med i urovekkende tempo av sykdommen. To slurker og soldatene kunne trygt marsjere videre for å bli skutt av fienden. Praktisk nok fikk de smaken på absint, som ofte holdt 50-70% alkohol, og da de kom hjem, fortsatte de medisineringen. Resultatet? Hele Paris begynte å nippe til den grønne feen klokken fem på ettermiddagen, i det som ble kjent som «l'heure verte».

Den grønne timen, omtrent som dagens «happy hour».

I 1864 gjennomførte en fransk psykiater og selvutnevnt gledesdreper en test av absintens effekt. Testen involverte et stakkars marsvin som inhalerte en enorm mengde damp av ren tujon (en av hovedingrediensene i malurt, som inngår i absint). Psykiateren konkluderte med at «absint gir hallusinasjoner!». Det var nok til å gi absinten et rykte som et psykedelia-preparat for degenererte kunstnere. Sannheten – at man må drikke en halvliter absint for å få i seg

nok tujon til å merke noe, og at man da mest sannsynlig dør av alkoholforgiftning først – druknet i den offentlige debatten.

Men at den ble erklært som farlig og syndefull, gjorde absint om mulig mer populær. Innen 1870-tallet var absinten allemannseie i Frankrike. Poeter, kunstnere og byråkrater satt side om side og drakk grønt av hjertens lyst. Oscar Wilde, Mark Twain og Hemingway var fans. Mystikeren Aleister Crowley tok seg en slurk når han ikke var opptatt med å påkalle demoner. Enkelte blandet ut absinten med laudanum, opium i alkohol, og da fikk man en drikk som garantert ga et annet perspektiv på livet.

Problemet var at franskmennene på den tiden drakk mer vin enn en middels stor innsjø. Når det da kom en ekstra sterk spiritus på toppen, ble resultatet ... la oss si «lite sivilisert». Absint ble syndebukken for alkoholisme og sosial nød i Europa, og forbudt i flere land – Sveits i 1905, Frankrike i 1915 og etter hvert også i USA.

I dag er absinten tilbake. Den nytes i små glass, gjerne med isvann som sakte drypper over en sukkerbit ned i glasset, mens bartendere med snurrebart forklarer at «det handler om ritualer, ikke bare smaken». Smaken er for øvrig lakris, med hint av urter og en anelse «er dette egentlig lov». Og la oss være ærlige: Absint smaker mystisk. Den har en fascinerende historie. Men mest av alt er den en utmerket unnskyldning for å late som man er litt mer interessant enn man egentlig er.

Alkoholens forunderlige historie

VINTIPS

Bohemenes valg

La Muse Verte Absinthe kr 827,60

Utvalget av absint er ikke all verden på polet, men tilstrekkelig til å holde tørsten og malariaen litt på avstand. Utpreget grønn lukt, i form av planter og kryddervekster, tydelig anis med en sterk smak av urter og lakris. Denne tar du når de midelmådige kunstnerne du kjenner kommer innom.

Monologue Penedés kr 300,-

Greit, kanskje du vil være bohem, men du fikser ikke anis i drinker. Skuespillerne Grømer og Harr har lansert denne saken, en vin som kunstnervennene dine ikke vil rynke på nese eller bryn av. Gule frukter, hint av eple og sitrus, fruktig med fin syre og lang ettersmak.



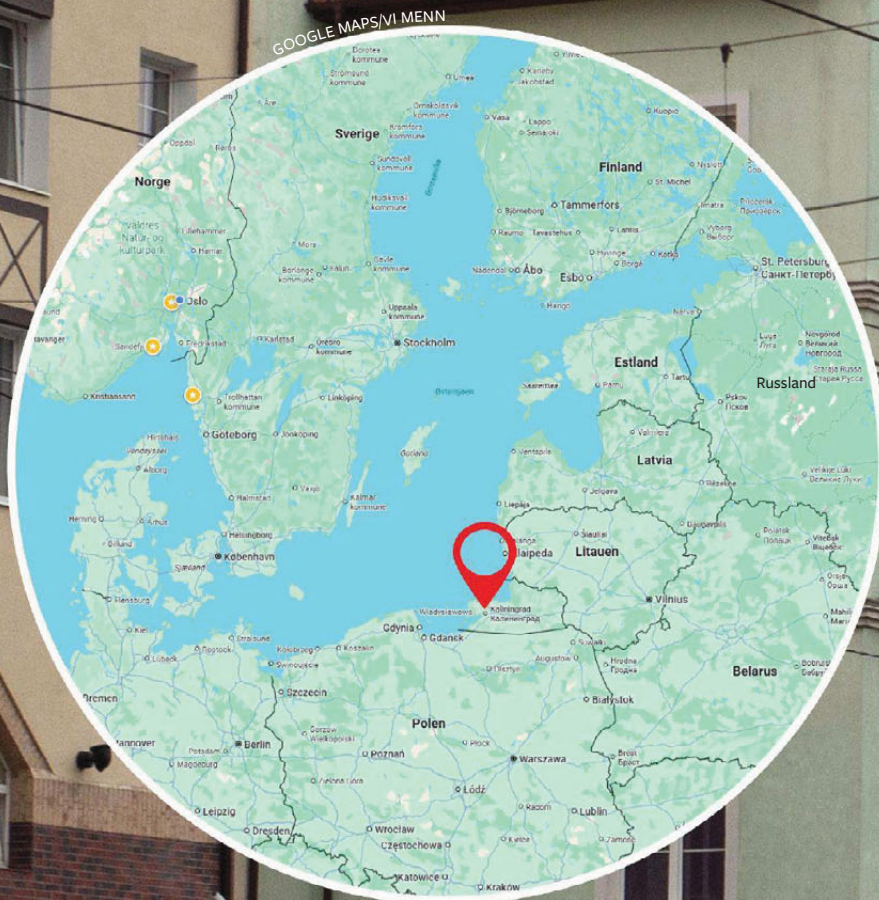
PRODUSENTEN

ET GLASS TIL: Et par som nyter ettermiddagsabsinten sin på kafé i Paris, malt av Jean Beraud i 1908.



WIKIMEDIA COMMONS

RUSSLANDS ATOMBASE MIDT I NATO-OMRÅDET



FIENDENS ØY

Som en liten øy, omgitt av Nato på alle kanter, ligger Kaliningrad – et lite stykke Russland, væpnet til tennene. Om Russland bestemmer seg for å angripe Nato, vil det skje herfra, tror militæranalytikere. Nabolandene er allerede i ferd med å bygge forsvarsverker. ►

RUSSISK EKSKLAVE: Kaliningrad er en russisk øy midt i Nato-land, på overflaten en ganske ordinær og uskyldig utseende by. Fra den opprinnelig tyske byen Königsberg driver russerne mye av sin antatte hybride krigføring mot nabolandene i Nato. I bakgrunnen sees Sovjets Hus – kontorpalasset som aldri ble fullført, og som ble revet i fjor høst.

ARTYOMSVETLOV/WIKIMEDIA COMMONS



« Du kan aldri føle deg helt sikker når du lever i denne delen av verden med en slik nabo.

Tekst: **Erling Greftegreff**

fjor høst forsvant det mest groteske minnesmerket etter Sovjet-tiden i Kaliningrad ved Østersjøen: Betongkolossen «Dom Sovetov» – Sovjets hus – ble revet etter å ha stått tomt i 30 år. «Den nedgravde roboten» ble kolossen kalt av byens russiske befolkning, et minne om den gang Kaliningrad var utpost i et kommunistisk imperium.

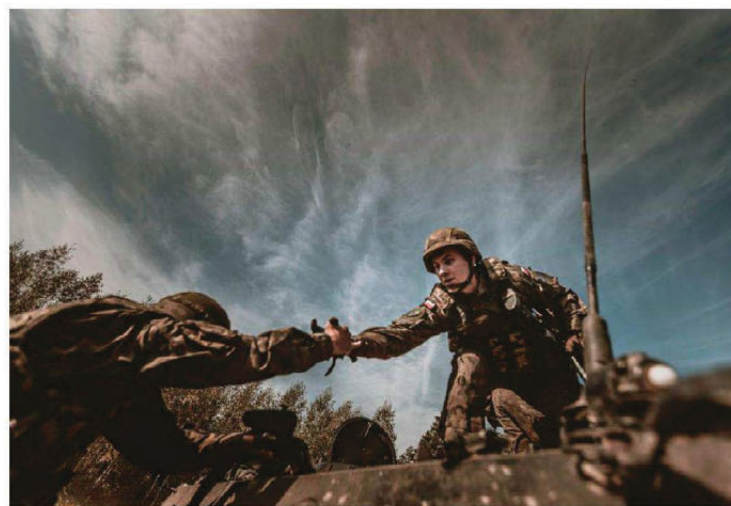
Men om Dom Sovetov er borte, har imperie-vyene igjen inntatt Kaliningrad: Like utenfor Kaliningrad by ligger basebyen Baltijsk, Vladimir Putins spydspiss rettet mot hjertet av Nato. Her ligger en enorm marinebase, bunkere og trolig også lager av atomvåpen.

Kaliningrad Oblast er mindre enn Telemark fylke, men mer enn stort nok til å romme alt som trengs for å utløse ragnarok på kloden. Kaliningrad er for Russland som et omvendt Vest-Berlin under den kalde krigen: En frem-

skutt eksklave omgitt av fiender. Herfra kan russerne følge med på hva fienden driver med, ikke minst ute i Østersjøen. Men den lille eksklaven er også et potensielt brennpunkt og startpunkt for direkte konfrontasjoner.

Konflikter om noe så trivielt som adkomst kan skape eller utløse en krise mellom Russland og Nato.

Både NATO-ledere og russiske forsvarstopper følger utviklingen med falkeblikk når Amerikanske



AMERIKANSK TRENING: Amerikanske og polske soldater trener sammen like ved den polsk-russiske grensen – enn så lenge. Tilstedeværelsen av Nato-styrker opp mot den russiske grensen anses som viktig avskrekking overfor et Russland på krigsstien.

FORSTERKET: Polske soldater har forsterket grensesperringene mot russiske Kaliningrad. Betydelige forsterket grense markerer skillet mellom to en gang ganske vel forlikte naboer.

stridsvogner ruller mot den russiske grensen. Hundrevis av polske og amerikanske soldater rykker stadig nærmere fienden, Russland. Soldatene tilhører NATOs Battlegroup Poland, og har en av sine jevnlig øvelser på polsk jord. Hensikten er å skremme russerne fra å bruke den lille eksklaven Kaliningrad nord for Polen som et springbrett til å angripe NATO i øst.

Det er her enkelte militær-analytikere frykter angrepet vil starte, dersom Russland bestemmer seg for å angripe NATO. Et angrep som kan gjøres med atomvåpen.

Russisk øy i NATO-land Med sine 15 100 km², er Kaliningrad bare en liten flekk på Europa-kartet. Klemte inn mellom

SGT. ARTURO GUZMAN/WIKIMEDIA COMMONS



NURPHOTO/GETTY IMAGES

TORBJØRN KJOSVOLD / FORSVARET



Nato-landene Polen i sør og Litauen i nord, og med direkte isfri tilgang til Østersjøen, er Kaliningrad av stor, strategisk betydning for Russland: En av de viktigste regionene i Russland, russernes utpost mot vesten, ifølge Vladimir Putin.

Ironisk nok ble det opprinne-

lige tyske landområdet Königsberg gitt til Sovjet av USAs og Storbritannias ledere under Potsdamkonferansen i juli 1945 som takk for innsatsen i kampen mot Nazi-Tyskland. Området ble kjøpt omdøpt til Kaliningrad og sterkt sovjetisert.

– I en krig vil eksklaven være



VITALY V. KUZMIN/WIKIMEDIA COMMONS

FREMSKUTT: Russerne har store mengder våpen, blant annet missiler, i beredskap i Kaliningrad.

BEKYMRET: – Kaliningrad er et militarisert sted. Det er særlig utplassering av missiler og luftvern som utgjør en utfordring for Nato, sier Tom Røseth ved Forsvarets høgskole.

svært viktig for russisk side. Det vil være lettere å nekte NATO-skip inn i Østersjøen, og vesteuropeiske mål er lettere innen rekkevidde, sier Tom Røseth, førsteamanuensis ved Forsvarets høgskole til Vi menn.

Kaliningrad er basen for Russlands Østersjøflåte. Eksklaven huser tusenvis av russiske soldater, og er et av Europas mest militariserte områder. Russland har utplassert Iskander-missil-systemer som kan utslette byer som Paris, London og Berlin. Alt sammen er beskyttet av et velutstyrt luftvernssystem. At et slikt russisk maktsenter ligger langt inne på NATO-territorium, gir ifølge Røseth NATO større utfordringer i Østersjøen. Det fordrer også et bedre missilforsvar enn om Kaliningrad ikke hadde vært russisk.

– Kaliningrad er et militarisert sted. Det er særlig utplassering av

missiler og luftvern som utgjør en utfordring. Antall Iskander-missiler er usikkert, men missilene kan bære atomvåpen, og har trolig en rekkevidde ut over 500 km

Særlig det siste bekymrer, ifølge Røseth:

– Med en mulig rekkevidde på 1200 km, kan Russland nå de viktigste byene i hele det nordlige Europa.

Hybrid base

Enn så lenge forbindes imidlertid Kaliningrad med en annen type krigføring.

25. og 26. april i 2024 gjorde to passasjerfly fra Finland seg klare for landing i Estland. Plutselig mistet de GPS-forbindelsen, rett forut for landingen. Flyene måtte returnere til Finland, ute av stand til å lande på Estisk jord.

Årsaken til problemene var GPS-jamming. Signaler blokkerte satellittenes mulighet for å ▶



RUSSLANDS FORSVARSDEPARTEMENT/WIKIMEDIA COMMONS

FRYKTET: Iskander-missiler med atomstridshode kan nå og utslette storbyer i fleng i Nord-Europa. Med slike missiler utplassert i eksklaven Kaliningrad, får Nato kortere tid til å reagere.

kommunisere med flyene. Kilden ble funnet. Signalene kom fra Kaliningrad. Siden har både skips- og flytrafikk i Østersjøen blitt jevnlig rammet, og problemet har bare økt.

ISKANDER

Iskander-systemet, er den største trusselen Russland retter mot Europa fra Kaliningrad.

Systemet består av flere komponenter som sammen gjør at Russland kan avfyre missiler fra skiftende posisjoner i løpet av få minutter.

Missilene fraktes på et terrenggående kjøretøy som veier 42 tonn. Missilene heves for utskytning og programmeres på selve kjøretøyet. Fra kjøretøyet blir parkert tar det kun fem minutter å avfyre et missil.

To andre kjøretøy mottar og prosesserer video fra droner som overvåker oppskytingen, samt data fra etterretning som hjelper til med å plote inn hvor missilene skal treffe. Når et missil først er avfyrt, kan systemet avfyre et nytt innen ett minutt etter det første. Operatørene kan også programmere missilene til å treffe et mål samtidig, og på den måten gjøre jobben vanskeligere for fiendens luftvern.

Systemet kan avfyre ulike typer missiler, og kan bære stridshoder fra 480 til 700kg. Med et 700 kg stridshode kan missilet nå ca. 500 km.

31. august i år ble et fly med Ursula von der Leyen, Europakommisjonens president om bord, jammet. Flyet skulle til Bulgaria, og besetningen måtte lande ved bruk av papirkart, siden GPS-signalene var satt ut av spill. Bulgarske myndigheter mistenker at Russland står bak, noe russiske myndigheter i kjent stil benekter.

NATOs akilleshæl

Den korteste strekningen mellom Belarus, Russlands allierte, og Kaliningrad går gjennom et område som kalles Suwalki-korridoren. Veistrekningen på 65 kilo-



JAKUB ŁUCZAK/WIKIMEDIA COMMONS

NATOS SVAKE PUNKT: Suwalki-korridoren, den 65 kilometer lange veien mellom Belarus og Kaliningrad krysser den eneste fastlandsforbindelsen mellom Nato-landene i Baltikum og resten av Nato.

« Med en følelse av seier i Ukraina, vil Moskva få økt selvsikkerhet.

meter går gjennom et landlig område med skog, spredt bebyggelse og bondegårder.

Suwalki-korridoren går på tvers av den eneste landforbindelsen mellom de baltiske landene og resten av NATO. Dersom Russland stenger Suwalki-korridoren, vil de følgelig ikke bare få fri tilgang over land til sin viktige Østersjøflåte. De vil også avskjære de baltiske landene fra resten av NATO.

Korridoren er utpekt som det mest sannsynlige sted for en eventuell direkte konfrontasjon mellom Russland og Nato.

Mens Russland til stadighet har militærøvelser sammen med Belarus, har NATO utvidet øvelsesaktiviteten på østflanken. Polen og Litauen har i tillegg forsterket grensene sine mot Kaliningrad med barrikader og piggråd, for å forsinke eventuelle fremrykninger derfra.

– Du kan aldri føle deg helt sikker når du lever i denne delen av verden med en slik nabo, har Litauens president, Gitanas Nausėda, sagt i intervjuer.

«Innsjø Nato»

Kaliningrad ble enda mer isolert etter Russlands invasjon av Ukraina og Sverige og Finland sluttet seg til NATO. Professor Stefan Hedlund, Russlands-ek-

spert tilknyttet Uppsala universitetet, kaller Østersjøen for «Innsjø NATO.» Han peker også på en annen utfordring for Kaliningrad:

– Kaliningrads makt har minsket etter at Russland har lagt all sin militære innsats i å ødelegge Ukraina. NATO eier nå Østersjøen.

Enn så lenge synes hybride angrep å dominere russernes militære aktivitet med utgangspunkt i Kaliningrad. For eksempel sendes fly opp fra Kaliningrad med avslåtte transpondere slik at de ikke synes på Natos radarsystemer. Deretter flyr de tett inntil, eller krysser inn i NATO-luftrom. Hensikten med slike manøvre er ifølge Tom Røseth å beskytte russiske områder.

NATO har stående flyberedskap som jevnlig mobiliseres mot disse provokasjonene. I 2024 ble nærmere 300 slike provokasjoner avskåret av NATO-piloter. De fleste av dem skjedde over Østersjøen, og de fleste hadde utgangspunkt i Kaliningrad. Også under havoverflaten antas Russland å bedrive hybrid krigføring. Mange viktige sjøkabler for strøm og internett, går langs bunnen av Østersjøen. Gjentatte ganger har slike blitt kuttet, noe som igjen har gitt i økt patruljevirkosomhet fra NATO-landene i Østersjøen.

Frykter spredning

Innad i NATO råder stor uro for at krigen i øst kan bli til noe større med russisk seier i Ukraina. Tysklands forsvarssjef general Carsten Breuer anslo i 2024 at Russland i 2029 ville ha bygget seg opp nok militært til å kunne angripe et NATO-land.

– Tyskland må venne seg til muligheten for at vi en dag må kjempe en forsvarskamp, understreket han.

FØLSOMT: Suwalki-korridoren går gjennom skog og landbrukslandskap langs grensen mellom Nato-landene Polen og Litauen.

JON WORTH/WIKIMEDIA COMMONS





FREDERIK RINGNES/FORSVARET

NORSK BIDRAG: Norske infanterister med CV90 stormpanservogner har vært utplassert i Litauen over lengre periode. Her fotografert under øvelse Iron Wolf i Litauen i 2021.

Jens Stoltenberg, på den tiden NATOs generalsekretær, bekjentgjorde sin uro i en tale på Utøya i 2022:

– Om Russland vinner krigen, vil Putin få bekreftet at vold virker. Da kan andre naboland være neste ut. I denne konflikten har NATO to oppgaver. Støtte Ukraina, og hindre at krigen sprer seg til å bli en full krig mellom NATO og Russland.

Tom Røseth ved Forsvarets høyskole tror ikke et angrep på NATO er det første på Putins dagsorden dersom han lykkes i Ukraina:

– Med en følelse av seier i Ukraina, vil Moskva få økt selvsikkerhet. De vil da først og fremst være en trussel mot Moldova og Georgia.

Om Kaliningrad som springbrett til å angripe NATO direkte, sier Røseth:

– Ett scenario er at Russland tar territorier og beskytter det med atomvåpen, men det er ikke sannsynlig i dag. Russland har nok med Ukraina-krigen og makter ikke en krig mot et samlet NATO. NATO-styrker i Baltikum fungerer som en snubletråd, slike styrker avskrekker, og et angrep på disse antas å føre til umiddelbar militær støtte.

Røseth understreker hvor viktig NATOs, og særlig USAs tilstedeværelse er på NATOs østflanke:

– Vi har selv erfart dette i Norge, med større flåtebesøk og øvelser. Verden er i varig endring, og slike grep er rett og slett nødvendig. □

Kilder: DW news, NRK, Newsweek, NATO, Frankfurter Allgemeine, NBC News, US Marines, Royal United Services Institute, Store norske leksikon

NATOS KAMPGRUPPER I ØST

Russlands invasjon av Ukraina har gjort det enda viktigere for NATO å være sterkt representert på den østlige flanken.

NATO har dirigert store ressurser i form av skip, fly, materiell og soldater til NATOs østflanke, alt ifølge NATO selv for å demonstrere de alliertes beslutsomhet om å forsvare alliansens territorium og befolkning. NATO opprettet ulike «Battlegroups», hver oppkalt etter sin geografiske plassering.

Ifølge NATO har Russlands ulovlige annektering av Krim i 2014, og fullskala invasjon av Ukraina i 2022, fundamentalt forandret sikkerhetssituasjonen i Europa. Som svar på dette har NATO styrket tilstedeværelsen i øst betydelig, for å være klar til å forsvare sine medlemsland i øst.

I tillegg til Battlegroup Poland, er kampgrupper opprettet i Bulgaria, Estland, Ungarn, Latvia, Litauen, Romania og Slovakia.

De åtte kampgruppene består av soldater fra hvert vertsland, samt soldater fra andre NATO-land. Kampgruppene er til enhver tid til stede i vertslandet, og er til enhver tid kampklar.

Størrelsen og komposisjonen av kampgruppene er ikke identiske. Hver kampgruppe er skreddersydd etter geografi og trusselbildet som gjelder i det landet de opererer i.

De ulike nasjonene ruller på deltagelse i de ulike kampgruppene. Per juni 2025 deltar Norge i kampgruppe Litauen sammen med Tyskland, Belgia, Tsjekkia, Luxembourg, Nederland og selvstendig Litauen.

En legende er død

En av filmverdenens mest ikoniske stjerner er død. Robert Redford var en forkjemper for uavhengig film, men også selve personifiseringen av å være Hollywood-kjekk i noen av historiens mest storslåtte filmer.

Tekst: **Mats Schjolberg Ulsø**

Foto: **Betty Images** Grafikk: **Graphic News**

Etter «Butch Cassidy og Sundance Kid» ville alle bli cowboy, etter «The Sting» (Stikket) var det gangsterlivet som lokket og «Alle presidentens menn» sådde journalist-spiren i mange. Gjennom en rekke filmroller representerte Robert Redford selve oppveksten for mange av oss.

Han var godt over 30 år gammel da det store gjennombruddet kom i rollen som

The Sundance Kid. Skuespillerkollega Paul Newman hadde en rekke kjente filmroller på samvittigheten, men Redford var lenge avfeid som «nok en blond kalifornier», uten noe spesielt talent. Men etter nærmest å ha dannet en ny skole for hvordan western-filmer og svindlerdrama kunne utføres, med lettbeint sjarm, kjappe kommentarer og et solid glimt i øyet, skulle han raskt befeste posisjonen som en skuespiller som kunne kombinere romantikk, samfunnsengasjement og mørkere, mer komplekse roller.

Han gjorde seg bemerket i politiske fil-

Skuespillerlegenden Robert Redford er død

Robert Redford, skuespiller, regissør og produsent, er død, 89 år gammel.

Redford personifiserte den klassiske Hollywood-stjernen, samtidig som han var en forkjemper for uavhengig film.

■ **1962:** Filmdebut i lavbudsjett-krigsdramaet **War Hunt**

■ **1967:** Får oppmerksomhet i den romantiske komedien **Barbeint i parken**, mot **Jane Fonda**

■ **1969:** Blir stjerne over natten sammen med **Paul Newman** i westernklassikeren **Butch Cassidy og Sundance Kid** (under)



■ **1973:** Spiller mot **Barbra Streisand** i **Våre beste år**, og gjenforenes med Newman i **Stikket**, som gir ham hans eneste Oscar-nominasjon for skuespill

■ **1976:** Spiller sammen med **Dustin Hoffman** i **Alle presidentens menn**, om Watergate-skandalen

■ **1981:** Vinner Oscar for beste regi for familiedramaet **Ordinary People**

■ **1981:** Grunnlegger Sundance Institute, som fremmer uavhengig film



■ **1985:** Spiller mot **Meryl Streep** i **Mitt Afrika**, som vinner Oscar for beste film

■ **2002:** Etablerer Sundance Film Festival. Tildeles Æres-Oscar for sitt livslange engasjement for film

■ **2010:** Mottar den franske Æreslegionen

■ **2016:** Mottar Presidential Medal of Freedom av **President Obama**

■ **2017:** Gjenforenes med Fonda i Netflix-filmen **Våre sjeler om natten**

■ **2018:** Spiller aldrende bankraner i **Den siste gentleman**, og annonserer sin avskjed med filmbransjen

■ **16. sept, 2025:** Dør, 89 år gammel



MICHAEL OCHS ARCHIVES/GETTY IMAGES

mer som «The Candidate» (norsk tittel: McKay – utfordreren) og «Alle presidentens menn», romantiske epos som «Mitt Afrika», og i mer utfordrende roller som en rodeostjerne på skråplanet i «Den elektriske rytter». Da han debuterte som regissør med «Ordinary People» i 1980, skulle han også vise at han også hadde et skarpt øye bak kameraet, noe som sikret ham både kritikerros og Oscar.

Engasjement

Redfords engasjement strakte seg langt utover filmsettet. I 1981 grunnla han Sundance Institute, som siden vokste til Sundance Film Festival – en plattform for uavhengige filmskapere, som sies å ha endret filmindustrien betydelig. Festivalen ble i løpet av 1980- og 90-tallet en døråpner for nye stemmer, og har i dag en posisjon som et av verdens viktigste utstillingsvinduer for uavhengig film.



GANGSTERFILM: Robert Redford spilte igjen sammen med Paul Newman i *Stikket*, en film som mange anser som en klassiker.

GETTY IMAGES

Hans samfunnsengasjement omfattet også miljøvern og støtte til urfolks rettigheter.

Døråpner

Han annonserte at han var ferdig som skuespiller og regissør etter «The Old Man & the Gun» (Den siste gentleman) i 2018, men gjorde ytterligere et par små såkalte cameos – gjesteopptredener i TV-serier og filmer. Faktisk var en av hans siste roller i «Marvel's Avengers: Endgame», altså en rolle for en helt ny generasjon filmelskere.

Nyheten om Redfords død utløste umiddelbare reaksjoner fra kolleger og venner. Jane Fonda og Meryl Streep, som begge har spilt mot ham i romantiske filmer, så på han som en nær venn, og filmskaper Ron Howard og flere andre unge regissører har fremhevet hvordan han åpnet dører for nye generasjoner.

ALLE PRESIDENTERS MANN:

Robert Redford – her som journalisten Bob Woodward i *Alle presidentens menn* fra 1976, opplevde å få en hederspris fra Barack Obama. Selv Donald Trump omtalte ham i rosende ordelag, til tross for at Redford uttrykte seg kritisk mot nåværende administrasjon.



NTB

Kan endre krigføring?

DET SER UT som en romferge fra åttitallet, men X-37B er et av verdens mest hemmelighetsfulle fartøy. Romskipet, bygget av Boeing og driftet av US Space Force, har siden første oppskyting i 2010 tilbrakt mer enn 4200 dager i bane. Det er ubemannet, kan skytes opp med rakett, manøvrere autonomt i rommet og lande som et fly på en vanlig rullebane. USA har investert milliarder i prosjektet. Tidligere var det NASA som hadde ansvaret, men etter at militæret har tatt over styringen, er det lite informasjon som kommer ut.

Noen eksperimenter er likevel kjent. På flere ferder har romskipet testet teknologi for å fange solenergi i rommet, for så å sende den ned til jorden som mikrobølger. Andre ganger har det hatt med seg små satellitter, eller det har prøvd ut plasma-

drevne motorer. Mest oppmerksomhet har X-37B fått for sine evner til å bruke jordens atmosfære til å bremse farten, en manøver som sparer drivstoff og gir fleksibilitet.

Det som gjør X-37B interessant, er ikke bare teknologien, men hemmeligholdet. Offisielt er det et testfartøy, men at det opereres av Space Force gjør at mange ser det som en del av USAs strategi for å hevde seg militært i rommet. Kina har allerede sendt opp sitt eget romfly, og både Russland og andre stormakter viser økende interesse for samme type teknologi. Dermed kan den lille romferga være et forvarsel om at rommet i er i ferd med å bli en arena for maktspill, spionasje og sikkerhetspolitikk – ikke bare vitenskap og utforskning.

Kilde: Science Focus

Feststemt

Det er ikke bare i dag vi er glade i en fest. Mot slutten av bronsealderen, for rundt 3000 år siden, samlet folk seg til enorme kjøttfester i Storbritannia. Arkeologer har funnet millioner av dyrebein som viser at griser, storfe og sau ble drevet fra hele landet til slike samlinger. Isotopanalyser avslører at noen dyr kom helt fra Wales og Cornwall for å bli drept på fester i Surrey, flere hundre kilometer unna.

Forskerne mener at festene ikke bare har vært fråtsing, men viktige sosiale møtepunkter.

Kilde: The Guardian

Oppkast som angrep

Edderkoppen *Uloborus plumipes*, fjærbeint blondespinner, har en spesiell metode for å håndtere sine byttedyr. Den spyr nemlig mage- og fordøyelsesvæsker over det fangede insektet. Denne lille edderkoppen mangler giftkjever, som mange andre edderkopper har. I stedet utvikler den giftstoffer i tarmen, som den sender ut sammen med fordøyelsesvæs-

ker. Den spinner insektene inn med silkestrenger og sine flytende ekskrementer, og stoffene bryter ned vev og lammer dyrenes bevegelse. Til slutt kan den spise opp restene. Det som er fascinerende er at den ikke har utviklet nye giftstoffer, men den har tatt i bruk eksisterende væsker på en ny måte.

Kilde: IFLScience

Liv på Mars

NASAs rover Perseverance har igjen satt fokus på tanken om at det kan ha vært liv på Mars. Forskere har oppdaget spor av redusert jernfosfat og sulfider i Jezero-krateret. På jorden henger slike kombinasjoner ofte sammen med organiske forbindelser og mikrobiell aktivitet. Funnene peker mot at Mars en gang kan ha hatt gunstige forhold for liv.

Fokuset i forskningen har flyttet seg fra spørsmålet om det har vært vann på Mars, til mer direkte undersøkelser av geokjemiske prosesser som kan bære spor av liv. Jezero-krateret er kjent for sin elvedelta-lignende struktur, der vann skal ha strømmet for milliarder av år siden. De ferske dataene styrker teorien om at området kan ha bevart avtrykk fra livsformer.

Perseverance er utstyrt med avanserte instrumenter som kan gjøre detaljerte analyser. Når steinprøvene en dag blir fraktet tilbake til jorden, kan de gi et endelig svar på om Mars faktisk har hatt liv.

Kilde: Space.com

VISSTE DU AT...

- ... bokstaven Q var forbudt i Tyrkia i over 85 år?
- ... det er ulovlig å eie en dildo i Texas?
- ... Leo Fender, som lagde Fender-gitaren, ikke kunne spille gitar?
- ... slangetemming er forbudt i India?
- ... J.D. Salinger hadde seks kapitler av *The Catcher in the Rye* i ryggsekken mens han kjempet på D-dagen?
- ... det er flere plast-flamingoer i USA enn ekte flamingoer?

VISSTE DU AT...

... hvalmelk har samme konsistens som tannpasta?
... i 1941 fantes det bare 11 demokratier i verden?
... fem prosent av alle katter er allergiske mot mennesker?
... filosofen Descartes hadde en fetisj for sjeløydde?
... lukten av nyklippet gress egentlig er plantens nødrops?
... på Mars er solnedgangene blå?
... pave Frans I har jobbet som dørvakt i Buenos Aires?
... «Hæ» blir forstått på alle språk?

Blå karbonfangst

I de tette sjøgress-engene under overflaten har havet sitt eget karbonlager. Her fanger røtter og blader opp karbondioksid som kan bli liggende i hundrevis av år. Blå karbon er blant de mest effektive karbonfellene vi har.

Nå viser ny forskning fra University of Michigan at sjøgress kan binde mer karbon enn man tidligere har trodd, men at akilleshælen er for mye nitrogen. I en ni år lang studie fant forskerne at særlig fosfor bidrar til raskere vekst, men når nitrogennivåene øker, oppstår en eksplosjon av mikroskopiske plankton, som legger et grønt slør over vannet og stenger lyset ute. Da dør sjøgresset, og karbonlageret frigjøres tilbake til atmosfæren. Dette skjer spesielt der det forekommer kloakk og avrenning fra jordbruk. Balansen er skjør, og grensen mellom vekst og kollaps er hårfin.

Kilde: Science Daily



Vitenskapelige fakta

Europas eldste kunst

En ny metode for kjemisk datering har avdekket at hulemalerier i Nord-Spania er mer enn 40 000 år gamle, noe som har ført til spekulasjoner om at neandertalere, menneskets nærmeste slektninger, kan ha laget dem.

El Castillo-hulen
inneholder
titusener av
år med
malerier

Den eldste
kunsten i
hulen er
40 800 år
gammel ...



... fra samme tid som de første
menneskene kom fra Afrika

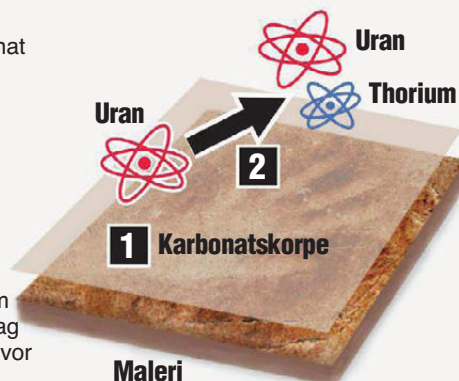
**Moderne
mennesker**

Nedbrutt uran viser alderen

1 Glasur av karbonat (samme materiale som stalaktitter) legges på maleriet

2 Uranatomer i karbonat gradvis brutt ned til thorium

3 Forholdet mellom uran og thorium i dag forteller forskerne hvor gammel kunsten er



© MCT/Bulls

KILDER: Alistair Pike ved University of Bristol (Storbr.), Science magazine

Åpent landskap

Forskere ved MIT har klart å fange de første bildene av kvantegeometrien som styrer hvordan elektroner beveger seg i materialer. Vanligvis sees energinivåene som et slags kart over høyder og daler, men det ligger en finere struktur under, et kvantegeometrisk landskap som avgjør hvor lett elektronene skifter retning, sprer seg og leder strøm.

Ved å bruke lys til å sparke ut elektroner fra et fast stoff, og måle hvordan de forlater materialet, har forskerne laget et topografisk kart. Resultatet viser at elektronbaner ikke bare bestemmes av energi, men også av hvordan kvantetilstand formes og krummes. Dette forklarer hvorfor noen materialer leder strøm uten tap, mens andre stopper.

Kilde: New Scientist

Mer dyrevennlig

Bruken av dyr i forskning er svært utbredt, og spesielt innen legemiddelindustrien har dette vært kontroversielt. Bare i USA blir 20 millioner dyr brukt i forskning og testing, og presset for å finne alternative metoder øker. Nå har det amerikanske legemiddeltilsynet FDA oppfordret til bruk av digitale løsninger. I tillegg til å skåne dyr, vil det kutte kostnader og spare arbeid, samt sikre mer presis forskning.

I dag tar det ofte over ti år å utvikle et nytt legemiddel, og store deler av tiden går til prekliniske tester. Ved å la algoritmer forutsi toksisitet og bivirkninger kan forskere hoppe over dyreforsøk, og raskere komme til kliniske studier på mennesker.

Flere selskaper har begynt å ta i bruk teknologien, og resultater tyder på at maskinlæring oppdager risikofaktorer som tidligere har blitt avdekket langt ut i prosessen. Forskere understreker at KI ikke fullt ut kan erstatte dyremodeller ennå, men det kan begrense bruken.

Kilde: Reuters

Først døde kapteinen – SÅ BRANT SKIPET

Fest og moro en uke til havs med alle rettigheter – midt i forbudstiden? Cruise-eventyret om bord på SS Morro Castle endte med en død kaptein, et inferno i flammer, et hav av døde kropper ... og en helt. Eller var han en morder? ►





DREV PÅ LAND: Uten styring, uten motor og uten levende om bord drev luksus-damperen Morro Castle på land ved Asbury Park i New Jersey.

Fellestrekkene er flere og mysteriet minst like stort som i den største skipskatastrofen i moderne norsk historie; Scandinavian Star-brannen i 1990: I september 1934 ble den amerikanske cruise-damperen SS Morro Castle rammet av en serie hendelser så voldsomme og dramatiske at det er vanskelig å ikke se dem i sammenheng. Samtidig mangler fortsatt bevisene som knytter de ulike elementene i det dødelige dramaet til hverandre.

Trygg skipper

5. september 1934 la passasjer-damperen SS Morro Castle ut på seilasen fra Havanna på Cuba til New York i godt vær.

Ettermiddagen dagen etter hadde det 155 meter lange skipet kurs nordover parallelt med den sørøstlige kysten av USA, og møtte mørke skyer. Vinden økte til storm. Den erfarne kapteinen Robert Willmott hadde slåss mot værgudene før. I avisarkivene fantes bilder av kapteinen i plettfri hvit uniform med et sikkert smil etter han førte Morro Castle trygt inn til New York etter en 72 timer lang uavbrutt kamp mot en orkan.

Fuktig suksess

Cruiseskipet ble bygget for Ward Line, tiltenkt ruten mellom Havanna og New York, og lå klart i 1930. Skipet fikk navnet etter festingen på vei inn til Havanna, Morro Castle.

Skipet kostet 4 millioner dollar – en betydelig sum den gang, ikke minst med tanke på hva som var skipets formål; å frakte last, post og passasjerer til og fra Cuba. Men rederiet hadde sett en forretningsmulighet som fordret vesentlig høyere luksusfaktor og en større besetning enn tradisjonell rutedrift skulle tilsi.

489 passasjerer ble tilbudt en smak av luksus – men vel så viktig: Om bord var det fullt lovlig å nyte alkohol selv om fastlands-Amerika var omfattet av forbud mot alle drikkevarer med mer enn 0,5 prosent alkohol. Samtidig var billettprisen relativ lav, noe som tiltrakk både cuban-

ske og amerikanske forretningsmenn, eldre par med grei økonomi og alle som kunne slippe unna depresjonen og forbudstid for en stakket stund.

I fire år seilte skipet frem og tilbake mellom Cuba og New York. Selve overfarten tok to og et halvt døgn til Havanna, der de

reisende fikk to dager i land, og deretter to og en halv dag tilbake til New York.

Ward Line lovet en trygg og sikker reise, og betegnet cruiseskipet som det sikreste på de syv hav. Ruten ble en svært populær sjøreise, som beholdt sin attraktivitet også etter at alkoholfor-

bundet ble opphevet i 1933. Rederiet tjente gode penger. Før alt gikk galt på én natt.

Siste middag før døden

Mens skipet pløyde seg gjennom stormen, fikk kaptein Willmott middagen servert i sin private lugar kvelden 7. september. Kort tid etter ble skipslegen tilkalt. Kapteinen klaget på magesmerter. Bare timer etter ble han erklært død. Angivelig av hjerteinfarkt.

Hans nestkommanderende William Warms ble purret.

Han skulle få en natt ikke hans verste fiende ville unne ham.

Ikke nok med at Warms måtte riste av seg sjokket over kaptein Willmotts brå og uventede død.



« **Kapteinen klaget på magesmerter. Bare timer etter ble han erklært død.**



Og ikke nok med at han måtte kjempe for å manøvrere et skip i full storm: Rundt klokken 03.00 mottok han også melding om brann om bord.

Klart for kaos

I skipets 1.-klasseavdeling hadde det begynt å brenne i et lagrings- skap for tepper. På det tidspunktet befant skipet seg 1,5 nautisk mil utenfor Long Beach, New Jersey.

Brannen spredte seg raskt på lakkerte overflater. Åpne dører og knuste vinduer slapp stormen til og ga brannen ytterligere kraft. I løpet av 30 minutter var skipet overtent og et brennende inferno i grov sjø.

Forvirring og panikk grep om seg, både blant passasjerer og

OVERTENT PÅ 30 MINUTTER:

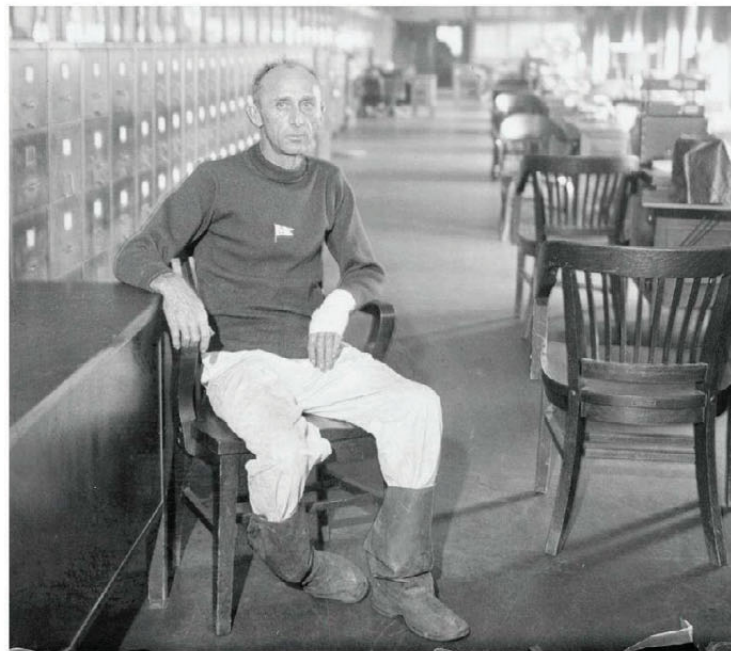
Lakkerte overflater, brennbare materialer, brannører som ikke virket og brannslukningsutstyr som var frakoblet, gjorde Morro Castle til et flammende inferno. Pilene viser passasjerer som flyktet fra skipet via branntau og en livbåt som plukker opp folk i vannet. Mer enn 200 personer forsvant i katastrofen.

besetning da de forsto at skipet sto i full fyr.

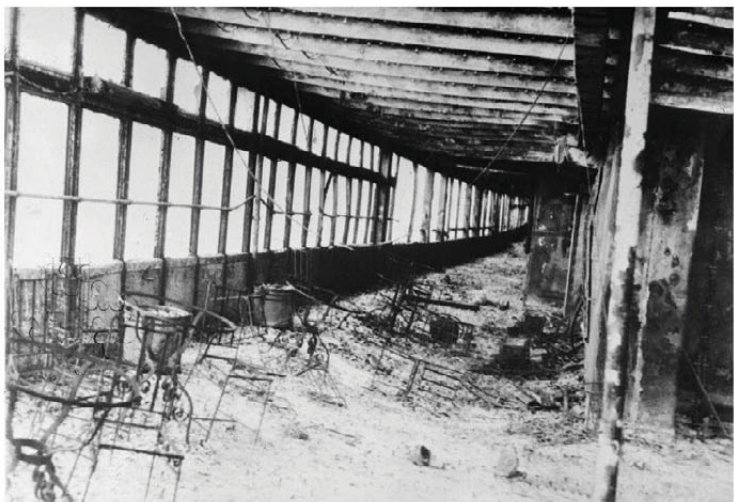
Store deler av mannskapet på 240 glemte alt de hadde trent på under brannøvelser om bord. Passasjerene hadde ikke fått opplæring i hva de skulle gjøre i nødssituasjoner. I kaoset av røyk og redsel så mange for seg at de ►



DØDE BRÅTT: Kaptein Robert Willmott om bord på det hypermoderne dampskipet Morro Castle, døde brått og uventet etter en middag på lugaren.



ILDPRØVE: Den uerfarne skipsoffiseren William Warms var nestkommanderende og måtte overta som kaptein kort tid før brannen brøt ut på Morro Castle. Her fotografert i rederiets lokaler kort tid etter ankomst New York.



UTBRENT: Ilden spredte seg raskt, godt hjulpet av de oljebaserte overflatene og det ekstremt lettantennelige inventaret. Treverket var så varmt mange steder at det ikke kunne berøres.



DREV I LAND: Flere titalls døde passasjerer drev i land på strendene i New Jersey. Sommerhus ble omgjort til improviserte likhus.

hadde valget mellom å brenne inne eller hoppe i brenningene.

Utstyret sviktet

Mannskapet forsøkte å slukke brannen, men ingenting nyttet. Brannslangene på promenade-dekket var frakoblet noen dager tidligere fordi lekkasje hadde skapt en vanddam som en passasjer hadde sklidd i.

Av skipets 42 brannhydranter kunne bare seks brukes om gangen. I tillegg falt vanntrykket til et ubrukelig nivå fordi det elek-

triske utstyret ble skadet av brannen. Da hydraulikksystemet for roret ble angrepet av flammene, kunne ikke skipet styres heller.

Til slutt sviktet det elektrisk anlegget og etterlot skipet i stummende mørke. Både besetningen og passasjerene innså at livbåtene var deres eneste redning.

Den avdøde kaptein Wilmott hadde satt sin ære i vedlikeholdet på skipet. Med utallige lag oljemaling var mange av livbåtene umulig å få låret – de satt rett og slett fast i malingen.

« Han hevdet også å ha reddet en rik frue og hennes kanarifugl.



HELTEN: Eller var George White Rogers (i midten) masse-morder? Spekulasjonene, blant annet fra en politisjef i Bayonne, gjorde at Rogers sendte en bombe som nesten tok livet av politisjefen. Her under retts-saken der han ble dømt for drapsforsøk.

Bare seks av 12 livbåter ble satt på sjøen, og ble i hovedsak fylt av skipets besetningsmedlemmer.

Døde fløt i land

Morro Castle hadde ingen oppslag med veiledning for hvordan redningsvestene skulle brukes. Flere av dem som hoppet ut i kjempebølgene druknet fordi redningsvestene ikke satt riktig på.

Nødssignal fra Morro Castle ble mottatt av flere skip i nærheten, men de var sene med å reagere. Av ukjent grunn klarte ikke flystasjonen i Cape May, New Jersey, å sende ut flybåter til havaristen. Også kystvaktskipene Tampa

og Cahoone sviktet Morro Castle. De plasserte seg for langt unna det brennende skipet til å se ofrene i vannet, og var derfor til liten nytte.

Radiostasjonene i New Jersey rapporterte morgenen 8. september om døde kroppar som ble skylt i land langs kysten fra Point Pleasant Beach til Spring Lake. Lokalbefolkningen trådte til for å hjelpe de havarerte passasjerene og bringe de døde i land fra døningene etter stormen.

Utpå dagen drev det rykende skipsvraket i land utenfor Asbury Park, der det ble liggende og brenne i to dager.

Helten

Men katastrofer skaper ofte helter, så også denne:

George White Rogers var radiooperatør om bord på Morro Castle. Han skal angivelig ha blitt på sin post, reparert en elektrisk generator som gjorde ham i stand til å sende ut SOS-signal mens



MALT FAST: Bare seks av 12 livbåter var mulig å få på vannet. Årsaken var overdrevent vedlikehold og maling som gjorde heiseanordninger ubrukelige.

MORBID REISEMÅL

De utbrente restene av Moro Castle ble liggende som en attraksjon utenfor Asbury Park, New Jersey.

Vraket ble liggende nær stranden i flere måneder. Utbrent, rykende og forlatt. Ryktet om havaristen i fjæresteinene tiltrakk seg nysgjerrige tilreisende. De kom langveisfra for å gispe over synet og kjøpe suvenirer tilknyttet hendelsen. Vraket lå så nær stranden at de besøkende kunne komme ut i små båter og berøre skipet. I et halvt år ble Moro Castle liggende til beskuelse og fungere som et morbid trekkplaster.

Først 14. mars 1935 ble skipet tauet bort for opphugging.

BRANT I DAGEVIS:

Vraket av Morro Castle ble en turistattraksjon.



mannskapskollegene rømte i panikk. Han hevdet også å ha reddet en rik frue og hennes kanarifugl i bur. Slike beretninger ble raskt godt stoff i pressen som betalte godt for historien.

Men noen begynte å stille spørsmål ved George W. Rogers heldedåder. Å skryte av sine bragder passet seg ikke for en ekte helt og i hvert fall ikke ta betalt for skrytet. Og var det ikke slik at telegrafist Rogers faktisk var en av de siste som så kaptein Willmott i live før brannen? Rett nok forelå ingen opplysninger som knyttet ham til det som fremsto som ildspåsettelse i teppelageret på 1. klasse, men likevel.

Om rederiet eller andre hadde gransket Rogers bakgrunn, ville de oppdaget en tungt kriminell med rulleblad som brannstifter, volds mann og tyv.

En av dem som spekulerte, var politisjef Vincent Doyle. Etter at helten fra Morro Castle ble ansatt som politisambandsmann i byen

Bayonne, ga Doyle uttrykk for sine mistanker. Kort tid etter mottok Doyle en hjemmelaget bombe som eksploderte og lemlestet politisjefen.

Dømt, benådet og dømt

George W. Rogers ble dømt til inntil 20 års fengsel for drapsforsøk på Doyle, men ble benådet for å kunne kjempe for USA i 2. verdenskrig. Deretter var det stille rundt helten fra Morro Castle frem til sommeren 1953. Da ble en 83 år gammel mann og hans 58 år gamle ugifte datter funnet drept, slått i hjel med en hammer i deres hjem i byen Bayonne.

Sistemann som så paret i live, var George W. Rogers, drapsofrenes nabo.

Etterforskningen viste at Rogers hadde tappet nabofamilien for penger i årevis.

I retten ble han funnet skyldig i drap og dømt til livsvarig fengsel. I 1958 døde Rogers i fengse-

let av hjerteinfarkt – uten å bli stilt til ansvar for katastrofen som tok livet av 135 av de 549 om bord på Morro Castle.

Det ble derimot William Warms som overtok kommandoen etter den døde kaptein Willmott, maskinsjefen og Ward Lines toppsjef. De ble dømt til fengsel, men de to sistnevnte ble senere frikjent og ansvaret i ste-

det lagt over på den døde kaptein Willmott.

Katastrofen er fortsatt et mysterium, og derfor utgangspunkt for flere TV-dokumentarer på jakt etter sannheten. □

Kilder:
YouTube, «SS Morro Castle forgotten shipwreck tragedy», Ripleys.com, Wikipedia.

For deg med vett
under issen

1. Hva heter den australskfødte skuespillerinnen (bildet), kjent fra filmer som «Eyes Wide Shut» og «The Hours», som tidligere var gift med Tom Cruise og nå nylig skal ha gått fra sin andre ekte-mann, Keith Urban?

2. Denne terrorgruppen bestemte nylig at både sjakk og internett er forbudt, og de har overtatt styringen av Afghanistan...?

3. Hvilken norsk by var kjent som et sentrum for tre-lasthandelen med utlandet på 1800-tallet?

4. Hva heter det norske arkitektelskapet som fikk det ærefulle oppdraget å designe Operahuset i Oslo?

5. Norges største friluftsbild utgis av Story House Egmont, og arrangerer NM i naturfoto. Hva heter bladet?

6. En bestemt dal i Jotunheimen huser kongeparets private hytte, «Prinsehytta». Hvilken dal er det?

7. To store iskremprodusenter deler Norge mellom seg. Hva heter den av dem som er familieeid, og som har holdt det gående siden 1924?

8. I hvilken by ligger administrasjonssenteret i Finnmark fylke?

9. Hvilke tre tresorter representerer 90% av det totale skogvolumet i Norge?

10. Hva er navnet på den norske TV-serien, som også ble solgt til utlandet og skapte furor i Sverige, som tar for seg et knippe norske turbo-millionærer?

11. Hvilket lands luftvåpen utviklet verdens første jagerfly?

12. Det er oppkalt etter et kjent kvinnenavn i norsk monarkis historie – hva heter Sjøforsvarets største skip?

Svar: 1: Nicole Kidman 2: Taliban 3: Arendal 4: Snøhetta 5: Villmarksbliv 6: Sikkildalen 7: Hennig-Olsen 8: Vadsø 9: Gran, furu og bjørk 10: Exit 11: Nazi-Tysklands Luftwaffe (Messerschmitt 262, satt i tjeneste i 1944) 12: KNM «Maud»



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

						H	M	L														
				G	A	L	A	B	S	E	D	A	M									
					G	A	H	E	L	T			U									
					I	S	B	A	N	E			E	G	A	L						
					T	R	K	V	I	K	N	E	R									
					B	E	L	I	V	E		N	S	U								
			S				R	E	O	L		P <td>R</td> <td>E</td> <td>S</td> <td>S</td>	R	E	S	S						
A	R	M		U	T	S	A		R	E	E	C	C	H	I	P	T	A				
			A	E	N	S	E	D	E	R		H	I	H		S	L	A	R			
			U	D		O		D	E	L	I	G		V	E	I		D	J	E	R	V
						U	T		V	E	L	G	E		F	R	E	O				
A	L	T	A		S	T	U		I	S	J		A	G	N	E	R					
				O	M	V	E	I	F	O	L		A	T	E	N	E	R	E	N	E	
A	B					L	J	O	M	E	T		T	E	L	E	N	E				
				O	L	A	B	I	L	E	R		D	U	K	E		N	T	F		
				M	I	N		S	I	R	S		E	N	O	R	M	E		B	R	A
G	M	T		B	O	T		T		T			D	I	E		R	O	E			
			E	E	G	B		B	O	R			D	E	N	E		N		C		
			R			N	A	O		R			V	I	N	D	E		D	U	F	T
				L	H	A		R	S	P	R	A					R	O	A	S	E	R
				L	A	U	D		F	E	E	N		O	V	E	R	S	T	E	L	L
B	A				E	G	I	L		A	G	A		A	L	E	N	E				
			D	R	E	N		N	E	S	T		D		M	O	N				R	
			D	U	B		A	K	T	I	N		T	F	I	P				A	K	A
			E		B	O	R	S		E	U	O	I		B	E	A	N	D	E	T	
A	N	K	E	L		E	K	R	E	R		L		L	I	T	E	R		E		
			E	G	N	E				N	U	E	N	E		O	S	E		K	A	N

46



15 UTG. KUN KR 349 *

+ Skrutrekkersett i gave



**DU SPARER
1435,-**



BESTILL I DAG



Scan QR-kode

eller send SMS

VIM65
til **2205**

Så mye sparer du

15 blader	kr 1485
+ Skrutrekkersett	kr 299
Totalverdi	kr 1784
Din pris	kr 349*
Du sparer	kr 1435

*+ porto kr 49 for gaven

Det lønner seg og abonnere!

Som abonnent får du Vi Menn levert hjem hver uke! + eksklusive temaavgaver som Vi Menn Bobil, Vi Menn Båt, Vi Menn Bil og Vi Menn Premier League.

Abonnementet løper inntil du sier opp. Du kan si opp når du vil. Etter introduksjonstilbudet er ordinær pris kr 549 for 16 utgaver.

Fåes kun i
Apotek



Sensitiv mage?

Prøv **Multi GO** for bekymringsfri grilling – hele sommeren

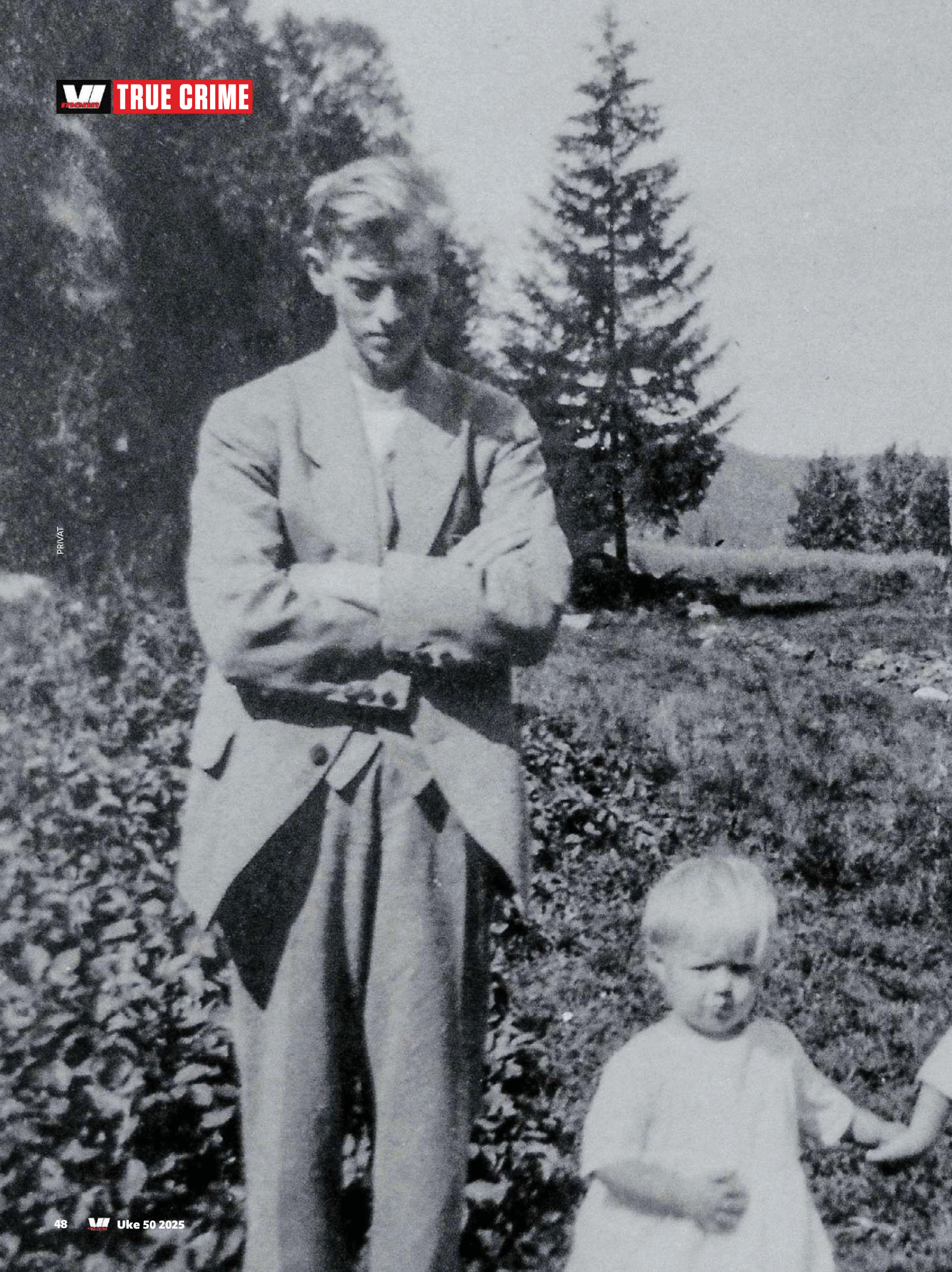
Multienzym GO inneholder 14 ulike fordøyelsesenzymer som bistår ved inntak av tungt fordøyelig mat som kjøtt, fett og

Fåes på apotek nær deg, enklere blir det ikke!



Les mer på verman.no

PRIVAT



DREPT E MANNEN MED ØKS

Lørdagskvelden var nok en gang i ferd med å bli et helvete på småbruket Fjeldly. En rasende full ektemann tok strupetak på 33 år gamle Maren Tomine Jensen, som grep etter øksen mellom sengene på soveværelset.



HELVETET PÅ FJELDLY:

Maren Jensen sammen med ektemannen og de tre døtrene. Senere fikk de også to sønner.

Skien 1929: – Jeg har ikke tenkt å holde noe lengre innlegg, forsikret forsvareren i lagmannsretten og lot blikket vandre rundt i den tett besatte rettsalen der det hovedsakelig satt kvinner.

De hadde møtt opp grytidlig og stått i kø for med egne ører å høre dommen i rettssaken hvor en ung kvinne sto tiltalt for drap på sin ektemann. Bare halvparten av køen hadde sluppet inn i rettslokalet der 33 år gamle Maren Tomine Jensen satt på tiltalebenken med bøyd hode. Det likbleke ansiktet sto i blendende kontrast til de sorte klærne hun var kledd i.

Viste en annen side

Vi rykker tilbake til 13 år før rettssaken: Kragerø-jenta Maren Tomine Jensen hadde forelsket seg. Den jevngamle Karl Johan Jensen var høy og slank, gutteaktig, med en kraftig lys lugg langt ned i pannen. Han jobbet som gårdsarbeider på forskjellige bruk. Da Maren ble gravid, bestemte det unge paret seg for giftermål. De giftet seg i 1917, begge 21 år gamle. Karl Johan Jensen tok seg fast arbeid på steinbruddet i Tvedalen like utenfor Larvik, og paret slo seg ned på et lite småbruk på Bommestad i Hedrum. Plassen ble kalt Bakkane og Fjeldly.

Jobben i steinbruddet innebar at Karl Johan måtte pendle, men Maren hadde aldri vært redd for å ta i et tak alene. Ifølge flere vitneutsagn fra rettssaken var det alltid ryddig og pent i den lille stua.

De to første årene på småbruket var tilsynelatende gode. Karl Johan ble av kolleger beskrevet som en real arbeidskar som aldri var borte fra jobben. Tidlig i forholdet hadde han vist religiøse tendenser og rørte aldri alkohol. Barna kom som perler på en snor, og Maren må klare hverdagen alene når Karl Johan var på steinbruddet. På småbruket var det tilkommet både ku og noen høns.

Karl Johan Jensen kom hjem fra arbeidet hver lørdag ettermiddag til det som etter hvert var blitt en familie med fem barn i



PRIVAT

ET LIV I REDESEL: Maren hadde flere ganger søkt tilflukt hos naboen når ektemannen ble voldelig, men til slutt ba naboen henne om å holde seg unna. Han ville ikke bli innblandet i konflikten.



FAKSIMILE NYBROTT

TRUSLER OG VOLD: Livet på Fjeldly var ingen idyll for Maren Jensen og de fem barna.

alderen 2 til 12. Men en lørdag merket Maren straks at noe var annerledes. Mannen stinket brennevin. Det skulle skje oftere og oftere. Da viste ektemannen seg fra en helt annen side. Han ble olm og voldelig.

Skjød etter henne

I rettsforhøret bekreftet Karl Johans onkel Anton at nevøen endret atferd. Da forsvareren spurte om han noen gang har sett Karl Johan være direkte ond mot sin hustru, fortalte Anton:

– Han brukte munn og siden slo han henne. En gang kommanderte han sin hustru til å hente en revolver og så skjød han etter henne.

– Og De forsøkte ikke å hindre dette? Gjorde ingenting for å stanse det, spurte forsvareren.

– Nei, Karl Johan var ilter, man måtte ta det pent og ikke si for meget imot ham, svarte Anton.

– Hva sa Jensen før han skjød, ville så forsvareren vite.

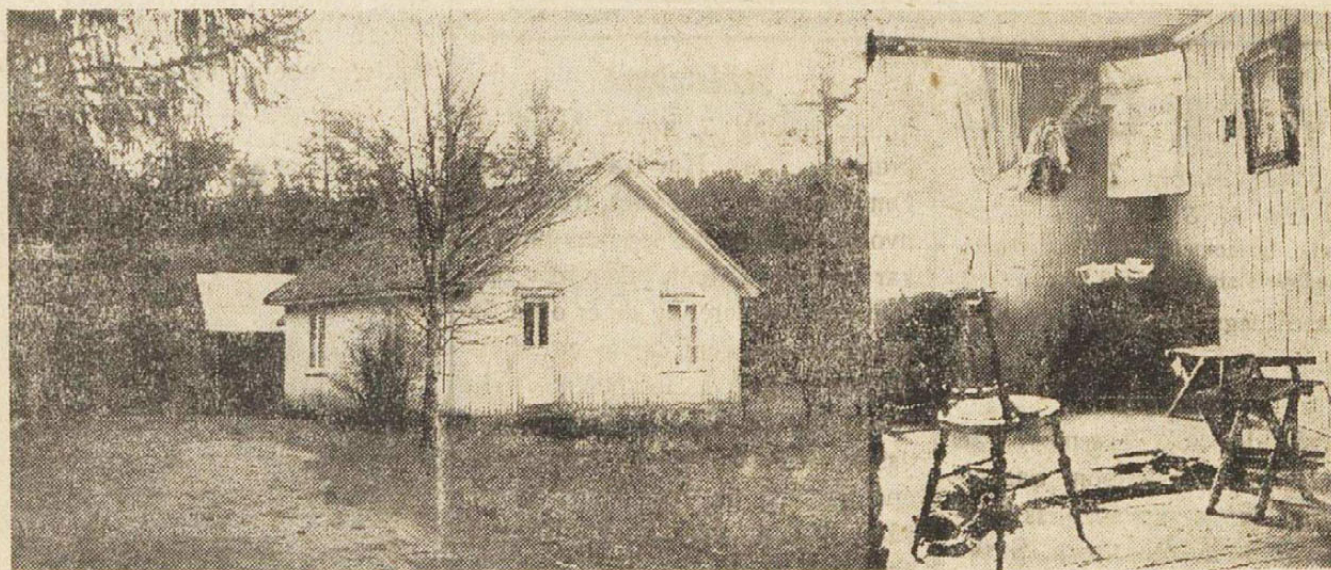
– Han sa: Det er vel ingen synd å skyte dette kjerringsvinet.

På spørsmålet om han siden forhørte seg om hvordan det stod til på gården, svarte Anton nei. Han holdt seg langt unna nevøen og hans hustru etter denne hendelsen.

Oppsøkte naboen

Også nabo Hans Oluf Gundersen på Bommestad hadde ved flere anledninger vegret seg for å

Det uhyggelige familiedrama i Hedrum.



Ovenfor bringer vi et bilde av den lille vakre hvitmalte stue «Fjeldly» i Bommestad i Hedrum hvor det fryktelige familiedrama

fant sted forleden. På bildet tilhøire sees værelset hvor den uhyggelige Maren Jensen drepte sin mann Karl Jensen ved øksehugg.

Alt står fremdeles urørt som da mordet fant sted. På gulvet sees den store blodpøl efter den drepte.

besøke Fjeldly. Han hadde flere ganger opplevd å få den livredde hustruen på døren når ektemannen var full og voldelig. Han hadde til slutt bedt Maren om å ikke oppsøke ham mer. Det var lite han kunne gjøre med situasjonen.

Maren hadde forsøkt å melde ektemannen til politiet, og i 1919 ble han dømt til 30 dagers betinget fengsel for vold mot henne. Men senere ble hun oppfordret til å holde ut. Hun hadde også bedt om skilsmisse hos presten, men blitt avvist. Så lenge det ikke forelå utroskap var det lite presten kunne gjøre, var beskjeden.

Flere hadde observert Maren forslått og full av blåmerker, men naboer vegret seg for å bli innblandet. Karl Johan Jensen skal ved flere anledninger skutt etter

hustruen, slått henne med vedkubber og stengt henne inne i kjelleren.

Folk som hadde vært på besøk hadde med egne øyne kunne se hvor ille det sto til på Fjeldly. Heller ikke barna slapp unna farens fyll og raseri.

En skjebnesvanger dag

Lørdag 2. november 1929 var siste gang Karl Johan Jensen gikk løs på sin kone. Forfyllet og rasende tok han nok en gang strupetak på sin kone. Hun grep etter øksen som i en tid hadde stått mellom sengene i soverommet.

Påfølgende mandag kunne man lese følgende i lokalavisen Jarlsberg og Larviks Amtstidende:

«Lørdag aften – det kunde vel være ved 6-tiden – kom en liten jente ind til Hans Oluf på Bommestad i Hedrum. Blek var hun

og ræd saa hun ut; alle på Bommestad kjente barnet fra mange, mange besøk, og de skjønnte øyeblikkelig hvilket ærend det var hun kom i. For hun hørte hjemme paa et litet smaabruk som ligger oppe i skogen et par hundrede meter fra Hans Olufs eiendom. Her bodde stenarbeider Karl Jensen med sin hustru Maren og deres 5 barn. Nu var det slik fat med Karl Jensen, at han ikke var videre god mot sin hustru, naar han var ædru, og naar han da kom under indflytelse av alkohol, blev det rent galt. Da gikk det ofte paa

NASJONAL INTERESSE: «På gulvet sees den store blodpøl efter den drepte», kunne man lese i blant annet Nordre Trondhjems Amtstidende den 7. november 1929.

livet løs i dette hjemmet, og mang en bitter stund fylt med angst og hjertekval kunde nok veggene i dette lille huset fortælle om, dersom de kunde tale. Her var aar med forkuethet og likefrem mishandling. Nu maatte endelig Hans Oluf komme op, for far var saa forferdelig fuld og ond mot mor, sa barnet og kastede sky og



I FENGSEL: Maren Jensen satt en stund i arrest i fengselet i Larvik.

« Det er vel ingen synd å skyte dette kjerringsvinet.



bedende blikke paa manden i det huset hvor hun atter en gang hadde måttet ty i sin nød.»

– Nu er det gjort

Hans Oluf fortalte til avisen at han denne gangen hadde bestemt seg for å oppsøke Fjeldly i håp om å få stagget Karl Jensen. Men idet han skulle gå ut av huset, skjedde følgende, skriver Amtstidene:

«Der mere ravet end gik en dødblek kvinde ind over gulvet. Med stivt blik, som saa hun forbi

alt og alle, stirret hun frem for sig og saa sa hun ganske klart: – Nu er det gjort. Og jeg vil hellere sitte i slaveriet hele mit liv end at fortsætte at leve paa denne måten med døden lurende paa mig dag og nat.»

Hans Oluf gikk opp til gården, og synet som møtte ham var ubeskrivelig. Han tok straks hånd om barna og tilkalte distriktslegen og politiet.

Amtstidene skrev: «Lensmand Dahl optrådte paa en resolutt

maate. Han forsto jo at her gjaldt det særlig om at faa de stakkars barna bort fra den store uhygge, de var kommet i. Allerede samme aften hadde han faat barna foreløbig bortsatt til nogen gode folk i Hedrum der de vil faa det udmerket i alle måter.»

Landsdekkende oppmerksomhet

Lensmann Dahl tok med seg den forkomne Maren som ble satt i arresten i fengslet på Herregårdsletta i Larvik. Snart kunne man lese om den grufulle hendelsen i alle landets aviser. «Det uhyggelige familiedrama i Hedrum», var overskriften i flere aviser 6. og 7. november 1929, der man også viste bildet av huset og værelset med blodpølen etter Karl Johan Jensen.

Avisene spekulerte i om kvin-

ÅSTED: En kan bare forestille seg hva Maren Jensen og ungene måtte gjennomleve på Fjeldly.

nen som hadde hugget ektemannen sin til døde enten hadde handlet i selvforsvar eller om hun var sinnsforvirret.

I Amtstidende kunne man lese: «Om hustruen, sier de som kjenner hende, at hun har været baade strevsom og flittig, men i det siste begynte hun liksom at bli folkesky og indesluttet. At hun har holdt det ut saa lenge forstaar vi ikke, sier folk, og vi trodde nok at der en gang vilde ske noget forfærdelig oppe paa Bakkane, men vi trodde nu helst at det hadde blit hustruen som kom derfra som et lik.»

Den påfølgende rettssaken kunne man lese om i aviser over hele landet. Etter hvert som

« Hver gang hun ventet mannen hjem, skalv hun av redsel.



62. Årg. Utkommer alle hverdager Fredag 21. februar 1930 Kontingent: Kr. 6.50 kvartalet Nr. 44

Dager og år i et ekteskapelig helvete.

Lagmannsrettsaken mot Maren Jensen fra Hedrum.

Den ry- stende tragedie.

Hvad den ulykkelige
kvinne selv for-
teller.

Mannen stilte konen op og skjøt tilmåls efter henne!

Den ry-stende tragedie.
I disse uker har vi læst i aviser og i aviser om en uhyggelig tragedie, som har rystet hele landet. Det er historien om en kvinne, som har levet i et ekteskapelig helvete i mange år, og som endelig har funnet sin død i hendes egen hånd. Denne historie er fortalt i et stort og interessant nummer av Dagbladet, som kommer ut i dag. Det er en historie som alle bør lese, og som alle bør snakke om. Det er en historie som viser oss, at det er mulig å leve i et ekteskapelig helvete, og at det er mulig å finne sin død i hendes egen hånd.

Idrettsukon. Militærpatruljene på Festningen idag.

Et stortstilt arrangement.

Idrettsukon.
Militærpatruljene på Festningen idag. Et stortstilt arrangement. Det er en historie som alle bør lese, og som alle bør snakke om. Det er en historie som viser oss, at det er mulig å leve i et ekteskapelig helvete, og at det er mulig å finne sin død i hendes egen hånd.



Kampen om Gesta Ekman.

Han lønner Central-
brevet til å gjøre
nytt tilbud!

NYHETSINTERESSE: Også riksbavisen viet rettssaken stor oppmerksomhet. «Dager og år i et ekteskapelig helvete» sto det i Dagbladet fredag 21. februar 1930.

Hedrum-dramaet for retten.

Hustruen forteller retten om
sine lidelser og om den
skjebnesvangre dag.

Spesialtelegram til «Aftenposten».



Fru Jensen og hennes forsvarer advokat Olavsson.

Skien, 21. februar. Lagmannsrettingen begynte kl 10 idag med «Hedrum-dramaets» redegjørelse i saken mot Maren Jensen der som

FIKK SYMPATI: Stillferdige Maren Jensen fikk stor sympati i retten da livet hennes ble brettet ut. Her fra Aftenposten 21. februar 1930.

Marens liv ble brettet ut, vokste sympatien for den stakkars kvinnen og barna hennes. Rettsreferatene som siterte Marens forklaring om at hun hadde gjemt

øksen inne på soverommet for å verge seg mot ektemannen som ofte truet henne med kniv og sa han ville slakte både henne og barna, gjorde dypt inntrykk.

– JEG ER STOLT AV FARMOR

Bitten Jensen fra Bergen er barnebarnet til Maren Jensen, som drepte sin ektemann med øks da Bittens far bare var et og et halvt år.

– Hun drepte sin ektemann i selvforsvar og reddet både seg selv og de fem barna sine. Et av barna var min far, sier Bitten Jensen.

– Min far husket jo ingenting av dette, og det ble heller aldri snakket om i familien. Jeg var 50 år før jeg fikk kjennskap til tragedien, og da var dessverre farmor død, forteller Bitten.

Hun husker farmor som en stillfaren og varm kvinne som alltid tok godt imot sin yngste sønns familie når de kom på sommerbesøk fra Bergen til Larvik. Farmor var gift med bestefar Ole. At det også var en annen og biologisk bestefar med i bildet, ble aldri nevnt med et ord.

– Jeg skulle ønske jeg hadde visst om tragedien da farmor levde, så kunne vi kanskje ha snakket om det og blitt enda nærmere kjent. Men slike hendelser vil nok de fleste bare legge bak seg. Jeg synes imidlertid ikke at dette er noe å skamme seg over. Jeg synes farmor var en modig og sterk kvinne som gjorde alt for å forsvare seg selv og sine barn. Uten hennes mot og vilje hadde jeg kanskje ikke vært her i dag, sier Bitten, som vet at den biologiske farfaren også flere ganger truet med å drepe ikke bare sin kone, men også alle barna sine.



STOLT AV FARMOR: Bitten Jensen var 50 år før hun fikk vite om den mørke tragedien i familien. I dag er hun stolt av farmor og glad for at hun ble kjent med henne selv om farmoren aldri snakket om det som hadde skjedd.

Onkelens forsvar

10 dager etter drapet kom Karl Johan Jensens onkel med en redegjørelse i Sandefjords Blad til forsvar for Maren. Der het det blant annet:

– Maren Jensen har flere ganger vært truet på livet. I et tilfelle slo han henne så blodet fløt og hun falt bevisstløs om på kjøkkengulvet. Jeg hjalp henne opp og til sengs. Hver gang hun ventet mannen hjem, skalv hun av redsel.

– Straks før mordet hendte forfulgte han henne med en kniv og sa han at han ville ta livet av henne. Hun flyktet, ble hengende i hagegjerdet og fikk brystet opprispet. Den gangen ble myndighetene varslet.

Mange slik ting kunne vært fortalt om, uttalte Anton, som også kunne fortelle at nevøen var

av det slag som viste seg fra to vidt forskjellige sider.

– Han snakket godt for seg, og viste seg som en engel blant fremmede, men som en tyrann i hjemme. De nærmeste naboer visste nok om forholdet og jeg mener det skulle vært grepet inn tidligere av øvrigheten. Maren Jensen var så overveldet av redsel at hun ikke visste hva hun skulle gjøre, og har altså forsøkt å holde ut i det lengste. Det ble for meget for henne.

Spøkte om drap på ungene

Ifølge Østlands-Posten møtte Maren i forhørsretten tidlig i desember. Etter vitneutsagn fra blant annet de eldste døtrene på 10 og 12 år, ble Maren løslatt i påvente av rettssaken mot henne. Hun skal ha hatt flere nervøse sammenbrudd.



STÅR FORTSATT: Huset på Fjeldly står fortsatt, men er i dag sterkt preget av vandalisme.

Rettssaken mot Maren Jensen startet lagmannsretten i Skien i februar 1930. Der forklarte hun at ekteskapet hadde vært et helvete i de 12 årene det varte. Allerede på bryllupsdagen skal hun ha blitt slått og sparket. Karl Johan Jensen skal ha lovet bot og bedring, og skal i en periode holdt se unna flaska.

Mannens sadistiske trekk kom også frem da lensmann Dahl vitnet: En kveld da Maren kom hjem fra besøk, fortalte Jensen at han hadde drept ungene og kastet dem i Lågen. Han viste frem blod på gulvet, som senere viste seg å være ripssaft. En dypt fortvilet Maren skal ha løpt til elven, fulgt av ektemannen som moret seg over «spøken».

Kritiserte politiet

Maren ble forsvart av statsadvokat Einar Olavson. Da domsavsigelsen nærmet seg, fikk Olavson anledning til å føye til noen bemerkninger før retten trakk seg tilbake for å vurdere domsavsigelsen. Han rettet blikket mot dommeren:

«Det var nødvendig for tiltalte Maren Jensen å forsvare seg, alle andre muligheter var lukket.

Hennes søster hadde sagt at

NYBROTT

Drapet i Hedrum behandles av lagmannsretten.

Fru Maren Jensen erklærer sig ikke skyldig!



var sortkledd og med blikket vendt ned. På lagmannens spørsmål oplyste hun, at hun var 33 år og boende i Hedrum.

Hun reiste sig mens lagmannen oplesste tiltalebeslutningen, og på spørsmålet om hun erklærte sig skyldig, svarte hun lavt og skjelvende: Nei, jeg erkjenner mig ikke skyldig!

Lagm.: Sitt ned, så skal De senere få anledning til å forklare Dem nærmere om saken.

Lagretten.

Forsvareren begjærte utskutt

IKKE SKYLDIG: Lagmannsretten brukte ikke mer enn fem minutter på å komme frem til domsavsigelsen som enstemmig lød på «ikke skyldig». Straks den var opplest, brøt det ut applaus i retten.

«Nesten 13 års helvete var over.

hun ikke orket å høre mer om forholdene. Nabo Hans Oluf Gundersen på Bommestad hadde sagt at hun ikke måtte sende bud på ham flere ganger. Alle henvendelser til myndighetene var forgjeves. Hva skulle hun gjøre? Hun

var trykket opp i et hjørne og måtte slå til. Det minste en kvinne må kunne forlange, er at hun ikke blir mishandlet av den mannen som skal være hennes beskytter. I dette tilfellet har han som skulle beskytte, vært den

fredsommelige Maren Jensens eneste fiende. Jeg henstiller til lagretten å besvare skyldspørsmålet med nei», avsluttet forsvareren.

Stillheten var til å ta og føle på da lagdommeren reiste seg for å holde sin rettsbelæring. Han trakk pusten dypt, snudde seg mot juryen og snakket med høy og tydelig stemme:

– Det er sjelden at en tiltalts forklaring er så godt underbygget som i dette tilfelle, begynte han.

– Flere vitner har tidligere vært inne og sagt sitt om saken. Alle med rystende vitnemål, samtlige i Marens favør.

– Det er et radikalt middel tiltalte har grepet til, men det inntrykk man får, er at man her står overfor en ulykkelig kvinne som har vært nødt til å hjelpe seg selv. Jeg vil derfor også benytte anledningen å kritisere politimyndigheten for ikke å ha grepet inn tidligere, avsluttet dommeren og lot juryen trekke seg tilbake.

Spontan applaus

Den lave summingen som fulgte opphørte brått da juryen kom inn igjen etter knappe fem minutter. Lagretten ble bedt om å avsi sin kjennelse. Dommen lød: «Ikke skyldig!»

Det utløste spontan applaus fra galleriet i rettssalen. Noen la merke til et lite lettelsens smil over de bleke leppene til 33 år gamle Maren Tomine Jensen. Nesten 13 års helvete var over. Hun hadde vært oppriktig da hun under forhøret sa at livsvarig tukthusstraff ville være langt bedre enn samlivet med ektemannen. Hun var forberedt på et liv bak lukkede dører.

Advokat Olavsson bøyde seg ned over den vevre kvinnen, tok hånden hennes og gratulerte. Maren var en fri kvinne, men også enke og enslig mor til fem barn mellom to og tolv år.

Kort tid etter rettssaken kom det i gang en innsamlingsaksjon som satte Maren i stand til å kjøpe et nytt hus til seg og barna ved Lågen på Nordby. Hun giftet seg på nytt, men fikk ikke flere barn. Maren Tomine Jensen døde i 1980. □

Kilder: Aftenposten, lokalavisene Nybrott, Jarlsberg og Larviks Amtstidende og Østlands-Posten



Ved Mats Schjølberg, Ushagen

SISTE GANG
JEG TAR «ALTERNATIV
TRANSPORT» FOR
NATTOGET TIL
BERGEN...



NYTT FRA NETT

➤ DEILIG MED BILDER FRA
TIDEN FØR MOBILER OG
INTERNETT.



FACTS
instagram.com/facts

Until 1956, French children
attending school were served
wine on their lunch breaks.
Each pupil was entitled to four
glasses (~125mL) a day.



FACTS/INSTAGRAM



Evig diskusjon

Ennå krangler tyskere og franskmenn om hva som er best av sauerkraut og croissant.

Usikkerhetsmoment

– Jeg hater å kjøre bil uten at min kone er med.

– Hvorfor det?

– Nei, da vet jeg aldri når jeg skal bremse ned, hvor stor avstand jeg skal holde til bilen foran, eller hvordan jeg skal parkere!

Maks styrke

De to fyllekene stod utenfor Polet og diskuterte hva de skulle ha.

– Vi kjøper en flaske 60%, sa den ene, – det er det sterkeste vi får tak i.

– Nei, din tosk, sa den andre, – vi kjøper selvsagt to flasker 60%, så blir det 120%!

Inspirerende

– I går så jeg på et tv-show der en fyr ga meg masse ideer til kule ting å gjøre her i livet. Jeg ble ordentlig inspirert og glad! Så skjønnte jeg at det var en sånn religiøs kanal, og at han snakket om forskjellige måter vi mennesker synder på ...

Et hardt liv

Gamle Marie hadde vært yppig og omsvermet i sin tid, men nå lå hun på det siste.

Presten var budsendt, og nå spurte han Marie om hvordan hun syntes livet hennes hadde vært.

– Akk, sa Marie, – livet kan vel egentlig sammenliknes med et stivt mannslem, beinhardt, men altfor kort ...

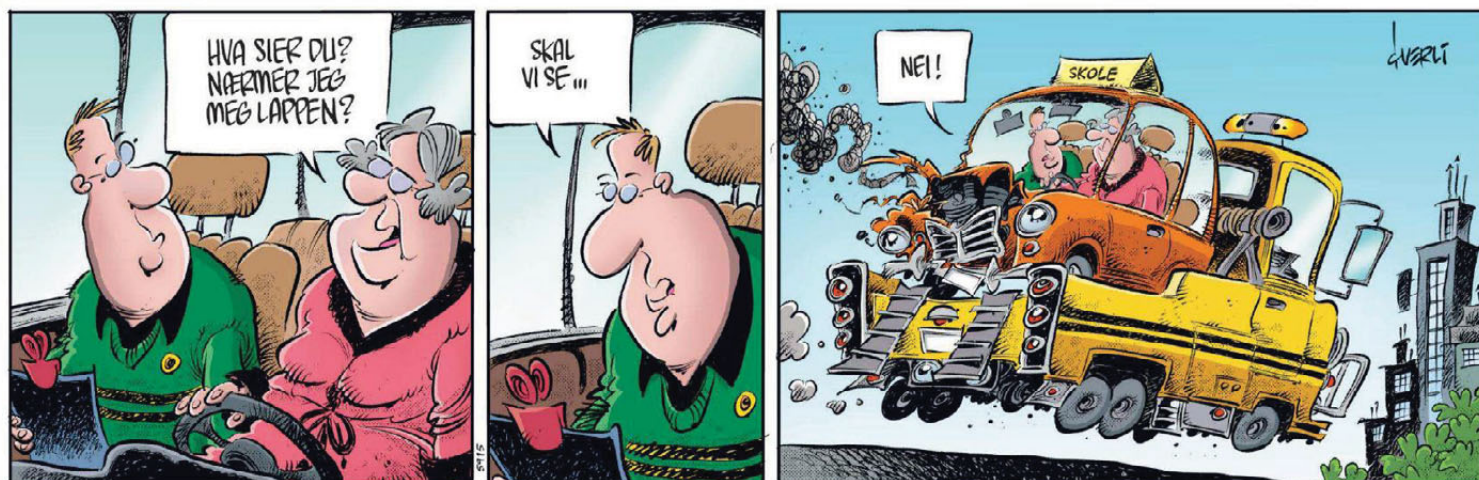
OPPGULP



PONDUS



PONDUS





Endelig skulle Ivar til topps, for nå hadde han sherpa-sei

Fort i gang igjen

En mann hadde vært til stede på sin kones fødsel.

Etter at begivenheten var vel overstått, trakk han legen diskre til side utenfor fødestua.

– Jeg bare lurte på én ting, sa den nybakte pappaen, – og det er hvor fort du tror vi kan ha sex?

– Vel, sa den mannlige legen og blunket lurt, – jeg går av vakt om en halvtime. Møt meg i den mørke enden av parkeringsplassen!

Pressemelding

– Den tekstmeldingen jeg sendte deg for en time siden, var en pressemelding.

– En pressemelding?

– Ja, jeg sendte den da jeg satt på toalettet.

En avgift for alt

Leif stod ved urinalet på det lokale konferansehotellet, da han plutselig oppdaget at kommunens likningssjef stilte seg opp ved siden av.

Leif fikk det tydeligvis travelt med å gjøre seg ferdig, snelle inn og lukke gylfen.

– Er du veldig blyg? lo likningssjefen.

– Nei, sa Leif, – det er bare det at når sånne som deg ser noe privat og velfungerende, så dukker det opp en ny avgift!

Kjærkommen forandring

– Jeg har lenge vært på jakt etter en kvinnelig meteorolog jeg kunne date, og nå har jeg endelig funnet en.

– Hvorfor måtte dama absolutt være meteorolog?

– Fordi det er kjekt til en forandring å ha ei dame som tar feil mesteparten av tiden!

FLISESPIKKER!

© Øyvind Sagåsen



Uheldig bivirkning

En mann hadde saksøkt det lokale sykehuset, og nå møttes partene i retten for å diskutere om han var berettiget til en erstatning.

– Det har seg slik, sa mannens advokat, – at dere opererte min klients kone, og etter denne operasjonen mistet hun fullstendig interessen for sex.

– Det kan så være, svarte sykehusets advokat, – men det hører med til historien at denne kvinnen ble operert for grå stær. Alt vi gjorde var å forbedre synet hennes!

Rent oppspinn

Ekteparet satt i stua på fredagskvelden, og kona bladde i et dameblad.

– Nå skal du høre hva horoskopet ditt sier, sa hun, – det står at du er klok og omtenssom, initiativrik og morsom ...

– Jøss!

– Ja, det er helt på trynet det som står om jobben din, også!

Skuffende

Den gravide blondina satt og snakket med ei venninne.

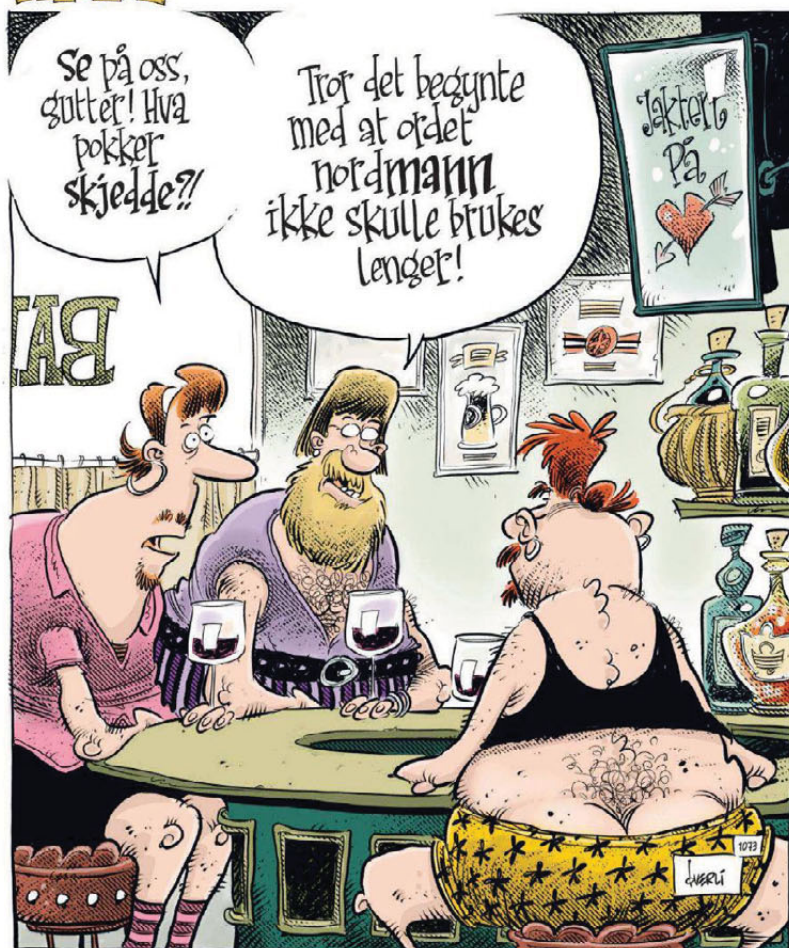
– I går fikk jeg vite at et keisersnitt faktisk utføres av en lege og ikke en keiser, sa hun. – Jeg har ikke blitt så skuffet siden første gang jeg tok flybussen!

Et lyspunkt

Den ene venninna var deppa over at livet gikk henne imot, og nå prøvde den andre å trøste så godt hun kunne.

– Husk det, sa hun, – at uansett hvor mørkt det kan se ut her i livet, så er det alltid lys i kjøleskapet!

RuteTid



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





Billig verktøy

– Jeg hører at du holder på å starte et snekkerfirma?

– Ja, men jeg har litt problemer med finansieringen, så nå legger jeg ut denne annonsen på nettet: «Er du en kvinne som nettopp har oppdaget at mannen din har vært utro, er sur og hevngjerrig og vil selge verktøyet hans til spottpriis?»

Alltid vondt et sted

– Jeg begynner å føle alderen tyngre, hva med deg?

– Ja, et sikkert tegn på at man har blitt gammel, er vel når body-lotionen har skiftet navn fra Nivea til Voltaren!

Tidene skifter

Samlivsbrudd i 1995: – Kan jeg få CD-ene mine tilbake?

Samlivsbrudd i 2025: – Kan du slette de bildene av kaviarkrysset mitt?

Nei, så tjukk du har blitt!

– Jeg må bare si det, at jeg er inderlig lei av alle som skal kommentere, liksom spøkefullt, at jeg har lagt på meg en del de senere årene.

– Ikke bry deg om dem, du er et større menneske enn det!

Dum, men pen

Ekteparet hadde en av sine vanlige krangler.

– Jeg skjønner ikke, sukket mannen etter en tid, – at du kan være så dum og så pen på samme tid!

– Det har en enkel forklaring, sa kona, – Gud skapte meg pen slik at du skulle bli tiltrukket av meg, men Gud gjorde meg også dum, slik at jeg skulle bli tiltrukket av deg!



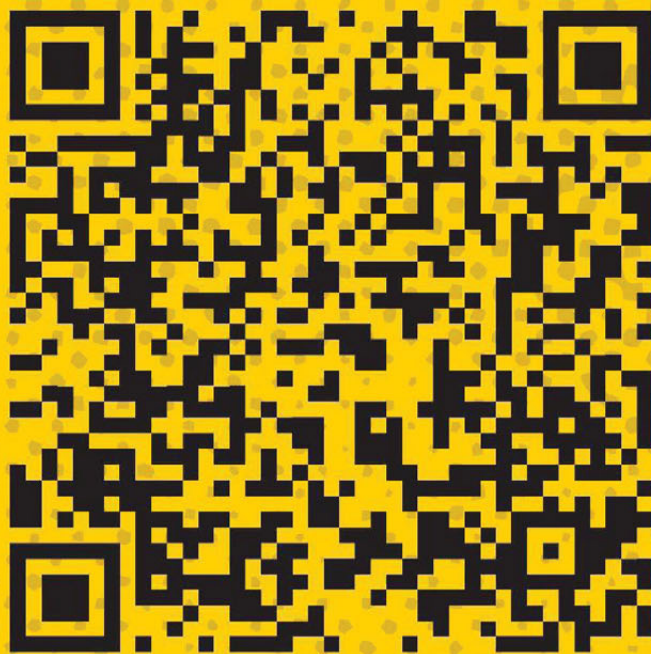
**POWERED BY
ENTHUSIASTS**

**★ OSLO ★
MOTOR
SHOW**

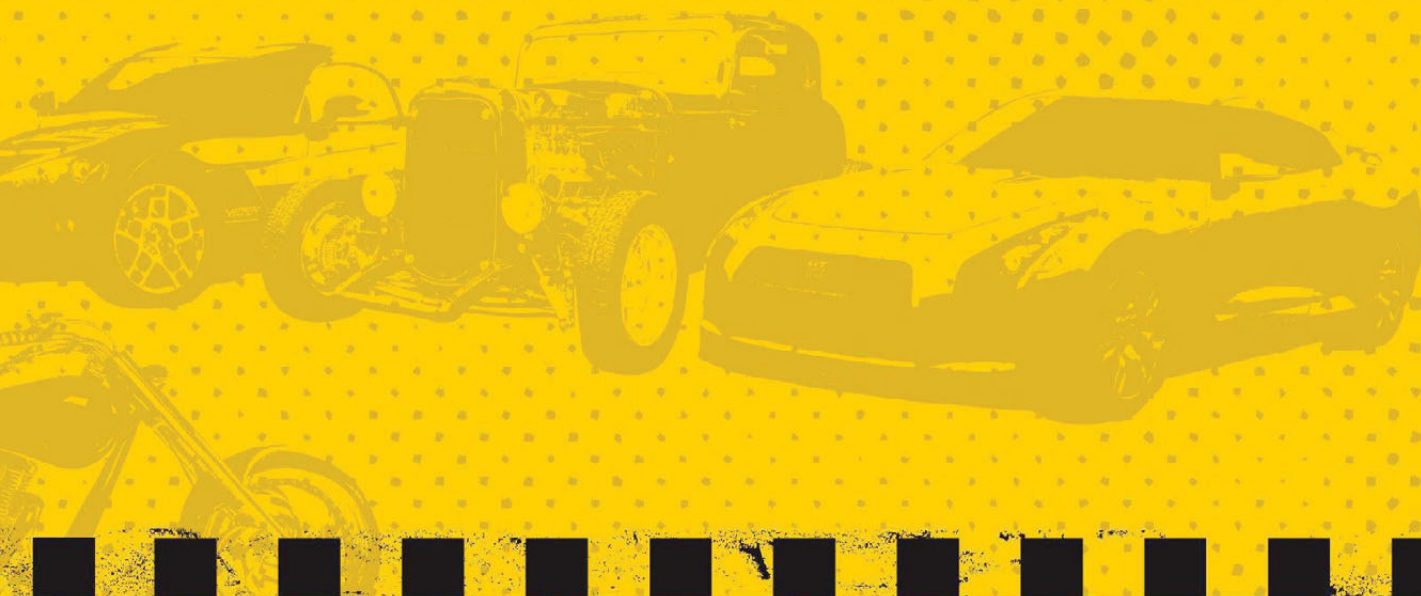
24. – 26. OKTOBER
NOVA SPEKTRUM, LILLESTRØM

Samarbeidspartnere:





**Kjøp billett på
oslomotorshow.no**

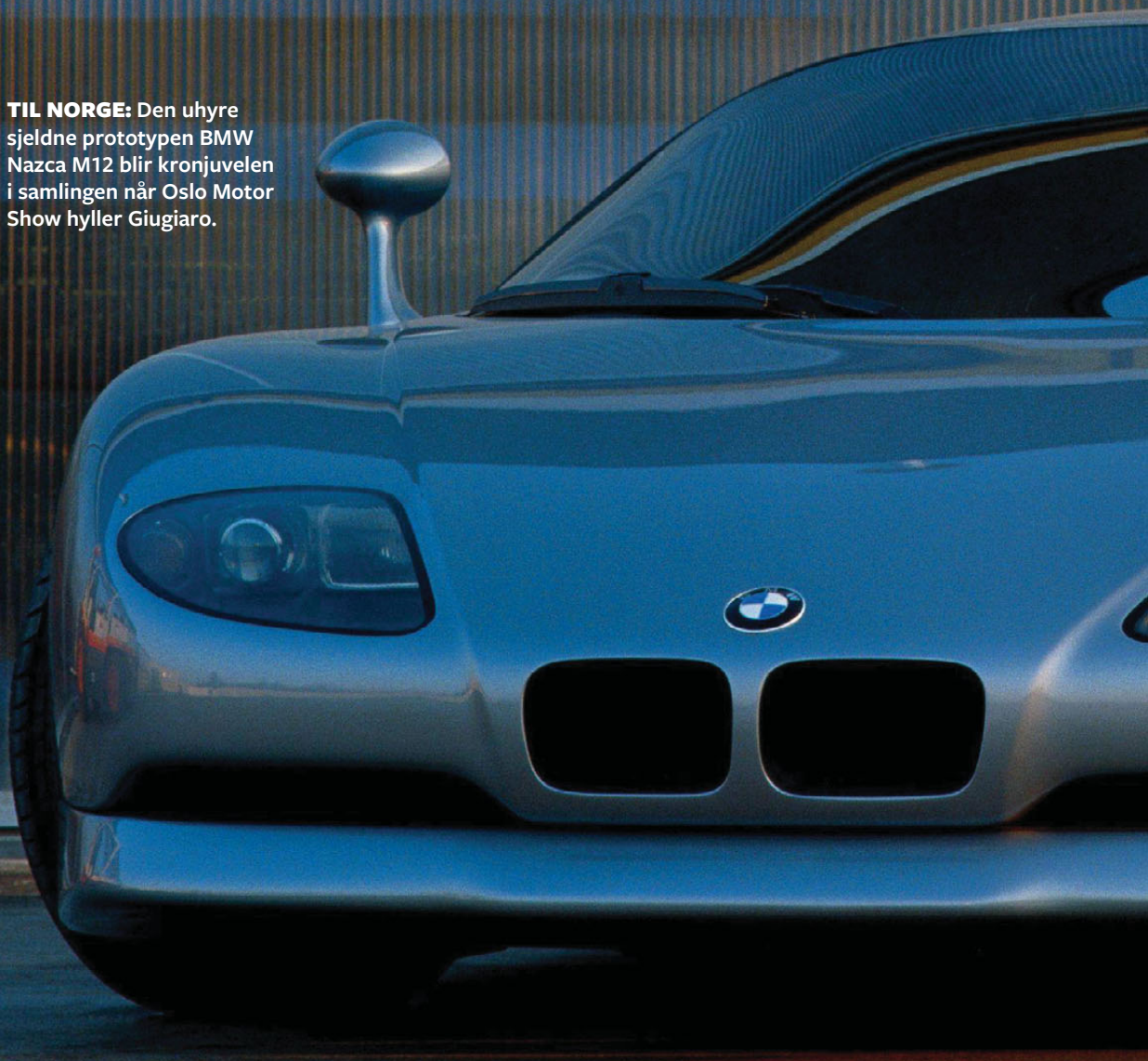


Vises på Oslo Motor Show

Hyller bildesignerlegenden

Oslo Motor Show hyller den italienske bildesigneren Giorgetto Giugiaro med egen stand. Dit kommer et par uhyre sjeldne BMW-er.

TIL NORGE: Den uhyre sjeldne prototypen BMW Nazca M12 blir kronjuvelen i samlingen når Oslo Motor Show hyller Giugiaro.



n-

ugiario



STARTEN:
Det startet
med Nazca
M12 som ble
vist frem for
første gang
i 1991.

BMW



BMW



FAR OG SØNN: Giorgetto Giugiaro og Fabrizio Giugiaro foran samlingen i GFG Style-senteret i Moncalieri. Fabrizio Giugiaro står foran BMW Nazca M12.

ITALDESIGN-GIUGIARO S.P.A

Tekst og foto: **Martin Jansen**

Riktignok har Giorgetto Giugiaro designet både Nikon-kameraer og Seiko-klokker, men det er bildesign han er mest berømt for. Vi snakker om en virkelig tungvekt i bilindustrien. Giugiaro er mannen som har gitt oss kjente folkebiler som VW Golf, Fiat Uno, Fiat Panda, Lancia Delta, Saab 9000 og Renault 19, for å nevne noen.

Giorgetto Giugiaro ble født i Garessio i august 1938 og startet sin karriere hos Fiat i 1955. I 1960 begynte han å jobbe for bil-designhuset Bertone der han debuterte med Alfa Romeo 2600 Sprint.

– Den er min første bil, den første jeg designet, og også min første store kjærlighet, har Giugiaro uttalt i et intervju publisert i Vi Menn Bil i 2003.

I 1965 dro han videre til Carrozzeria Ghia SPA før trangen til



BONHAM'S/CARS

FØRSTE BIL: Alfa Romeo 2600 Sprint var den første bilen Giorgetto Giugiaro designet.

å drive for seg selv ble for stor. I 1968 grunnla han Studi Italiani Realizzazione Prototipi S.p. A sammen med Aldo Mantovani i Moncalieri, forløperen til mer kjente Italdesign.

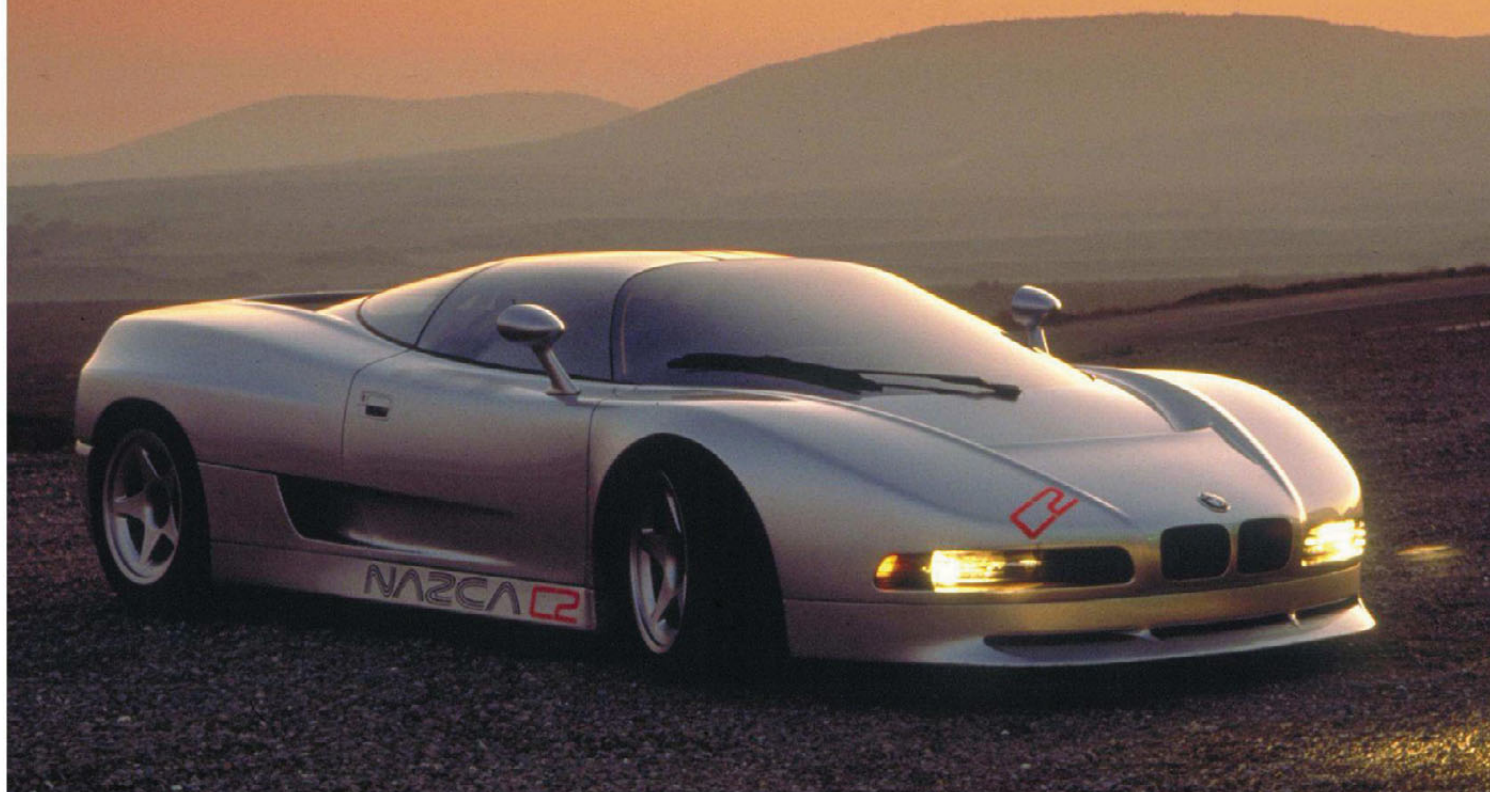
Folkebiler og ville konsepter

Deres første store prosjekt var Alfasud for Alfa Romeo. På 70-tallet ble Giugiaro også hyret av Volkswagen, noe som resulterte i Passat, Scirocco, Audi 80 og ikke minst nevnte Golf. I 1974 begynte han også å jobbe med DeLorean Motor Company som

resulterte i DeLorean DMC-12.

Folkelige salgssuksesser og berømte biler til tross, mange assosierer trolig Giugiaro med avantgardistiske konseptbiler. Og ganske riktig er det mange av disse, som godbitene Alfa Romeo Iguana, Porsche Tapiro, Alfa Romeo Caimano og Maserati

RØDT LYS: BMW Nazca C2 fikk aldri grønt lys for serieproduksjon, men er et slående eksempel på skaperkraften hos Giugiaro og Italdesign.



ITALDESIGN-GIUGIARO S.P.A

Boomerang, som alle ble designet mellom 1970 og 72.

Noen av konseptbilene som er kommet ut av kreativiteten i Italdesign er svært lite omtalt, som blant annet de to BMW-ene som kommer til Oslo Motor Show 24. til 26. oktober. Det dreier seg om Nazca M12 og derivatet Nazca C2 Spider.

Nazca-prosjektet

BMW begynte å samarbeide med Giugiaro tidlig på 90-tallet, men grunnet arbeidsmengden ble det opp til Giorgetto Giugiaros sønn, den da 26 år gamle Fabrizio Giugiaro, å forsyne BMW med en bil.

Da det 437 centimeter lange og 110 centimeter lave resultatet ble vist frem for verden på bilutstillingen i Genève i 1991, var det naturlig å tenke at dette var etterfølgeren til BMW M1, som var designet av pappa Giorgetto. Trolig var det også intensjonen med ekstremt heftige BMW Nazca M12.

For mange av dem som var innom Genève-utstillingen dette året, var Nazca M12 trolig også en av de mest oppsiktsvekkende bilene de noensinne hadde sett.

SPIDER: Til Oslo Motor Show kommer også Nazca C2 Spider.



LUCA RIVA

En ting var dørene. De var konvensjonelle, men vinduene hadde måkevinge-åpning.

Designet var inspirert av Formel 1 og Gruppe C-biler, og bilen var konstruert i karbonfiber. Riktignok hadde Ferrari lansert F40 fire år tidligere, verdens første serieproduserte bil for vanlig vei

som var bygget nesten utelukkende av karbon og kevlar, men slike lettvektsmaterialer var fortsatt ganske uvanlig i bilproduksjon. Inne i karbonstrukturen satt en femliters V12-motor på 300 hestekrefter hentet fra 850i og 750i.

Motoren var midtmontert i en

langsgående konfigurasjon og koblet til en femtrinns manuell girkasse. Bruken av lettvektsmaterialer ga en egenvekt på rundt 1100 kilo, og med en luftmotstandskoeffisient på beskjedne 0,26, skal toppfarten ha ligget rundt 300 km/t.



1969: Alfa Romeo Iguana fra 1969.



1972: Giorgetto Giugiaro designet konseptet Maserati Boomerang i 1972.

Opprinnelig med firkantede lykter

Arbeidet med en etterfølger til Bobla startet i Wolfsburg på 60-tallet, noe som blant annet resulterte i konseptet EA 276. Volkswagen hyret deretter Giugiaro som fremla et utkast i 1970. Den da 33 år gamle Giugiaro måtte imidlertid akseptere visse endringer på utkastet. VW-designerne, under ledelse av den senere designsjefen Herbert Schäfer, gjorde blant annet frontruten litt brattere og forlenget fronten med syv centimeter. I tillegg ble baklysene ble gjort mindre, og frontlyktene ble runde i stedet for firkantede. Giugiaro hadde nemlig gitt Golf-konseptet firkantede lykter.

– Jeg hadde nettopp gitt Alfa Giulia GT og Fiat 128 runde lykter, og jeg ville jo ikke at VW skulle beskyldte meg for å herme, har Giugiaro uttalt.

Første VW Golf rullet av samlebåndet i Wolfsburg 29. mars 1974 og ble en megasuksess. Den ble produsert frem til 1983 i nesten syv millioner enheter.

UTGANGSPUNKTET: Konseptbilen EA 276 fra 1969 sammen med Golf slik den ble seende ut med god hjelp av Giugiaro.



Aldri grønt lys

Helt i mål var man imidlertid ikke. På bilutstillingen i Tokyo i 1992 avslørte BMW og Italdesign Nazca C2, en videreutvikling av M12. Den hadde mer raffinert aerodynamikk, mer aggressiv front, motor tunet til 350 hester av Alpina, og ytterligere 100 kilo vektreduksjonen takket være blant annet seter i karbonfiber. Inngrepene var såpass omfattende at Italdesign presenterte C2 som en langt mer racing-orientert bil enn M12.

I forbindelse med Monaco Grand Prix året etter, ble så en Spider-versjon vist frem. Det var en uvanlig anledning å vise frem en prototyp, men så handlet det da også om en temmelig uvanlig bil. Sidevinduene og bakvinduet kunne tas av, men dersom det begynte å regne var det bare å hente dem frem igjen fra det rause bagasjerommet. Spider-versjonen hadde også mer krefter med en 380-hesters V12-motor fra 850 CSiS.

Videreutviklingen til tross, det stanset der. Nazca C2 fikk aldri grønt lys. På det tidspunktet vurderte nok økonomene hos BMW en V12-superbil i karbon som et tapsprosjekt. □

Kilder: Italdesign, BMW Group Classic og bmwblog.com



2023: Giorgetto Giugiaro sammen med konseptet han designet for Hyundai i 1974. Hyundai hyret ham til å designe selskapets første masseproduserte bil, en kombicoupé kalt Pony. Den sportslige utgaven på bildet, Pony Coupe Concept, ble presentert på bilmessen i Torino i 1974.

HYPER-SUV: Den elektriske hyper-SUV-en, Kangaroo, blir også en del av Giugiaro-standen på Oslo Motor Show. Konseptbilen er designet av Fabrizio Giugiaro.



PANDA: Da Giugiaro designet Fiats minimalistiske småbil (1980-2003), hadde han «et husholdningsapparat på hjul» i tankene.





Vises på Oslo Motor Show

Uten komfort-modus

Superbilen Aston Martin Valhalla kommer stinn med teknologi avledet fra Formel 1.

Tekst: **Martin Jansen**

Gjennom flere år har investor og bilentusiast Arne Fredly lånt ut sine heftige nyervervelser på fire hjul til Oslo Motor Show, der de har tiltrukket seg bilfrelste i alle aldre. Det har i hovedsak dreiet seg om ekstreme superbiler produsert i begrenset antall. Fredly har lånt ut biler som McLaren P1, Bugatti Chiron, Ferrari Daytona SP3, Mercedes-AMG One og Aston Martin Valkyrie. I år er det klart for enda en godbit: Aston Martin Valhalla, som skal produseres i kun 999 utgaver. Fredlys versjon vises på Oslo Motor Show for noen av eierne har fått sin utgave.

652 hk per tonn

Valhalla er ikke fullt så ekstrem og banefokusert som Valkyrie, men tamme saker er det ikke. Som Valkyrie har den teknologi som er direkte avledet av Aston Martins kunnskap fra Formel 1. Valhalla er en midtmotorisert hybrid der en fireliters twinturbo V8-motor fra AMG spiller hovedrollen. Det skal være den kraftigste V8-motoren som noensinne er plassert i en Aston Martin. Alene leverer den 750 hestekrefter, men har i tillegg selskap av tre elmotorer: To på forakselen og én integrert i girkassen som leverer kraft til bakakselen. Driv-

linjen gir firehjulsdrift og en total systemytelse på 1067 hestekrefter og et dreiemoment på 1100 Nm. Overføringen skjer med en åttetrinns dobbeltclutch-girkasse, spesialutviklet for den hybride drivlinjen. Valhalla skal greie 0-100 km/t på 2,5 sekunder og en toppfart rundt 350 km/t.

Bortsett fra toppfarten er ikke lenger ytelsestallene like revolusjonære i en tid med elbiler, men måten kreftene leveres og hvordan bilen opptrer er nok ganske egenartet sammenlignet med en blytung elbil. En monocoque-struktur i karbon bidrar til en egenvekt på 1655 kilo og 652 hestekrefter per 1000 kilo.

600 kilo marktrykk

Elmotorene på forakselen, i kombinasjon med regenereringen av bremsekraft, sørger for helt variabel kraftfordistribusjon (torque



vectoring) foran. Kalibreringen av torque vectoring-systemet styres primært av hvordan den elektroniske stabilitetskontrollen (ESP) er innstilt, som igjen er tuftet på hvilket kjøremodus som er valgt. Standardinnstillingen er Sport, tillegg kan Sport+ og Race velges. Noe komfortmodus finnes betegnende nok ikke. Derimot har Valhalla et Pure EV-modus,

for superbilen har et batteri på 6,1 kWt som gjør at den kan kjøres opptil 14 kilometer helt elektrisk.

Bakaksel med elektronisk styrt differensiallås bidrar også til sylkvasse kjøreegenskaper. Det samme gjør aerodynamikk med aktiv front- og bakvinge som sørger for opptil 600 kilo marktrykk ved 240 km/t. Det innebærer en bil som etter alle solemerker ligger som klistret til underlaget i svingene. DRS - Drag Reduction System - er et kjent initialord fra Formel 1, og Valhalla har en automatisert variant som letter på marktrykket slik at 350 km/t kan nås på rettstrekken. Smidde aluminiumsfelger kledd med spesiallagde Michelin Pilot Sport i dimensjonen 285/30 ZR20 foran og 335/30 ZR21 bak, spiller også en ikke helt ubetydelig rolle i bilens prestasjoner. □



PRODUSENTER



Vises på Oslo Motor Show

Førsteklasses råskinn

Polestar 5 varter opp med enorme ytelser og 1800 kilo hengervekt.

Tekst: **Martin Jansen**

En prototyp på bilen dukket opp på Goodwood Festival of Speed i Storbritannia i 2022, og nå er det endelig klart for det luksuriøse fartsmonsteret Polestar 5 Grand Tourer, som får norgespremiere på Oslo Motor Show 24. til 26. oktober.

Polestar Norge har startet salget av bilen som kommer i to versjoner, begge med firehjulsdrift: Dual motor-utgaven har en startpris på 1 259 000 kroner, mens Performance-versjonen koster fra 1 528 000 kroner.

Begge kommer med et NMC-batteri på 106 kWh anvendelig kapasitet (112 kWh brutto), 800V-system og opptil 350 kW ladefart. Rekkevidden er oppgitt til 670 kilometer for Dual Motor, mens Performance-utgaven har 565 kilometer oppgitt. Den reduserte rekkevidden skyldes ytelsene, for der Dual Motor leverer formidable ytelser som 748 hestekrefter og 812 Nm, så kan Performance-versjonen vise til vanvittige 884 hestekrefter og et dreiemoment på 1015 nm.

Null til hundre skal den greie



på 3,2 sekunder. Dual Motor-utgaven gjør sprinten på 3,9 sekunder, som heller ikke er direkte tregt for en bil med en egenvekt rundt 2,5 tonn. Toppfarten er elektronisk begrenset til 250 km/t.

Recaro og nappaskinn

Forsetene i Polestar 5 er utviklet i samarbeid med Recaro. Standardsetene er trukket i kunststoffet Charcoal MicroTech, men bilen kan leveres med Bridge of Weir nappaskinn. I tillegg til oppvarming og elektrisk justering har setene også ventilasjon og massasjefunksjon.

Betjeningen minner om Polestar 3. Essensiell kjøreinformasjon vises på et 23 centimeter bredt display som er festet til rattstammen. I tillegg har bilen head up-

display med 24 centimeters bilde. Over senterkonsollen sitter en vertikal, 37 centimeter bred berøringsskjerm som har Polestars Android Automotive-operativsystem med Google i bunn.

Digert panoramatak

Den 509 centimeter lange bilen har en akselavstand på 305 centimeter, noe som borger for enorm benplass i baksetet. Som Polestar 4 er bakruten droppet. Det innebærer at takstrukturen er flyttet bak passasjerenes hoder, noe som skal gi god takhøyde i den 142 centimeter høye bilen. Polestar 5 har dessuten et digert panoramaglasstak, det største i en Polestar hittil. Det er over to meter langt og 1,25 meter bredt, og bidrar til ekstra romfølelse i baksetet.

TEKNISKE DATA

Polestar 5 Grand Tourer Performance	
Motor:	2xEL
Effekt, kW/hk:	659/884
Dreiemoment, Nm:	1015
Egenvekt, kg:	2465–2503
Lengde/bredde/høyde, cm:	509/202/142
Akselavstand, cm:	305
Bakkeklaring, cm:	Foran: 15,3 Bak: 14,7
Bagasjerom, liter:	365–1128
Frunk, liter:	62
Tilhengervekt, kg:	1800
Standard dekkdimensjon:	Foran: 255/40R21 Bak: 295/35R21
Batterikapasitet, kWh, netto:	106
Maks, hurtiglading (DC), kW:	350
DC-lading, 10–80 %, min:	22
Maks rekkevidde, WLTP km:	565
Forbruk, WLTP, kWh/mil:	2,09
0–100 km/t, fabrikk, sek:	3,2
Toppfart, km/t:	250
Pris fra, kr:	1 528 000



Bagasjerommet på 365 liter er ikke like imponerende. Det øker imidlertid til 1128 liter dersom baksetene felles ned, og bilen har i tillegg en frunk på 62 liter. Det er kanskje naturlig å tenke at en bil som dette ikke kan trekke henger, men det kan den, sågar 1800 kilo.

Aktive dempere

Polestar 5 har ikke luftfjæring, men benytter støtdempere med interne returfjærer fra kinesiske BWI som er en stor leverandør av bremse- og fjæringssystemer. Performance-versjonen har MagnaRide aktive dempere som kan reagere på tre millisekunder takket være magnetoreologisk væske.

Peugeot E-5008 4x4

TEST

I en klasse for seg

Peugeot har endelig fått elbilmodeller med firehjulsdrift. Det er helt sentralt for å kjempe om norske bilkjøperes gunst. Dermed kan nye E-5008 4x4 bryne seg på de beste.



Tekst og foto: **Terje Bjørnsen**

Peugeot har jevnt og trutt bygget opp et utvalg av elbiler ikke helt ulikt det vi kjenner fra tiden med forbrenningsmotorer under panseret. Det startet med småbilen E-208 og mini-SUV-en E-2008 i 2019, og fortsatte med kompaktmodellen E-308 i 2023, før SUV/crossover-

modellene E-3008 og E-5008 dukket opp i fjor.

Vi har testet dem alle, og det gjennomgående for Peugeots elektriske modellutvalg er klart: Det er svært gode biler, og da tenker vi i første omgang på de klassiske bilegenskapene – plass, komfort, veiegenskaper og førermiljø. Det har heller ikke vært noe særlig i veien med elbilegen-

skapene sammenlignet med typiske konkurrenter, med et unntak av E-308. Likevel har ikke modellporteføljen gjort særlig inntrykk på norske bilkjøpere.

4WD er avgjørende

Det har endret seg noe med de to nyeste modellene – E-3008 4x4 og E-5008 4x4 – der særlig testbilen E-5008 bringer inn noen

unike egenskaper som syvseter. Bilen ble lansert med forhjulsdrift, 210 hk og batterikapasitet på 73 kW, men det er først nå med 4x4-utgaven vi får se hvilken publikumsappell det bor i E-5008: For ni av 10 salgstopper i Norge har firehjulsdrift.

4WD-versjonen er utstyrt med det samme batteriet på 73 kW, og har fått en elmotor på bakakselen



TØFFER SEG: I ny 4x4-versjon blir grusveier og vinterføre en mer overkommelig utfordring bak rattet i E-5008.

med 81 kW/110 hk. Det gir bilen en samlet effekt på 240 kW/325 hk, og fjerner innvendingen om noe treg akselerasjon etter elbil-standard. Ifølge fabrikkstallene skal E-5008 4x4 gjøre 0–100 km/t unna på 6,5 sekunder, mens vår

testbil nøyer seg med seks sekunder blank.

Det viktigste når det kommer til ytelser er likevel forbikjørings-akselerasjon. Fra 60–100 km/t er det stor avstand til den tohjuls-drevne varianten, med 2,9 mot 4,7 sekunder. Det er en forskjell du legger merke til hele tiden, og betyr at E-5008 holder nivået til de viktigste konkurrentene.

Dem er det egentlig ikke så mange av, i alle fall hvis du synes muligheten for to ekstra seter og totalt syv sitteplasser er viktig. Med kombinasjonen av pris på rundt 600 000 kroner og imponerende plassforhold, er det i praksis bare VW ID. Buzz GTX som ligger i samme område. Men den er større, mer varebilaktig enn E-5008, og tiltaler dermed et

annet publikum. Store SUV-alternativer som Hyundai Ioniq 9, Kia EV9, BYD Tang og Volvo EX90 koster rundt 100–300 000 kroner mer, mens den noe rimeligere Mercedes EQB er et nummer mindre.

Plass-mesterlig

Dermed fremstår Peugeot E-5008 4x4 unik i en liten, men viktig ►



nisje. Fleksibiliteten i interiøret er totalt sett bilens største styrke, selv om den også scorer høyt på veiegenskaper og komfort. Baksetet er justerbart 16 centimeter i lengderetning, ryggvinkelen kan endres og det klappes sammen i ulike variasjoner. I bakerste posisjon er benplassen enorm, så hvis noen skal bruke de to ekstrase-

tene bak kan man justere andre seterad forover og dele på plassen.

De to ekstrasetene egner seg best for den yngre generasjonen, men voksne kan sitte der på kortere turer. Som syvseter blir bagasjerommet kort, men klarer du å stable i høyden, rommer det likevel 294 liter. Som femseter øker

FLEKSIBELT: Lengdejustering av baksetene gir fine kombinasjonsmuligheter. Både for plassen som syvseter, og om du trenger ekstra lengde i bagasjerommet.

VELLYKKET: Peugeot balanserer bra mellom et rommelig karosseri, og fine linjer etter SUV-standard.



VISER KLØR: Fin lyskombinasjon i grillen skiller bilen ut fra de mange modellene med lang lysstripe mellom lyktene.

det til hele 690 liter og plassproblemer er ikke det første en E-5008-eier behøver å tenke på.

Holder høy standard
Peugeot har i flere tiår vært et av



BEHAGELIG: Fin sittestilling og komfortable sportsseter er blant høydepunktene i E-5008 4x4.

våre favorittmerker når det kommer til kombinasjon av kjøreglede og komfort. Der andre har sviktet på dette området med sine elbilmodeller, holder merket gledelig nok en høy standard også her. Fjæringen er fast, men likevel smidig. Du slipper duving, understellet filtrerer ut små og skarpe ujevnheter, samtidig reagerer

bilen presist og med solid veigrep i svinger.

Viktige bidrag til den høye totalkomfort kommer fra et relativt moderat støynivå for denne bilklassen, pluss svært gode seter og sittestilling. Peugeot har gått sine egne veier med et lite ratt og en bred, smal skjerm-løsning i overkant av rattet.

SÆRPREG: Lite ratt og langt, smalt dashbord er en uvant kombinasjon. Men viser seg å fungere bra i praksis.



KNAPPER: Hurtigvalgmeny for skjermen øverst og noen nyttige knapper på den kreativt utformede midtkonsollen.

Ved første øyekast kan informasjonsmengden virke overveldende, men etter litt tilvenning finner du ut av logikken. Peugeot har nemlig beholdt mye av den tradisjonelle betjeningen med knapper og hendler, slik at du sjelden behøver å gå via skjermen for viktige funksjoner under kjøring.

Lading og rekkevidde

Batterikapasitet på 73 kWh er ikke mer enn du trenger for denne biltypen. E-5008 kommer også i en Long Range-variant med 97 kWh, men da er vi tilbake på forhjulsdrift. Våre 880 testkilometer ble gjennomført i pent høstvær med 14–20 grader. Totalt sett endte vi opp med et forbruk på 1,7 kWh/mil og en rekkevidde på 430 km.

Maks ladeeffekt er oppgitt til 160 kW, mens vi oppnådde 142 kW som best ved 30 %. Derfra sank effekten gradvis: Fra 100 kW ved 50 %, til 50 kW ved 80 %. Det gir et resultat på 38 minutter fra 10–80%. Flere konkurrenter klarer det samme på under en halvtime, så her har Peugeot et forbedringspotensial.

TEKNISKE DATA

Motor:	2xEL
Effekt, kW/hk:	239/325
Dreiemoment, Nm:	590
Egenvekt, m/forer, kg:	2406
Lengde/bredde/høyde, cm:	479/190/169
Akselavstand, cm:	290
Bakkeklaring, cm:	20,4
Bagasjerom, liter:	690–1815
Tilhengervekt, kg:	1000
Taklast, kg:	80
Standard dekkdimensjon:	235/55–19
Batterikapasitet, kWh:	73
Rekkevidde, WLTP km:	467
Forbruk, WLTP, kWh/mil:	1,88
0–100 km/t, fabrikk, sek:	6,5
Toppfart, km/t:	180
Pris fra, kr:	603 500

TESTDATA

0–100 km/t, sek:	6,0
60–100 km/t:	2,9
80–120 km/t:	3,7
Støy 80 km/t, dBA:	65,0
Støy 100 km/t, dBA:	67,5
Støy 80 km/t fin asfalt, dBA:	60,0
Støy 100 km/t fin asfalt, dBA:	63,5
Testforbruk, kWh/mil:	1,7
Rekkevidde i test, km:	430
Misvisning 100 km/t:	98

DOMMEN

Med E-5008 4x4 får Peugeot posisjon hos norske bilkjøpere seg en realitetssjekk. Ser vi på bilens objektive egenskaper, burde den fint kunne hevde seg mot VW ID. 4, Toyota bZ4X, Nissan Ariya og de andre bestselgerne i denne klassen. På sentrale områder som plass, veiegenskaper og komfort er den blant de aller beste, mens middelmådig hurtiglading er det viktigste minuspunktet.

RETTERSTED: Henry Rinnan ble skutt for landssvik ved Kristiansten festning i Trondheim i 1947. Når TV-serien om ham kommer på Prime, er det forventet at enda flere vil reise for å se på åstedet.



2800

Ant. krigsminnesmerker i Norge

Katastrofeturisme

Fenomenet mørk turisme blir stadig mer utbredt. Og vi har mange steder å ta av.

TIL VÅREN KOMMER TV-serien om torturisten og overløperen Henry Rinnan. Når den slippes, kan Trondheim forberede seg på økt trafikk til byens mørkeste adresser: Bandeklosteret i Jonsvannsveien 46, der banden hadde sitt hovedkvarter, Flyvollen hvor Rinnan ble pågrepet i mai 1945, og Kristiansten festning – stedet han selv henrettet motstandsfolk, før han til slutt ble skutt i 1947.

Fenomenet kalles «dark tourism», eller katastrofeturisme på norsk. Det handler om å oppsøke steder knyttet til død, krig og tragedie. Noen ganger oppstår interessen allerede mens sårene er åpne. Etter brannen i Grenfell Tower i London i 2017, der 71 mennesker mistet livet, begynte turistbusser å

stoppe utenfor den svidde høyblokka. Beboere satte opp plakater med budskapet «En tragedie, ikke en severdighet», og turister ble jaget vekk av sørgende.

Tryggere, og mer lærerikt, kan det være å søke seg til steder der minnene ligger lenger tilbake i tid. I Vardø står minnesmerket på Steilneset, som påminnelse om heksebrenninger på 1600-tallet. På Falstad i Trøndelag kan man se sporene etter en av landets største fangeleirer, og ved Vemork i Rjukan lever historien om tungtvannssaksjonen videre.

Samtidig finnes også minnesteder etter nyere tragedier, som på Utøya, men forskjellen er at slike steder er ment å hedre ofrene – ikke trekke turister.

Mørkt på ferie

Nord-Korea: På slutten av 1980-tallet åpnet landet opp for turister som vil ta en nærmere titt bak overskriftene.

Auschwitz-Birkenau: Dødsleiren ble åpnet som et krigsminnemerke allerede i 1947, og som museum fra 1955. Over to millioner besøkende årlig.

9/11-museum: I krateret etter tvillingtårnene av World Trade Center finnes det i dag et museum som åpnet i 2014.

Rwanda: I 1994 ble en million massakrert i landet, som har flere dedikerte minnesmerker, med hodeskallene til ofrene.

Tsjernobyl og Pripjat: En rekke turoperatører arrangerer reiser til spøkelsesbyene i Ukraina.



FOR TIDLIG: Utøya har ikke blitt turistmål ennå.



NTB

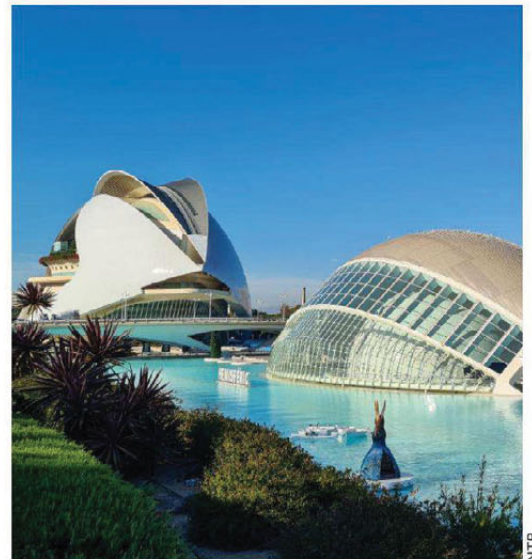
Gjennom fjellet

Gaustatoppen er et av landets mest ikoniske fjell, og høsten er kanskje den beste tida å ta turen. Med Gaustabanen, en spektakulær bane som går inne i fjellet, blir turen opp nesten like spennende som utsikten på toppen. På få minutter frakter den deg 850 meter opp, til nær 1800 meters høyde, der du kan se en sjettedel av Norge på en klar dag.

For mange er dette den mest tilgjengelige «stor-toppen» i Sør-Norge. Turen passer både for familier og de som ikke vil bruke hele dagen på bratte stier. På toppen finner du enkel servering fra en turisthytte, og altså rikelig med utsikt til Hardangervidda og fjellene mot Telemark. Kombinasjonen av dramatisk ingeniørkunst, natur og en spektakulær utsikt gjør Gaustatoppen til en perfekt opplevelse nå på høsten.



NTB



NTB

Direkte til Valencia

Om sommeren blir Valencia mer tilgjengelig, når Norwegian flyr direkte rute fra Oslo. Byen har lenge levd i skyggen av Barcelona og Madrid, men er i ferd med å bli mer populær blant europeiske reisende. Valencia kombinerer spansk storbyliv med strandferie, og kan friste med over 300 soldager i året. Midt i byen ligger Ciudad de las Artes y las Ciencias, et futuristisk område med spektakulær arkitektur, et akvarium og vitenskapsmuseum, som blant annet har blitt brukt i serier som Andor, Westworld og Dr Who. I kontrast finner du gamlebyen, med trange smug, tapasbarer og paella-restauranter, gotiske kirker og katedralen, som sies å huse selveste Den hellige gral.



SKISTAR TRYSIL

Trysilgondol

Trysil er Norges største skidestinasjon og landets nest største hyttekommune. Nå får bygda sin aller første gondol, etter modell fra Alpene. «Trysilgondolen» skal stå klar til sesongen 2025/26, med planlagt åpning rundt månedsskiftet november–desember. Heisen

blir 2,5 kilometer lang og kan frakte 3000 personer i timen.

Trysil-anlegget har allerede 70 heiser, og 68 nedfarter, og i tillegg til alpinister og langrennsløpere er det også mange som besøker anlegget for å ta en matbit på toppen, eller bare få med seg utsikten.

Gondolen erstatter deler av det gamle Sindretrekket. Den kommer til å være ubemannet og skal bidra til kortere køer, bedre flyt i bakken og en mer moderne opplevelse for de som legger ferien hit, ifølge SkiStar Trysil.

Billig og bra på storbyferie

STORBYFERIE PÅ BUDSJETT



Tekst: Runar Larsen

Polen har flotte byer som innbyr til en langhelg med historiske dypdykk, eller kun flaner mellom vannhullene. Vi har sett nærmere på fem byer som ligger kun en kort og rimelig flyreise unna Norge.

ELEKTROWNIA POWIŚLE/FACEBOOK

NEDLAGT KRAFTVERK:

Elektrownia Powiśle er et gammelt kraftverk fra 1904 som er bygget opp til et moderne kjøpesenter med massevis av serveringssteder.

Få land har flere og rimeligere flyforbindelser med Norge enn Polen. Derfor er dette et perfekt reisemål for storbyferie på budsjett. Her kan du nyte god mat og drikke i fantastiske, historiske omgivelser.

UTELIV: Warszawa har et godt utvalg av store plasser med uteservering, som Zbawiciela-plassen.



WARSAWA

1



RUNAR LARSEN

GRØNN LUNGE: Ta et avbrekk fra storbylivet i Łazienki-parken.

park med innsjøer hvor du kan dra på båttur, se historiske palass og vandre på stier i grønne omgivelser.

Mer info: Fly til Warszawa fra rundt 800 kroner t/r. For god, gammel dags luksus er ærverdige Hotel Bristol (marriott.com) bra – fra 1900 kroner per natt. Les mer på go2warsaw.pl.

STALINRAKETT: Da det 237 meter høye Kultur- og vitenskapspalasset sto ferdig i 1955, var det blant verdens høyeste bygninger. Det har hatt en rekke kallenavn, blant annet Rakietta Stalina – Stalinraketten.

Warszawa

Polens hovedstad er noe røffere i kantene enn turistfavoritter som Gdansk og Krakow. Gatebildet er preget av en salig arkitekturmiks, hvor det iøynefallende Kultur- og vitenskapspalasset ble gitt i gave fra Joseph Stalin til det polske folk. Polens høyeste bygning og en fantastisk eller forferdelig konstruksjon, avhengig av øyet som ser. Fra 30. etasje slipper du å ta stilling til akkurat det, herfra har du byens best utsikt. Like utenfor palasset er byens nye kulturelle stortue for moderne kunst klar for åpning i oktober.

Gamlebyen er et naturlig sentrum for turisme med et stort utvalg hyggelige spisesteder.

Nesten hele gamlebyen ble ødelagt under andre verdenskrig, men er så godt rekonstruert at den likevel er havnet på UNESCOs verdensarvliste. Herfra er det kort vei til det musikalske sporet av Frédéric Chopin (døpt Fryderyk), som er synlig på 12 benker, komplett med lyd, langs den «kongelige ruten» i sentrum.

Den store trenden i Warszawa er at gamle industriområder bygges om til kjøpesenter, mathaller og kulturscener. Det gamle kraftverket Elektrownia Powisle fortjener et besøk. Et herlig sted for både shopping og restaurant-besøk i gangstand fra elven og gamlebyen. For en annerledes opplevelse anbefales et besøk i Łazienki-parken, en gigantisk





R. STACHURSKI



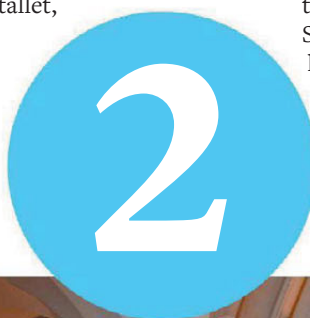
WIKIMEDIA COMMONS

SALTGRUVE: Weimarrommet er ett av mange vakre saltkamre i Wieliczka.

FLYMUSEUM: MiG-alleen på flymuseet i Krakow, Muzeum Lotnictwa Polskiego. Museet har en enorm samling og er virkelig verdt et besøk dersom du er interessert i luftfart.

Krakow

Med ildsprutende drager, imponerende slott og eventyrlig arkitektur er Krakow en by som begeistrer. Det er også et kontrastenes reisemål. Finnes det et vakrere handelstorg enn Rynek Glowny? Europas største middelaldersentrum ble konstruert på 1200-tallet, og har akkurat samme stil i dag. Dette er det bankende hjertet i byen, hvor det ruvende Wawel-slottet (hvor du finner dragen!) er en av byens viktigste attraksjoner. Kazimierz er det tidligere jødiske distriktet, nå proppfullt med trivelige barer og restauranter. En utflykt til Wieliczka-gruven er



noe for seg selv. Den gamle saltgruven var et av de første stedene som fikk plass på verdensarvlisten i 1978, og har både eget kapell og kunst hugget ut av salt. Det tar bare et par timer å oppleve gruven, men det gir minner for livet. Krakow har også mindre lystige, men like fullt viktige attraksjoner: Oskar Schindlers emaljefabrikk er verdenskjent fra Steven Spielbergs Oscar-vinnende film «Schindlers liste». De gamle kontorlokalene er nå museum. Det går også dagsturer til Auschwitz fra Krakow.

Mer info: Fly direkte til Krakow fra alle de store flyplassene i Norge, fra 800 kroner t/r. Bo sentralt i en rolig gate på Puro Kazimierz (puro-hotel.pl) fra 900 kroner for dobbeltrom. Se mer på visitkrakow.com.



MYKHAILO PAVLOV/GETTY IMAGES

KRAKOW

MIDTPUNKT: Markedsplassen Rynek Glowny er fra det 13. århundre og skal være Europas største markeds plass fra middelalderen. Den flotte kirken er Mariakirken.

POSZAN

I sentrum av Europa

Polen grenser til syv land, samt Østersjøen.

Hovedstad: Warszawa.

Innbyggertall: 38,1 millioner (2022)

Landareal: 311 895 kvadratkilometer.

Kystlinje: 770 km

Statsminister: Donald Tusk



HEMMELIG PERLE: Poznan er blant Polens eldste og største byer, men mindre kjent enn mange andre storbyer. Bildet er fra Stary Rynek – Den gamle markedsplassen.

Poznan

Poznan er noe av en glemt perle sammenlignet med andre storbyer i Polen. Men med direkteruter fra Norge, historiske attraksjoner og enda lavere prisnivå, er det en by som har alt for en innholdsrik byferie. Den fargerike markedsplassen er selve hjertet av byen. Her er det koselige restauranter, barer og kafeer som skapt for en smakfull langhelg.

Inne i en av de eldste renessansebygningene finner du dessuten byens mest spesielle severdighet: Et croissantmuseum. Museumsbesøket (rogalowemuzeum.pl), som er en blanding av interaktiv historiefortelling og bakeskole, avsluttes med 1000 søte kalorier for å ære



BAKVERK: Man kan få vann i munnen på Croissantmuseet.

3

St. Martins mektige bakverk. Den gamle hovedstaden har også kulturelle høydepunkt, som historisk viktige Enigma Cipher Center, Polens eldste katedral og, ikke minst, Zamek Culture Centre, hvor det stadig er nye utstillinger.

Mer info: Fly direkte til Poznan fra Torp Sandefjord med Ryanair fra 500 kroner t/r. Bo på Don Prestige Residence (don-prestige.com) like ved gamlebyen fra 800 kroner per natt. Les mer på visitpoznan.pl.



MUSEUM: Forsvarsmuseet i Poznan (Muzeum Uzbrojenia) er lokalisert i et gammelt fort bygget av prøysserne på 1800-tallet. Det er vel verdt en visitt dersom man er interessert i krigshistorie- og materiell.



GDANSK: Solidaritetsmuseet åpnet i 2014 formet som et skipsskrog. Det ligger rett ved siden av det gamle Leninverftet der Solidaritet ble grunnlagt.



ADRIAN N. CUPER/ROYAL NORWEGIAN EMBASSY

GDANSK

Gdansk

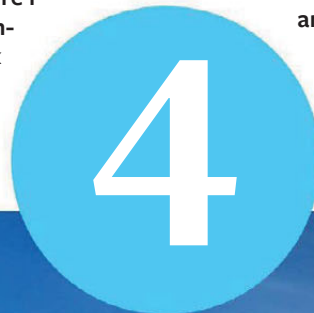
Den lille hansabyen ved Østersjøen har lenge vært en ettertraktet ferieby. Polen var et av landene som ble verst rammet av bomber i 2. verdenskrig, og de fleste storbyene måtte gjenreises fra fullstendig ruin. Derfor er det ekstra imponerende at sentrum fremstår som møysommelige restaurert til fordums prakt. I sentrum er paradegaten Długi Targ, med fargerike eksempler på ulik arkitektur fra forskjellige epoker.

Gdansk er kanskje likevel mest kjent for den uavhengige fagbevegelsen Solidaritet – Solidarność. Bevegelsen ble dannet i 1980 etter flere streiker ved Leninverftet der arbeiderne krevde bedre arbeidsforhold og rettigheter. Streikene resulterte i at myndighetene måtte anerkjenne Solidaritet som den første frie fagforeningen i Østblokken. Solidaritet stoppet ikke der, men utviklet seg til en frigjøringsbevegelse og en protest mot det kommunistiske åket. Historien om verftsarbeider og elektriker Lech Walesa – som senere ble Polens første demokratisk valgte president etter kommunismens fall – får du på Solidaritetsmuseet – Europejskie Centrum Solidarnosci. Det åpnet i 2014 og ligger like ved Leninverftet.

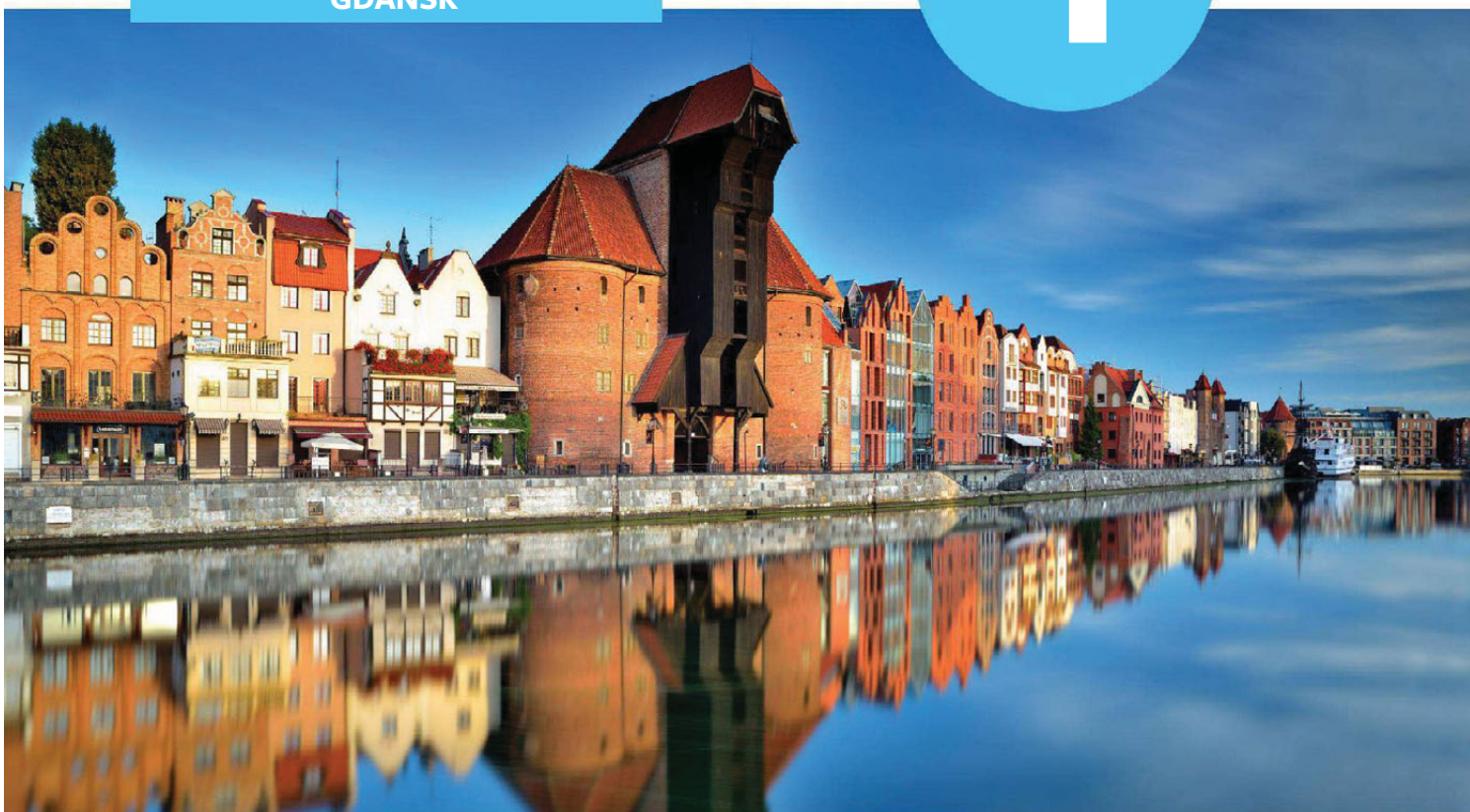
Gå heller ikke glipp av Museet om 2. verdenskrig for en litt annen del av polsk historie. Kombiner gjerne storbyliv i Gdansk med en utflykt til strandbyen Sopot, som byr på alt fra flotte spahotell til herlige promenader ved Østersjøen.

Mer info: Fly til Gdansk fra de fleste store flyplasser i Norge fra 800 kroner t/r. Bo sentralt på Hilton Gdansk (hiltongdansk.pl) fra 1300 kroner per natt. visitgdansk.com.

BESØK: Tidligere i år besøkte Kronprinsen Gdansk og la ned krans utenfor Solidaritetsmuseet.

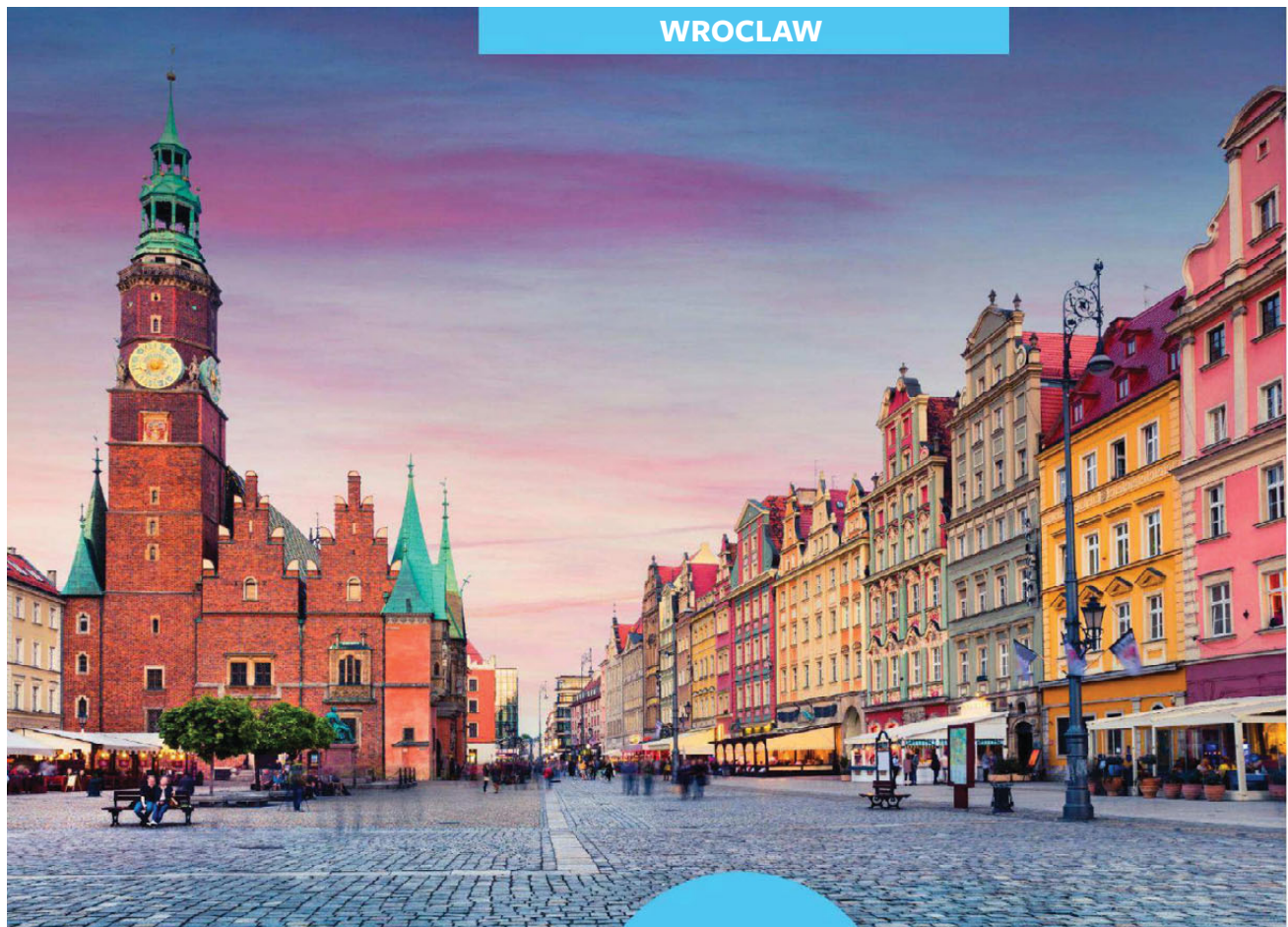


HANSABY: Gdansk ansikt mot Motlawa-elven. Det gamle kranhuset (Stary Żuraw) er et landemerke i gamlebyen og en del av det maritime museet i Gdansk.



SIZUN EYEGETTY IMAGES

WROCLAW



VAKKERT: Markedsplassen (Rynek) i Wrocław er blant de største og flotteste i Polen. Her finner du et rikelig utvalg av kafeer og restauranter.

ANDREW_MAYOVSKY/GETTY IMAGES/ISTOCKPHOTO

Wrocław

Wrocław en spennende storby som mange vil hevde har vel så mye prakt og historie som mer kjente Krakow. Det historiske sentrum av Wrocław er i alle fall et storslagent syn, med vakre, pastellfargede bygninger. Byen har i tillegg en ungdommelig sjarm og kreativitet som skaper pulserende uteliv, kulturtilbud og livlig stemning. En morsom aktivitet er å holde utkikk etter gnomene som er plassert rundt omkring i byen. De forteller sin egen historie. Markedshallen Hala Targowa er verdt et besøk for å smake på lokale spesialiteter fra ost og pølser til søtsaker og kaker. Men den spesielle

5

betongkonstruksjonen er også interessant på grunn av arkitekturen.

Den gotiske Elisabeth-kirken med historie tilbake til 1300-tallet er fin innvendig, men det er utsikten fra tårnet som er den virkelige attraksjonen. 91 meter over bakken har du fugleperspektiv på hele markedsplassen og omgivelsene rundt byen. 300 trappetrinn er god mosjon før en bedre middag.

Like nord for handelsplassen er Katedraløya (Ostrow Tumski) det religiøse midtpunktet. Her ligger byens viktigste katedral, som også har en fenomenal utsiktsplattform.

Mer info: Ryanair flyr direkte til Wrocław fra Torp Sandefjord fra 600 kroner t/r. Hotel Monopol (monopolwroclaw.hotel.com.pl) er fint og behagelig, med bra spaavdeling. Dobbeltrom fra 1100 kroner per natt. Les mer på visitwroclaw.eu.



JULEMARKED: Som flere andre polske byer, så har også Wrocław hvert år et hyggelig julemarked.

LIAM WOOD/GETTY IMAGES



HUSMANNSKOST: Wrocław er et egnet sted til å prøve Bigos, som regnes som Polens nasjonalrett. Gryterett med sauerkraut.

ARFO/GETTY IMAGES



Lofotstormen som kom fra intet

Det var søndag, men selv Vårherre og hans jordiske tjenere skjønte at anledningen måtte brukes. Uværet hadde holdt fiskerne på land tre uker, men ennå kunne skrei-sesongen reddes såpass at man kunne overleve. Båtene strømmet ut fra værene – rett inn i katastrofen. Den svarte søndagen på Vestfjorden i 1849 forsvant flere hundre mann.

V
men

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



Offer for avgiftene

Tidens mest solgte Volvo er nå kun for de med tykk lommebok. Nye Volvo XC60 – med 80 km elektrisk rekkevidde – er en bil svært mange kunne tenkt seg. Men den politiske iveren etter å bli kvitt ladbare hybrider har gjort biltypen svært kostbar.



Grenada-sjokket

En Sovjet-vennlig regjering og en ny flystripe gjorde amerikanerne bekymret. Under påskudd av å skulle redde 600 studenter, angrep USA den vesle øy-staten Grenada i 1983. – Tredje verdenskrig kunne brutt ut, sier ekspert.

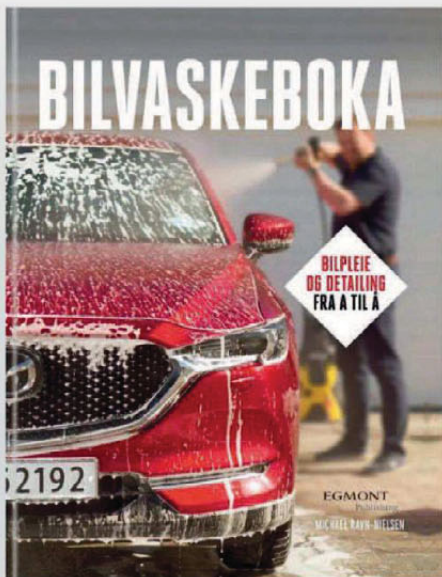
FASTE SIDER

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

Er du glad i eldre biler? Prøv et abonnement på



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



Få 'Bilvaskeboka' i velkomstgave!

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

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

**Et halvt år kr 599
Ett år kr 1099**

+ kr 49 i porto i forsendelse for gaven



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

Returadresse:
ART AS
Postboks 209
2021 Skedsmokorset

PRAKTISK GAVE TIL NYE ABONNENTER

Spar
595 kr

ALT OM
FISKE



SMS-kode:
FISK9
til **2205**



eller scan
QR-koden

**5 utgaver av
ALT OM FISKE for kr 249***

**Bli abonnent og få et
sløyese sett 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,-

**Sløye- og
fileteringssett
i velkomstgave**

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