

V menn

UKE 38 19. SEPTEMBER 2025 kr 99

STOR
GUIDE

Nå er Norges eldste
nasjonalpark på sitt vakreste

Malmtoget til Narvik trekker 8600 tonn

EUROPAS GIGANT

Mads Skoland
kjører de råeste
togene i verden



+ Dette er verdens 10 kåteste land



Skulle redde Norge
– rotet bort hele
Trøndelag

«Nordmenn kan
ikke stoles på»

Den merkelige erobringen
av Norges høyeste fjell
**TRODDE GALDHØPIGGEN
VAR UBESTIGELIG**

INNHold

REPORTASJER

6 Heltekongens fall

En gang var han nasjonens helt. I dag er Spanias eks-konge Juan Carlos så vanæret at han ikke lenger kan bo i landet.

12 Norges glemte racing-legender

Lenge var det en opplest sannhet at norsk motorsport ikke hadde stort å skryte av før Petter Solberg. Men så begynte historikere å grave – og fant tre skinnende, men glemte stjerner.

20 Togkjempen

Verdens sterkeste lokomotiv sleper på 68 vogner og 8000 tonn jernmalm over fjellet fra Kiruna mot Narvik.

28 Først på Galdhøpiggen

Mange prøvde, men ingen nådde toppen av «det ubestigelige fjellet». Så vanskelig kan det vel ikke være? tenkte bonden på Spiterstulen.

36 Den glemte krigen

Aldri har to naboland vært nærmere å utløse atomkrig enn under Koreakrigen, og her til lands bygde folk tilfluktsrom og flyktet til fjells.

44 Generalen som ikke likte nordmenn

Britene sendte en general med lapp over øyet for å kaste tyskerne ut av Trøndelag våren 1940. Operasjonen endte i fiasko.

54 True Crime: Rasistens hevn

Det svartnet for eks-soldaten da kjæresten slo opp på grunn av de rasistiske holdningene hans. Han kjøpte slakterkniv og armbrøst.

64 Prøvekjørt: Mercedes-AMG S 63 E

En av de råeste ladehybridene – akselererer raskere enn du kan si schweinsaxe!

68 Biltest: Zeekr 7X

Anonymt utseende skjuler fyrg vesen.

76 Reise: Høst i fjellet

Rondane nasjonalpark byr på flotte fotturer, men kan fint oppleves med bil, også.

I DENNE UKENS VI MENN ...

...kan du lese om en norsk pulsåre under press.

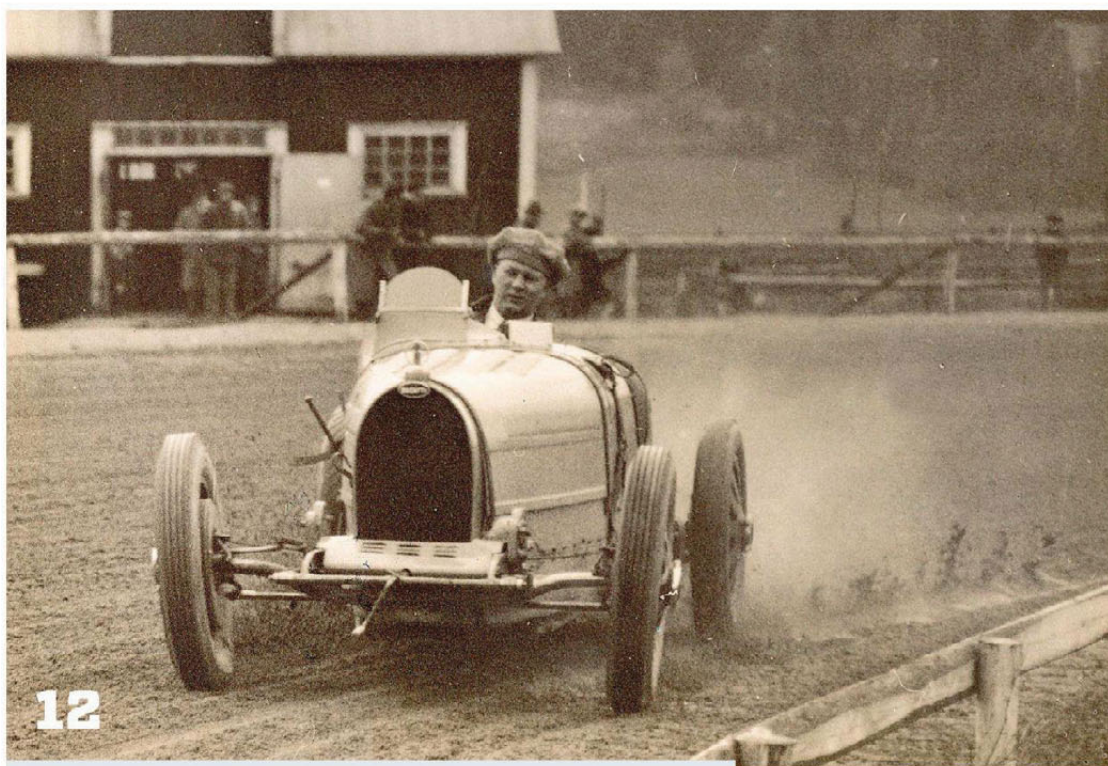
Allerede under 2. verdenskrig ble Ofotbanen vurdert som strategisk sentral på grunn av jernmalmen som ble fraktet fra Sverige. I dag er Ofotbanen om mulig av enda større betydning, ikke minst med tanke på hva som kan fraktes andre veien av tungt gods.

Etter at Sverige og Finland ble medlemmer av Nato, er jernbanestrekningen blitt sentral i planer

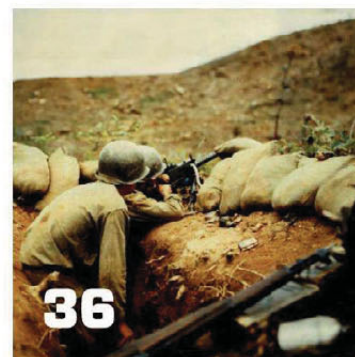
for å få fraktet våpen, utstyr og personell. Betydlig nervøsitet råder langs sporet. To avsporinger er allerede blitt etterforsket som mulig sabotasje. Falsk alarm, men frykten henger i. Lokfører Mads Skoland jobber her.

Takk for at du leser Vi Menn!

Lars-Erik Nygaard



« Ei heller sixpencen virket særlig skadeforebyggende, noe Eugen etter hvert tok konsekvensen av, og begynte å kjøre med hjelm.



A-TEC MARKSMAN

FOR SPORTSKYTTERE

FOR LANGHOLDSSKYTING

FOR PROFESJONELL BRUK

LYDDEMPER OG MUNNINGSBREMS

SEIGHERDET RUSTFRITT STÅL

CERAKOTED/BLACK NITRATED

Designet for skarpskytterrifler

A-TEC Marksman er en effektiv lydempere og rekylbrems som passer for skarpskytterrifler og langholdsskyting. Med lydempere sikrer du presisjon, skjuler munningsglint og reduserer lydtrykket betydelig. Marksman er designet for profesjonelle brukere og tøff bruk. Lydempere er laget av seigherdet rustfritt stål og overflatebehandlet med Cerakote. Marksman PRS har en integrert rekylbrems foran og reduserer rekyl og munningsvipp ytterligere.



Produkt	Effekt (dbC)	dbc målt med kaliber	Foroverbyg- gende (mm)	Total lengde (mm)	Dia	Vekt (gram)	Tilgjengelige kalibere	Montering	Materiale	Overflatebehandling
Marksman	30	.338 LM	155	218	44	550	6.5 .30 .338	Marksman Brake	Stainless steel	Cerakote
Marksman PRS	26					585				

A-TEC 
SCIENCE OF SILENCE

INNHOOLD

FASTE SIDER

10 Sløseriombudsmannen
Intet lys i skipstunnelen.

18 Blinkskudd
Kjølig arbeidsplass.

26 Yans 10 på topp
Verdens kåteste land.

34 Grafikk
iPhone-revolusjon i tre akter.

42 Ny viten
Spennende funn i norske grotter, jakten på Hamars handelsplass m.m.

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

51 Kryssord
Vinn én million med flax!

52 Sudoku
Ukens hjernetrim

53 TimeOut
Skråblikk på verden.

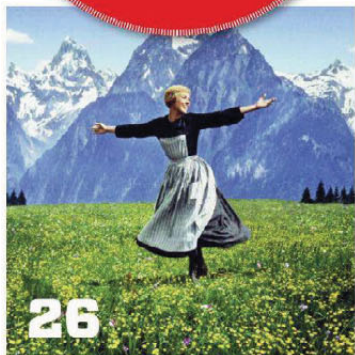
60 Kule sider
Ukens vitser og striper, Lunch, Pondus, Radio Gaga, Absurdgalleriet m.fl.

74 Reisemix
Om den nye trenden set-jetting, der turister oppsøker steder fra filmer og TV-serier.

82 Neste uke

10

Rapporten viste at hvert skip som seilte gjennom tunnelen, ville koste samfunnet 26 000 kroner i 40 år fremover.



26



74

LEDER

Bruk pengene på vei

Skipstunnelen på Stad blir bare dyrere og dyrere. Talløse utredninger over mange år har vært lunkne til hele opplegget: Skipene er blitt så store at det i realiteten er liten bruk for tunnelen. Nå har prisen passert fem milliarder kroner, kan vi lese i denne ukens Sløseriombudsmannen (se side 10).

I forrige uke skrev vi om den dramatiske historien til Jan Roger Klakegg, som fikk bena knust. Han overlevde ved et mirakel, og har vist en forbausende evne til å få stor verdi ut av livet sitt.

Veien han kjørte på, er en av mer enn 200 farlige strekninger i Norge. Ifølge NAF kan det koste opp mot 95 milliarder kroner å utbedre dem. Men ingen regjering har til nå valgt å avsette nok ressurser.

Men det finnes jo penger til samferdsel. For eksempel fem milliarder som byråkrater og enkelte politikere mener vi må bruke på en skipstunnel det nesten ikke er bruk for.

I diskusjoner er det alltid noen som sier «ikke sett grupper opp mot hverandre» når det er snakk om politiske prioriteringer. Jo, det er jo nettopp det som er prioritering.

Så dropp giga-tunnelen til havs, og bruk pengene på farlige, norske veier – der vanlige folk ferdes.

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 80 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!

Blå abonnent på bladtiosken.no
På minside.egmont.no kan du enkelt se på og administrere ditt abonnement.

KUNDESERVICE:

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

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

Markedsansvarlig:
Maria Raza, maria.raza@egmont.com

Ansvarlig redaktør/direktør:
Axel Walø, axel.walo@egmont.com

ANNONSESALG:
Ad.venture AS
christian@ad-venture.no

UTGIVER:
Story House Egmont
ISSN 0042-4951

Besøksadresse redaksjon, markedsavdeling, annonseavdeling: Nydalsveien 12, Oslo

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

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

TRYKK: Egmont Printing Service

story house
EGMONT



EVENTYRLIG SUKSESS I NORGE

SEALION 7 4X4

BYD

byd.no

Den perfekte norske familiebil fra verdens største elbilprodusent

502km WLTP rekkevidde • 1500kg hengervekt

75kg takvekt • Høyt utstyrsnivå

578 l bagasjerom

**MÅ SES OG
PRØVES!**

Pris fra **3.990,-***
pr mnd. Komplett bil ferdig levert.



469.900,-

Begrenset antall

Excellence-utstyrspakke inkludert – spar 129.000,-

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



* Flytende nom. rente f.t. 5,90 % - 3 990 kr per mnd. Startleie/etabl. geb. 107 500 kr/5 001 kr, Månedssleie 3 990 kr og totalpris 256 141 kr vil variere med rentenivået. 3-års bindingsfrist, kjørelengde 30 000 km. Månedssleien kan endres ved utbetalingsstidspunktet, hvis det har vært endringer i rente, pris, avgifter mellom søknadstidspunktet og utbetalingsstidspunktet. Leien er beregnet med flytende rente og følger normal renteutvikling i hele leieperioden, og renten vil aldri bli lavere enn 0,05 %. Leiekontrakt fra DNB Bank ASA som eier bilen.



HELTEKONGEN ROTET BORT ALT

En gang var han hele nasjonens helt, elsket av folket, respektert av dem som satt med makten, beundret av kongelige i hele Europa. I dag er ekskong Juan Carlos av Spania så skandalisert at han ikke lenger kan bo i landet der han var statssjef i nesten 40 år.

Arveprisen måtte tvinge sin far, den 82 år gamle kongen i eksil. Han var blitt en for stor belastning. Utroskap, korrupsjonsanklager, en umusikalsk jakttur – synderegisteret var blitt for langt til at eks-kongen kunne bli boende kongeriket Spania.

I begynnelsen av august 2020 snek Juan Carlos seg ut av Zarzuela-palasset og inn på et fly som tok ham til De forente arabiske emirater. Han rømte til den delen av verden der hans forretningsforbindelser som utløste skandalen, holder til.

Stoppet kupp

Utgangspunktet hadde alt i seg til å bli et helteepos:

Den unge spanske prinsen ble av den aldrende diktatoren Francisco Franco utpekt som etterfølger og statsoverhode i 1969. Seks år senere døde diktatoren, og Juan Carlos ble konge. Da en gruppe militære bestemte seg for at de ikke ville være med på demokratiseringen av Spania lenger, skapte Juan Carlos posisjonen han har hatt i det spanske folks bevissthet i flere tiår:

Kuppmakere slo til i februar 1981. En gruppe soldater stormet inn i den spanske nasjonalforsamlingen. Med en pistol i den ene hånden inntok soldatenes leder talerstolen, og erklærte i kongens navn at de militære nå hadde overtatt makten i Spania.

– Kuppmakerne hadde med seg sitt eget TV-team, hele kuppforsøket ble filmet, forteller Marcus Buck, spaniaekspert og leder for Institutt for samfunnsvitenskap ved Universitetet i Nord-Norge, til Vi Menn.

Men den unge kongen ville aldeles ikke fronte et kupp: Direkte på riksdekkende fjernsyn gikk den 43 år gamle monarken hardt ut mot kuppmakerne:

– Kronen vil overhodet ikke tolerere handlingene eller oppførselen til noen som gjennom

POOL/GETTY IMAGES

MED ÆREN I BEHOLD: 19. juni 2014 overtok prins Felipe (t.v.) som konge i Spania. Så kastet han sin far, eks-konge Juan Carlos, ut av landet i vanære.



PETER BISCHOFF/GETTY IMAGES

maktbruk forsøker å avbryte den demokratiske prosessen som det spanske folket har godkjent gjennom folkeavstemning, sa kongen bestemt.

Kongen og hans familie har siden gang på gang gjort «sitt beste» for å rive ned alt som var bygget opp av status og autoritet.

Skandale-rekke

Juan Carlos giftet seg i 1962 med gresk/danske prinsesse Sofia, og paret fikk tre barn. Ektefellene drev stadig lengre fra hverandre.

Kongens mange elskerinne-historier ble til offentlige «hemmeligheter».

Våren 2012, mens Spania var i en voldsom økonomiske krise, arbeidsledigheten var skyhøy, og spanjolene ble bedt om å stramme inn der det var mulig, stakk Juan Carlos på hemmelig storviltjakt til Botswana. Med på turen var hans mangeårige elskerinne Corinna (Larsen) zu Sayn-Wittgenstein og hennes sønn. Forholdet var egentlig over, men turen skulle være en gave i

forbindelse med sønnens tiårsdag.

– Det var nesten så jeg fryktet at noe ville skje på turen, fortalte elskerinnen i et intervju med BBC.

Om kvelden 12. april skjøt kongen en elefant. Morgenen etter gikk kongen over ende i sitt luksustelt, hoften brakk, og han måtte fraktes tilbake til Madrid i ambulansefly. Jaktturen var ikke lenger noen hemmelighet. Spanske medier kastet seg over historien.

ELSKERINNEN FRA HELVETE:

Halvt danske Corinna zu Sayn-Wittgenstein er damen i lys kjole i bakgrunnen. Offisielt var hun kong Juan Carlos rådgiver. Det viste seg at hun var hans elskerinne og bidro til å hvitvaske milliongaver spanske kongen mottok fra arabiske venner.

– For det første hadde kongen nok en gang vært åpenlyst utro mot dronning Sofia. For det andre dro han midt under en økonomisk krise av sted til et land der Spania ikke har diplomatiske forbindelser. Han gikk under radaren til den spanske regjering. Og for det tredje; turen var svært kostbar, og vi ante ikke hvem som betalte for den. Alt dette skapte et elendig bilde av kongen, sier tidligere redaktør Jose Antonio

«Jeg begikk en feil, det vil ikke skje igjen.



OVERTOK: Fascistdiktatoren Franco pekte ut prins Juan Carlos som sin etterfølger. Da prinsen overtok som statsoverhode, nektet han å føre diktaturet videre.



HELTESTATUS: Spanske generaler prøvde seg i 1981 på statskupp i kong Juan Carlos navn. I en TV-tale til folket fordømte han kuppet – og ble nasjonalhelt.



Zarzalejos i avisen ABC – en avis som ivrig støtter monarkiet.

Etter å ha blitt operert for skadene i hoften, lot Juan Carlos seg intervju på sykehuset.

– Jeg begikk en feil, det vil ikke skje igjen, sa majesteten.

Men skaden var allerede skjedd.

Ba om å få abdisere

– Grovt sagt er halve Spania kongetro, den andre halvdel er republikanere, sier den norske spaniaeksperten Buck. Kongen har tradisjonelt hatt mest støtte på høyresiden, i sentrum og et stykke inn i sosialdemokratiet. Men nå sank kongens popularitet dramatisk. Skandalene ble etter hvert så mange og belastende at Juan Carlos ønsket å abdisere.

Kongen fremsatte sitt ønske 2. juni i 2014. 15 dager senere vedtok Senatet forslaget 253 stemmer mot fem. Dagen etter, etter 39 år på tronen – lot han sønnen Felipe ta over.

Avgangen ble på ingen måte slutten på de kongelige skandalene.

I 2018 startet sveitsisk påtalemyndighet å etterforske rykter om den spanske monarkens hemmelige formue. Politiet avdekket at to fond knyttet til kongens bankkonto i Sveits var opprettet i 2008: Ett var opprettet utelukkende for å ta imot penger fra kong Abdullah av Saudi-Arabia. En overføring av 100 millioner dollar (1 milliard kr) fra kong Abdullah i 2008 ble et sentralt element i etterforskningen. Fondet var tomt og avsluttet i 2012. Spekulasjoner går på en mulig sammenheng med en gigantkontrakt mellom Saudi-Arabia og et spansk konsortium om byggingen av høyhastighets jernbane mellom Mekka og Medina.

I juni 2020 fikk den tidligere monarken status mistenkt for korrupsjon. I august 2020 ble kongens tidligere elskerinne også

ARABISK KICK-BACK: Spanske selskaper fikk bygge jernbane i Saudi-Arabia, og kong Juan Carlos fikk et saftig kickback fra araberne. Det er disse pengene som står sentralt i en voksende korrupsjonsskandale for den tidligere spanskekongen.

SKJØT HAN LILLEBROR?

Den første virkelig store skandalen i Juan Carlos liv, skjedde da han bare var 18 år gammel.

Juan Carlos tre år yngre bror Alfonso døde i en skyteulykke i 1956. Omstendighetene er usikre, men mye tyder på at Juan Carlos holdt i den 22-kalibrede pistolen som drepte broren. En nær venn av Juan Carlos har hevdet at den senere kongen innrømmet å ha trykket på avtrekkeren uten å ane at våpenet var ladd. Andre har hevdet at skuddet gikk av ved et uhell.

Det offisielle kommunikeet som ble sendt ut etter den unge prinsens bortgang, fortalte kort at «mens Hans Høyhet prins Alfonso var i ferd med å pusse en revolver sammen med sin bror, gikk det av et skudd som traff prinsen i pannen og drepte ham i løpet av få minutter.»

dratt inn i saken fordi Juan Carlos skal ha overført mer enn 600 millioner kroner fra Abdullah-fondet til hennes private konto. Det andre fondet tok skal ha tatt imot store summer fra utlandet og samtidig betalt regninger på mer enn 50 millioner kroner for private flyturer med luksushusfly foretatt av Juan Carlos og hans følge.

Sønnen; Kong Felipe svarte med å offentlig frasi seg arven etter sin far. Samtidig tok Felipe også fra faren hans apanasje.

Trengte aldri pengene

Hvordan kunne kongen la seg kjøpe, slik Juan Carlos har gjort?

– Veldig mye av det vi i dag ser på som korrupsjon, ble ikke vurdert slik tidligere, sier Marcus Buck.

– Juan Carlos tok imot pengene som en gave, og det kan være vanskelig å si nei til kongen av Saudi-Arabia. Juan Carlos har neppe gjort dette for personlig vinning, han ga jo bort mesteparten av pengene, påpeker den norske spaniakjenneren.

– Felipe kom til sist frem til at det beste for Spania og for kongehuset ville være om faren forlot hjemlandet. Det gjorde den gamle kongen. □

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



Milliardhullet

Stad skipstunnel passerer fem milliarder, Stortinget må behandle saken på nytt, det spøker for hullet i fjellet. Eller?

LA OSS SPOLE tilbake til 2020 da NRK skrev en illustrerende artikkel med overskriften «Mange skip kjem til å segle rett forbi prestisjetunnel». Alle kunne se hvor dette bar hen. Solberg-regjeringen besluttet å bygge tunnelen tvers gjennom fjellet slik at skip og båter skulle slippe turen rundt beryktede Stad, et værhardt farvann. Tunnelen ville blitt verdens første fullskala skipstunnel, noe som gjør prosjektet svært kostnadskrevenende, både med tanke på teknologien involvert og rekkevidden av tiltakene som må gjøres. Tunnelen var planlagt å bli 1,7 kilometer lang, 50 meter høy og med en bredde på 39 meter. En god del mer omfattende enn å bygge en vanlig veitunnel, med andre ord.

IDEEN OM EN slik tunnel er blitt lekt med siden krigens dager, men som NRK påpekte i 2020, har skipene som frakter gods og fisk blitt større og større med årenes løp. Mange av disse skipene er såpass store at de ikke trenger tunnelen, da farvannet i Stadha- vet ikke lenger representerer en særlig stor utfordring for dem. Tom Inge Vetthus, daværende daglig leder i Fjord Shipping, kunne fortelle at tunnelen ikke

ville få noen nevneverdig innvirkning på deres drift, siden deres skip er såpass store og robuste at litt grov sjø ikke byr på problemer. Heller ikke Hurtigruta hadde planer om bruke tunnelen.

Nå avdøde journalist og kommentator i Dag og Tid, Jon Hustad, var sterkt kritisk til hele prosjektet. Han mente at siden de større båtene ikke kom til å bruke tunnelen, var prosjektet samfunnsøkonomisk svært ulønnsomt.

– Samfunnsøkonomisk er det galskap. Det blir veldig, veldig dyrt og det er ikkje dette Noreg bør bruke pengar på, uttalte han til NRK.

VIDERE UNDERSTREKET HAN at det kun var mindre lystbåter og båter tilknyttet oppdrettsnæringen som ville ha glede av tunnelen, og at det dermed ikke forsvarte slike gigantosummer. Hustad viste til en rapport fra 2018, som konkluderte med at Stad skipstunnel ikke var lønnsom for samfunnet. Rapporten viste at hvert skip som seilte gjennom tunnelen, ville koste samfunnet 26 000 kroner i 40 år fremover. Astronomiske tall. Her baserte dessuten forfatterne av rapporten seg på at tunnelen ville koste 3,8



NÅ ELLER ALDRI

Leder i Måløy Vekst, Frank Willy Djuvik, tror at dersom det ikke kommer penger til å starte byggingen av tunnelene i budsjettet for 2026, så er det over og ut for skipstunnelen.

– Realiteten er hvis man etter all den jobben som er lagt ned og en ikke får penger til oppstart i 2026, så blir det ikke noe av skipstunnelen. Det er nå eller aldri. Det er en skjebnetid for skipstunnelen, sier Djuvik.

– Det er ingen som starter en sånn prosess på nytt igjen i overskuelig framtid. For det er jo ikke seriøst overfor entreprenørbransjen heller, påpeker han.

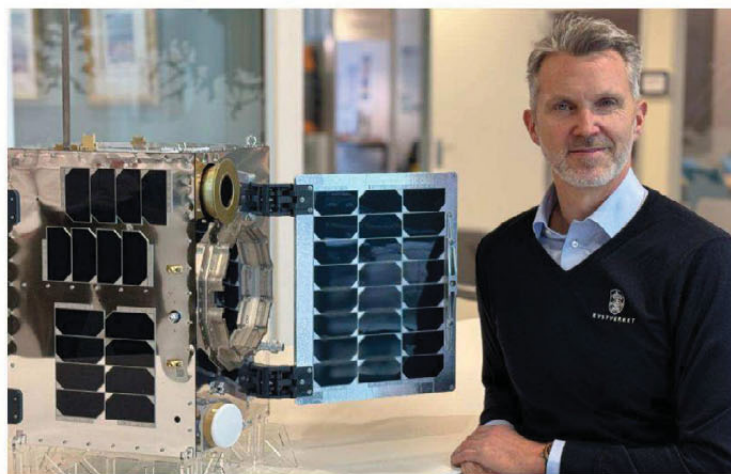
(Sunnmørsposten 12. august 2025)

– Hva med oss i skattebetaler-bransjen, er det noen som spør oss?

(Sløseriombudsmannen, september 2025)



ILLUSTRASJON: KYSTVERKET/SNØHETTA/PLUMP



GRO KIBSGAARD/KYSTVERKET/HANDOUT

VARSLER, MEN TAUS: Kystdirektør Einar Vik Arset varslet om at 5-milliarder-grensen for tunnel-budsjettet var passert, men med hvor mye ville han ikke si bort.



KYSTVERKET/MULTICONSULT/LINK ARKITEKTUR

DYR GJENNOMFART: Ut av dette giganthullet skal altså skipene komme, som snikende kjemper, til en pris av 26 000 skattekroner pr. gang.

FANTASI-TUNNELEN: Slik forestiller Kystverket seg den usedvanlig kostbare og etter sigende totalt unødvendige skipstunnelen, som man har ønsket seg siden folk rodde til jobben.

milliarder kroner. Prosjektet ble altså slaktet allerede da prislappen var langt mer beskjeden enn den er i dag.

Flere lignende utredninger er blitt bestilt gjennom årenes løp, og disse har jevnt over vært negative til prosjektet – svært atypisk for slike utredninger da de stort sett stiller seg på oppdragsgiverens side.

DA GJENSTÅR VEL bare å legge hele prosjektet i skuffen? Neida. Vi befinner oss fremdeles i prosjekteringsfasen. I 2021 vedtok

Stortinget at dersom prosjektet oversteg fem milliarder skattekroner, måtte saken tilbake til Stortinget for ny behandling. Og her står vi i dag.

Sunnmørsposten skrev 13. august at kystdirektør Einar Vik Arset hadde meldt at prisen var nådd den magiske grensen, og dermed må prosjektet behandles på nytt. Vi vet ikke hvor mye over fem milliarder prosjektet er kommet. Det vil nemlig kystdirektøren ikke ut med offentlig, angivelig av hensyn til entreprenørene som konkurrerer om anbudene,

samt konkurransesituasjonen rundt prosjektet – noe som er en overraskende begrunnelse. Hva med hensynet til de som får regningen, vi skattebetalere?

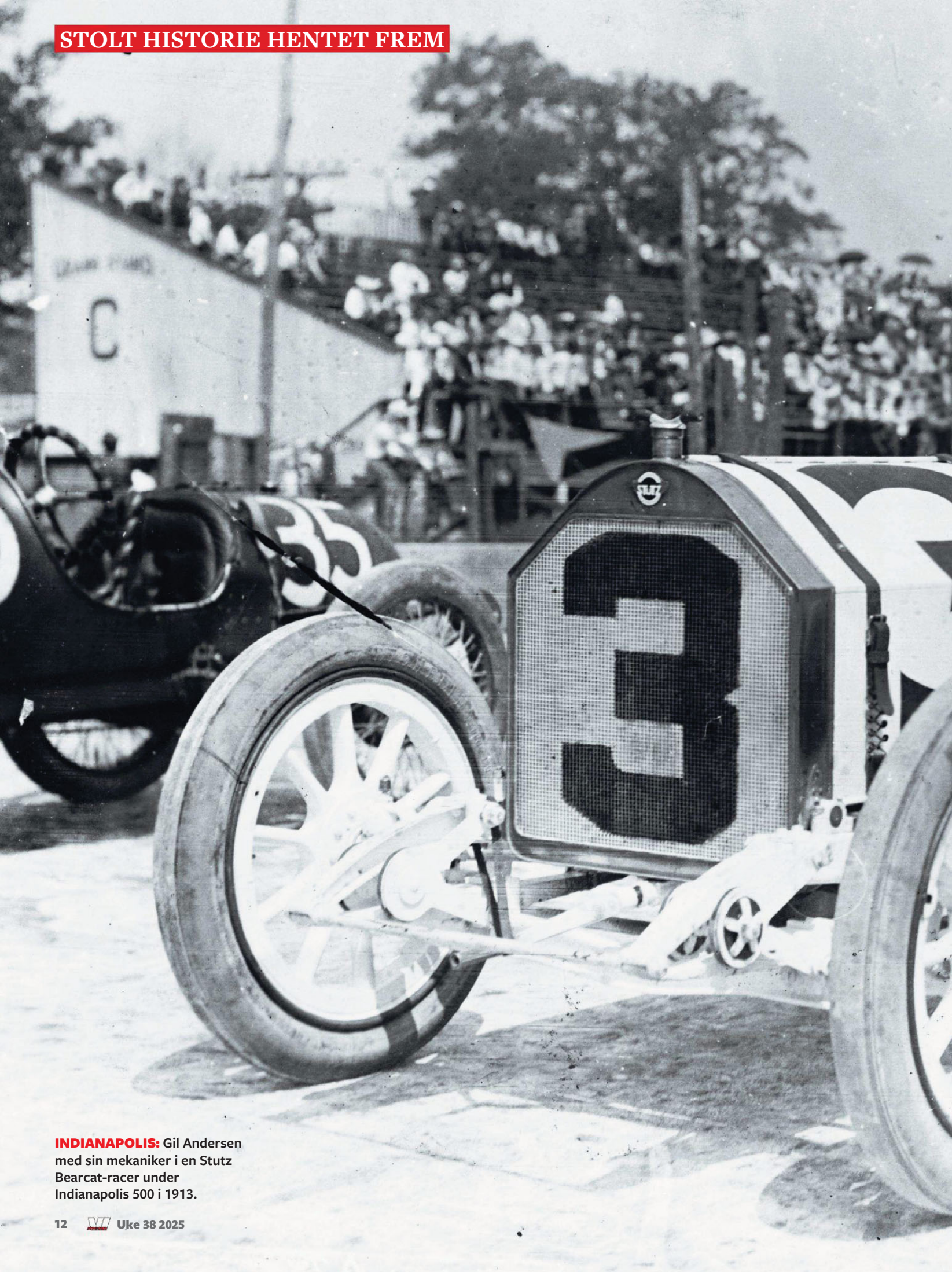
NÅ STIGER SPENNINGEN

Rundt hva som dukker opp i statsbudsjettet i oktober. Kystverket har sendt budene fra tre entreprenørselskaper til departementet, så får de et anslag på hva det vil koste å bygge tunnelen. Vender regjeringen tommelen ned, kan det bety at hele prosjektet ryker.

Det er ikke overraskende at disse gigantprosjektene sprenger budsjettene. Vi har da regjeringskvartalet og Follo-banen friskt i minne, og Fornebubanen – og ikke minst de få kilometerne med jernbanelinje som gjorde halve Moss til en gigantisk anleggsplass.

En 50 meter høy og 39 meter bred skipstunnel er et prosjekt det står respekt av. Særlig i utlandet. Tenk på turistene! Glem de gamle, de syke og skolebarna.

De får holde ut som best de kan.



INDIANAPOLIS: Gil Andersen med sin mekaniker i en Stutz Bearcat-racer under Indianapolis 500 i 1913.

LEGENDENE

Norge glemte



De tre nordmennene kunne ha helbredet norsk motorsport for mindreverdighetskomplekser, og da hadde legendene Gil Andersen, Sig Haugdahl og Eugen Bjørnstad ikke blitt glemt. Deres historier er vel verdt å børste støvet av.

TOPICAL PRESS/HULTON ARCHIVE/GETTY IMAGES



Tekst: Geir Svardal

Mannen med det unorsk klingende navnet Gil Andersen, var kanskje den fremste. Før navnet og mannen forsvant inn i glemselens tåke.

I mange tiår var Gil Andersen totalt ukjent for nordmenn. En og annen gang har nok noen mer enn gjennomsnittlig motorsportinteressert ramlet over navnet, men trodd at han var svensk eller amerikansk. Og for øvrig var norsk motorsport nærmest skam-belagt helt frem til Petter Solberg kjørte fra verdens fremste rallyførere og sjarmerte alle andre på tidlig 2000-tall.

Like beskjemet over at Norge ikke hadde bilproduksjon, hadde befolkningen vært over at vi ikke kunne mønstre motorsportutøvere som kunne måle seg med legendene. Mens svenskene kunne følge Ronnie Peterson i Formel 1-sirkuset, måtte vi gjøre Tron Shea og Martin Schanche til legender. Når motorsportentusiaster skulle juble over norske bravader, måtte de søke seg til marginale konkurranser som «Rally Snøfreser'n» og Rallycross på Lyngås-banen. Når NRK sendte motorsport med norske



NORSK MOTORVETERAN

EN VINNER: Gil Andersen vant flere løp i Elgin utenfor Chicago.

deltagere, var det innenfor obskure grener som bakkeløp, bilorienteringsløp og konkurranser der målet var å bruke minst mulig drivstoff.

Nordmenn flest trodde at motorsportens store scener og sagnomsuste baner var forbeholdt svensker, finner og andre utlendinger.

Men så begynte redaktør Tor Ivar Volla i magasinet Norsk Motorveteran å grave, med hjelp fra historikeren Kjetil Langsæther.

Skinnende stjerner

Om Norge aldri har mønstret baneracingens fremste arenaer, Formel 1, kunne Norge faktisk

mønstre tre skinnende stjerner på bilsportens høyeste himmel i tiårene før 2. verdenskrig.

Det største navnet var antageligvis Gil Andersen.

Den tidligere amerikanske bilsportsstjernen var forbløffende nok ikke født og oppvokst i Sverige, men i Norge. Navnet var egentlig Gudbrand Andersen, og han var født i Horten 27. september 1879. Året han fylte 16, dro han til USA. Gudbrand bosatte seg først i Chicago, før han dro videre til Indianapolis. Der arbeidet han for, og ble kjent med Adolph Monsen.

Monsens røtter sto igjen i Rogaland: Hans mor hadde drevet kolonial i Hommersåk inntil familien emigrerte til USA da Adolph bare var et par år gammel. Gudbrand fant veien inn i motorsporten på motorsykel. Som voksen etablerte Adolph Monsen bilfabrikk, og bygde biler med merket Marion. Men han hadde også en karriere som kappkjører med egne biler bygget for racing.

Marion-fabrikken hadde i noen

NORSK: Gil Andersen ble oppfattet som svensk så vel som amerikansk, men han var norsk. Amerikansk statsborgerskap fikk han først i 1915.



NORSK MOTORVETERAN

STRANDLIV: «Sig» Haugdahl passerer mållinjen under nyttårsracet på Daytona Beach i Florida 1. januar 1926. På samme sted satte han verdensrekord for fart oppnådd i bil; 288 kilometer i timen.



UNDERWOOD ARCHIVES

år en sjefingeniør med sans for bilrace: Harry Clayton Stutz skulle skape seg et enda større navn i bilhistorien, også som bygger av racerbiler. Blant Stutz' førere var Gil Andersen.

I 1911 sto nordmannen på startstreken i en racerbil signert Stutz, i tidenes første Indianapolis 500 – billøpet som snart skulle bli ett av verdens viktigste og mest berømte. Da var Andersen fortsatt norsk statsborger, og bare en av fem ikke-amerikanere i det 40 mann store startfeltet.

Gil Andersen kjørte Indy 500 hvert år til og med 1916, og i 1915 – samme år som han ble amerikansk statsborger – kjørte

han inn til en sensasjonell tredjeplass i racet. Samme år ble han også nummer to i det amerikanske mesterskapet i racingserien vi kan sammenligne med dagens IndyCar. I dag ville resultatet trolig blitt løftet høyt av norske medier, men den gangen sto det knapt et ord om nordmannens bravader. Ei heller sto det noe om en haug andre toppresultater Andersen noterte seg for i sin karriere.

Etter sin egen karriere som racerkjører, var Gil Andersen i en periode teamsjef for Stutz, og ledet blant annet teamets deltagelser i 24-timers løpet Le Mans i 1928 og -29

Gil Andersen døde i 1935. Hans karriere var så sterk og hans resultater så gode at han er innmeldt i «Auto Racing Hall of Fame» på Indianapolis Motor Speedway Museum.

Mannen med sigaren

Sigurd «Sig» Olson Haugdahl posisjon i USA, skapt av suksesser på amerikanske racerbaner, sto i skarp kontrast til anseelsen i hjemlandet Norge, en anseelse

som var ikke-eksisterende.

19 år gammel emigrerte Sigurd fra gården Tiller utenfor Verdal til USA. Født i 1891 var han nest eldst av syv søsken. I USA bosatte Sigurd seg i byen Albert Lea i Minnesota. Der ble han tidlig bitt av racingbasillen, og begynte nesten umiddelbart å konkurrere – først med en T-Ford, og da som regel i billøp som ble satt opp i forbindelse med store messer.

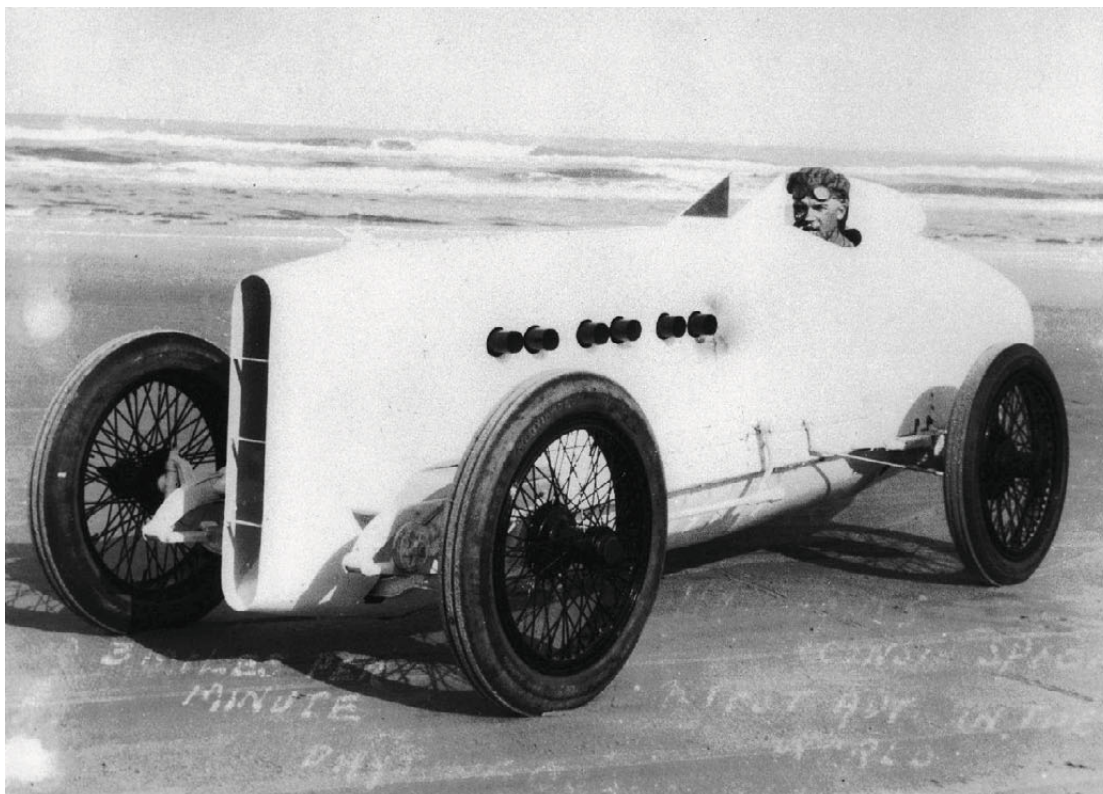
Den utvandrede trønderen ►



FRYKTLØS:

Sigurd «Sig» Haugdahl satte dype hjulspor etter seg i amerikanske grusbaneløp, og ble verdens første til å kjøre 180 miles/hour (288 km/t). Her til en avveksling uten den utente sigaren som ga ham tilnavnet «Sig».

«... den gangen sto det knapt et ord om nordmannens bravader.



RACINGONE/GETTY IMAGES

hadde evne til å bygge image. Mellomnavnet «Sig» var for eksempel ikke en forkortelse av «Sigurd», men skapt av at han all tid hadde en utent sigar i munnen. I 1918 begynte Haugdahl å kjøre Dirt Track-racing, som en del nordmenn i dag kjenner til gjennom dataspill. Disse grusløpene på ovalbaner, ikke så ulike våre grusbaneløp på travbaner, startet i USA før 1. verdenskrig, og ble svært populære i mellomkrigstiden. Sig Haugdahl, med tilnavnet «The Flying Norseman», ble en stjerne.

Rekord med flymotor

Mens det var heller sjelden at Haugdahl ble ofret spalteplass i gamlelandet, fikk han mange overskrifter «over there». Han rattet flere forskjellige bilmerker, men selve signaturbilen ble en han hadde bygget selv – «Wisconsin Special»: Racerbilen var dråpeformet, med karosseri i aluminium, og en 250-hestekrefters flymotor fra 1. verdenskrig koblet til bakakslingen.

Med denne bilen samlet Haugdahl store tilskuermengder som ville se nordmannen vinne løp og sette fartsrekorder. Og tilskuerne ble ikke skuffet: Den mest omtalte fartsrekorden kom 7. april 1922, på Daytona Beach.

288 km/t ble loggført, en hastig-

het ingen tidligere hadde kommet opp i noe sted i verden. Av organisasjonsmessige årsaker fant rekordnoteringen likevel ikke veien til de offisielle rekordlistene.

Haugdahl ga seg etter hvert med fartsrekordforsøkene, men fortsatte å kjøre billøp. Nordmannen vant seks mesterskap i regi av International Motor Contest Association (IMCA) på rad, fra 1927–32. Haugdahl blir også kreditert for sitt bidrag til oppstar-

KRUTTØNNE MED FLYMOTOR:

Sig Haugdahl i 1922, i sin Wisconsin Special, spesialbygget for å sette fartsrekorder på Daytona Beach.

ten av konkurransen som i dag er svært så berømte NASCAR serien. Sammen med Bill France arrangerte nemlig «Sig» et rundbaneløp på Daytona Beach i 1937. Løpet ble en kjempesuksess. I 1948 brukte Bill France erfaringene fra dette løpet til å starte

NASCAR-serien, som familien France fortsatt eier.

Haugdahl valgte en annen vei. Han ga seg med konkurransekjøring i 1934, og hjalp deretter sir Malcolm Campbell med å sette nye fartsrekorder på Daytona Beach. Sig Haugdahl døde fredfullt i sitt hjem i Florida i 1970, 79 år gammel.

Startet med velt

Eugen Bjørnstad – født i Oslo 13. desember 1909 – feiret også store triumfer internasjonalt. Og selv om han også kjørte bilrace i USA, var det i Europa Bjørnstads beste resultater kom.

I likhet med Gil Andersen, startet han karrieren med motorsykkelløp. En lei velt i 1929 fikk ham til å gå over til kjøretøy på fire hjul. Etter å ha startet opp i Fiat, Amilcar og et par Bugattier, skaffet Bjørnstad seg i 1933 en Alfa Romeo 8C-2300 Monza. Toppfarten var 240 km/t, og med denne racerbilen skulle nordmannen feire mange triumfer med over store deler av verden.

Oslo-gutten vant blant annet Polen Grand Prix i 1933, Finland Grand Prix i 1934 og -36, Sverige Grand Prix i 1936 og Torino Grand Prix i 1937 – samme år som han la opp.

Bjørnstad overlevde et par nesten-fatale ulykker i en tid racing tok veldig mange flere liv enn i dag. Men hans oppfinnsomhet kunne fort blitt hans bane.



MORTEN LARSENS SAMLING

INGEN HJELM: Eugen Bjørnstad i klassisk stil i en Bugatti, med capsen bak frem.



STIL: En slipskledd racerkjører Eugen Bjørnstad med sin Alfa Romeo.

Bjørnstad monterte nemlig ekstra bensintanker på racerbiler. Tidvis kjørte han rett og slett løp i mobile brannbomber, og det med høy personlig risiko. Dersom uhellet hadde vært ute, hadde Bjørnstad trolig også vært ute. For han hadde hverken overalls (som han brukte om sommeren) eller nikkers (som han brukte om vinteren) som var til særlig vern mot flammer. Ei heller sixpencen virket særlig skadeforebyggende, noe Eugen etter hvert tok konse-

kvensen av og begynte å kjøre med hjelm.

Felgen-forbilde

Bjørnstad ble i sine aktive år ansett for å være Nordens ubestridte fartskeiser. Men han ble fort glemt etter at han la opp i 1937. Han gjorde ikke så mye for å bevare den kollektive hukommelse rundt hans bravader på racerbanene. Først i 1980 var han igjen å se på et bilrace: Da dro han på et Formel 1-løp på Imola, invitert av Alfa Romeo.

Eugen Bjørnstad døde 13. august 1992. Hans navn er knyt-

SOLBERG STØRST

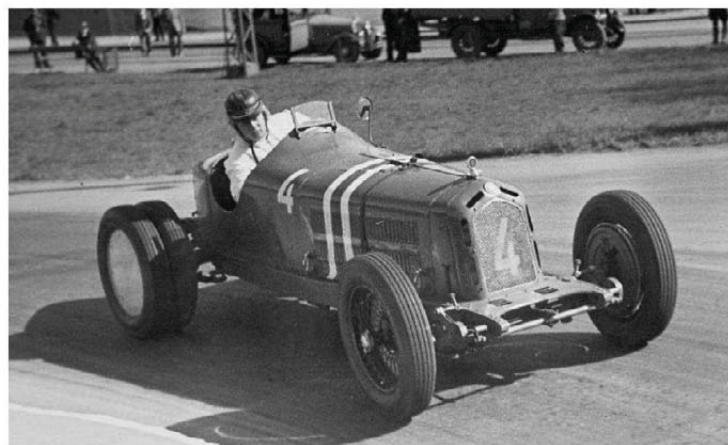
Formel 1-kommentator og tidligere Vi Menn-journalist Atle Gulbrandsen er selv aktiv bilsportsutøver, og kjenner godt til både Gil Andersen, Sig Haugdahl og Eugen Bjørnstad.

Sammenligninger er alltid vanskelig, også med ettertids triumfer, men likevel – hvem av de tre var størst? Og var noen av dem større enn Petter Solberg?

– Etter min mening er Gil Andersen sterk, med sin tredjeplass i Indy 500, mange andre sterke prestasjoner og et sterkt engasjement for Stutz, som sto for de største prestasjonene. Sig Haugdahl satte også spor, men mye av det han gjorde var showpreget. Eugen Bjørnstad var stor i norsk målestokk, men han vant ingen av de store Grand Prix-løpene, og de helgene han vant ble det kjørt større løp med større stjerner andre steder, sier Atle Gulbrandsen før han konkluderer:

– Så etter min mening er Petter Solbergs VM-tittel i rally norsk bilsports beste prestasjon.»

tet til en pris i regi av norske motorsportpressen. Eugen-prisen deles ut årlig til en person eller organisasjon som utmerker seg innen norsk bilsport. Og for alle som likevel ikke er kjent med Bjørnstad: Et av hans varemerker er udødeliggjort gjennom filmen Flåklypa Grand Prix, der Reodor Felgen rett før start kopierer Bjørnstads mangeårige start-rutine; å snu sixpence'n bak frem.



DRISTIG: Eugen Bjørnstad i Alfa Romeo med tvillinghjul og hjelm som ikke er festet.



BLINKSKUDD

BESTE PLASSEN I BYEN

Ved første øyekast ser det ikke ut som noen drømmejobb. Men når det er 40 varmegrader i solsteiken utenfor – da er det kanskje ikke så ille likevel, å stå søkkvåt og pusle litt med noen rør i kjøletårnet i en av de mange isfabrikkene i Karachi.

De store isblokkene som lages ved anleggene er nødvendige for matbevaring, eksempelvis i fiskebåter og handelsboder, men også i private husholdninger, fordi byens strømforsyning til tider er ustabil. Den delen av anlegget du ser på bildet er enkelt forklart en større utgave av kondensatoren på baksiden av et kjøleskap.

Karachi er Pakistans største by, med over 20 millioner innbyggere.

ASIF HASSAN/AFP/NTB



8600 TONN BAGASJE

Mads Skoland (41) skal flytte 8600 tonn drøyt 170 kilometer. Da er det greit å ha de kraftigste lokomotivene i verden. På Malmbanan mellom Kiruna og Narvik kjører de tyngste togsettene i Europa.

SUPERTUNGVEKTER: Mads Skoland rusler langs det 746 meter lange toget han skal føre til Narvik. I «bagasjen» har han rundt 8000 tonn jernmalt fordelt på 68 vogner. Men med to av verdens sterkeste lok i front, har han god hjelp.





Tekst og foto:
Johnny Haglund

En enslig fyr kommer ruslende ut av den tjukke høsttåka. Han ser liten ut, men det er fordi han går ved siden av Europas tyngste togsett. 68 vogner fullastet med jernmalm veier nærmere 8000 tonn. Og Mads Skoland (41) skal ene og alene dra med seg denne lasten fra Kiruna i Sverige og over fjellet til Narvik. Men han har god hjelp. Mads er lokfører i verdens sterkeste lokomotiv.

– Lokomotivene er spesialbygd, forteller han og legger til at hvert av det elektriske loket har rundt 7500 HK og veier hundre tonn mer enn et vanlig lok.

– Og vi kjører alltid med to, påpeker Mads og setter det 746 meter lange toget i bevegelse.

– Om vi fortsatt kan kalle disse verdens sterkeste, er jeg ikke sikker på, medgir han i det han starter opp ferden inn i den svenske tåken.

Men da lokene ble produsert tilbake i år 2000, var de verdens sterkeste. Og fortsatt overgår ingen lokomotiver i Europa trekraften til IORE-lokomotivene som er Mads' arbeidsplass.

Supertungvekt

Ferden startet i Narvik, der Mads dro 68 tomme vogner og meg opp fjellsiden med to monsterlokomotiver.

– Ti malmtog går fra Narvik til Kiruna i døgnet og ti tog andre veien, forklarte han og la til at det hender de har med produkter som LKAB blander inn i jernmalmen i Kiruna tilbake fra Narvik.

– Men som regel er vognene tomme fra Narvik til Kiruna.

Det betyr ikke at vi var noen lettvektere. Selv med tomme vogner veide ekvipasjen 1466 tonn, omtrent like mye som et fullastet godstog.

– I tillegg kommer to lok på til sammen 360 tonn, la Mads til.

De siste 15 årene har Mads kjørt alle mulige slags tog på de aller fleste strekningene i både Norge og Sverige. Han innrømmer å være over middels interessert i tog, noe han har vært helt fra han var liten gutt.

Overraskende nok la han like-



KAFFEPAUSE: Under et litt lengre stopp grunnet arbeide på skinnegangen på vei mot Kiruna, rekker Mads å hoppe ut og fylle kaffekjelen med friskt fjellvann. «Kjøretøyet» hans står trygt parkert i bakgrunnen.



PUST I BAKKEN: Mads slapper av med litt mat og kaffe på et LKAB-eid hotell i Kiruna før han setter kursen tilbake mot Narvik med fullastet tog.

vel toglidenskapen til side en periode for å ta ingeniørutdanning. Men da han en stund jobbet på et lokomotivverksted i Narvik, ble han spurt av sjefen om han ikke ville bli lokfører.

– To år senere satt jeg bak spaken, og det har jeg aldri angret på, sier Mads som i dag også er instruktør og kjørrelærer for lok.

600 meter bremsestrekning

Rundt fire timer etter at vi forlot Narvik, ankom vi Kiruna, forlot toget og dro til et hotell som eies

« Går det noen i sporet, bør de flytte seg. For jeg klarer ikke å stoppe.



GODT KJENT: Mads hilser på et motgående tog. LKAB har totalt 100 lokførere, inkludert de som kjører på strekningen fra Kiruna til Luleå.



REISESJEKKEN: Geir Tore Johnsen sjekker bremsene på togets vogner i Narvik før det setter kursen mot Kiruna. Med lykt og masse erfaring, tar det likevel ikke lang tid for Geir Tore å utføre oppgaven til tross for mange vogner.



LANGSYNT: I speilene har lokfører Mads ikke alltid oversikt over hva som henger bak lokene. Ikke så rart med 68 vogner og et 746 meter langt togsett. Likevel, selv om han ikke alltid kan se vognene, har han hele tiden full kontroll på hva han drar med seg over fjellet mellom Narvik og Kiruna.

av LKAB. Etter å ha hvilt en times tid, var lokføreren klar for neste etappe i dagens oppdrag; tilbake til Norge med fullastet tog.

Du behøver faktisk ikke være lokfører, eller forstå tog i det hele tatt, for å merke at det er ekstreme krefter i sving når bagasjen veier nærmere 8000 tonn. Vi har forlatt Kiruna og tøffer gjennom et nakent landskap. Og selv om jeg ikke rører andre spaker enn hva mitt kamera er utstyrt med har, merker jeg tyngden. Alle små forandringer Mads gjør med fart og brems, gir litt annerledes bevegelser i toget enn hva jeg merket da vi kom fra Narvik. Og det får meg til å undre; – hva gjør lokfører'n hvis det plutselig oppstår en hindring i sporet?

– Hvis toget kjører i 60 km/t på flatmark trenger jeg rundt 600 meter på å stoppe, forklarer Mads. Han legger til at det tar opptil et halvt minutt fra han trekker i bremsen til bremsene på den bakerste vognen tar.

– Går det noen i sporet, bør de flytte seg. For jeg klarer ikke å stoppe, påpeker han og deler sin aller verste opplevelse som lokfører:

– Jeg hadde jobbet kun et års tid i 2006 da jeg holdt på å kjøre på en jernbanearbeider.

Tidligere var det vanlig at arbeiderne jobbet i sporet mens togene gikk. Selv i tunneler gjorde de det, de bare flyttet seg når det kom et tog.

– Og denne banearbeideren

gikk i sporet med ryggen mot meg mens han snakket i mobilen, minnes Mads.

Arbeideren klarte så vidt å berge livet ved å hoppe ut av sporet før toget tok han.

– Men slikt skjer uhyre sjelden, påpeker Mads, og ramser opp andre mulige hindringer, som snøras og kulde;

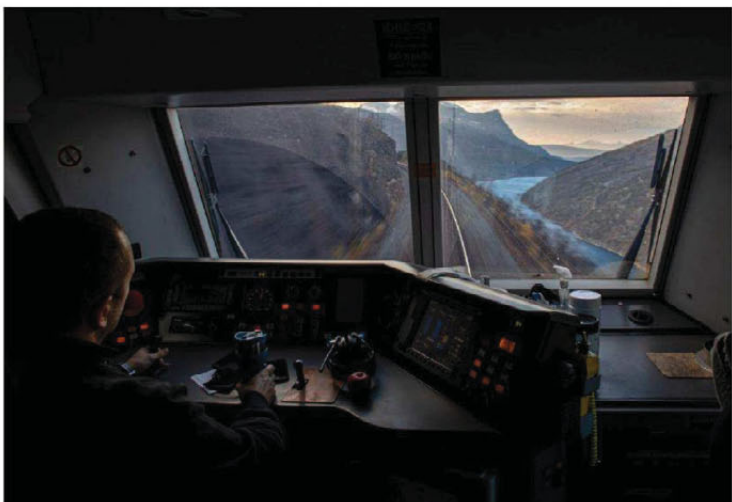
– Er det snø på linja, enten fra stort snøfall eller en solid snøskavl, bare feier vi gjennom.

Følsomt for frost

Snøras er det litt annerledes med, for da kan snøen være veldig kompakt. Men Ofotbanen har et sikringssystem på de mest rasutsatte strekningene. Systemet varsler øyeblikkelig om sporet



NATURPERLE: Togstrekningen malmtogene kjører på er en av de fineste i verden. Jeg har kjørt tog i mange verdensdeler de siste 32 årene, og strekningen mellom Narvik og Kiruna kommer høyt på lista – kanskje ligger den helt øverst. Her ruller vi gjennom svenske fjell.



FJORD OG FJELL: Å se de bratte fjellene, de dype fjordene og den til tider trange togpassasjen på toppen av stupene fra førerhytta, er en vanvittig opplevelse. Rombaken ses ned til høyre i bildet.

skulle bli dekket av et skred – enten det er stein, jord eller snø.

Men om malmtoget ikke bryr seg så mye om store snømengder, er det andre som gjør det;

– Det kjører også vanlige godstog og persontog på linjen, og de har ikke samme kraft og tyngde som malmtogene, forteller Mads og trekker frem en episode noen år tilbake. Da ble et persontog stående fast i snømassene og sperret linja i flere døgn.

– Hadde et malmtog kjørt

først, ville det bare feid gjennom snømengden og situasjonen ville neppe oppstått, mener Mads.

Men et element kan faktisk stoppe også malmtog-monstrene; kulde.

– Maskinene fungerer utmerket uansett hvor kaldt det blir, men skinnegangen blir sprø og mer sårbar når temperaturen synker ned til 35 minus og lavere, forklarer Mads. Selv har han opplevd både 35 og 40 minus på jobb, men de tunge malmtogene kan

bli innstilt for å bevare skinnegangen om det skulle bli slik ekstremkulde.

Stikker ikke av

Underveis både til og fra Kiruna legger jeg merke til at alt rundt disse malmtogene er veldig organisert og ryddig. Straks Mads oppdager en uregelmessighet, det være seg noe plast rett ved skinnegangen, et instrument med avvik eller andre små detaljer som ikke er hundre prosent, rapporterer han det inn. Hver minste lille detalj skal være i orden, og det er vel derfor jeg også følger meg trygg når vi setter utfør bakken ned mot Narvik med 8000 tonn i ryggen.

Vi sklir sakte ned mot havet mens det piper litt i bremsen. Det får meg selvsagt til å undre på om det faktisk er mulig å få et såkalt «runaway train».

– Hvis alle prosedyrer følges, er det umulig, hevder Mads. Men

han er klar på at hendelser kan oppstå. Det kanskje verste scenarioet er hvis strømmen skulle gå når han er på tur ned fjellet med lastet tog.

– Bremsene går på luft, men det kan være små lekkasjer, forteller han.

Loket har luft slik at føreren kan etterfylle og holde bremstrykket oppe. Skulle derimot strømsansen vare lenge, toget bli stående og lufttrykket synke under et visst nivå uten at loket kan etterfylle, må lokføreren ut og sette på bremsene manuelt.

– For oss med 68 vogner, betyr det at jeg for hånd må sette bremsene på 44 av vognene. Det kan bli fysisk krevende – særlig under vintermånedene med snø, is og trege bremserratt.

– Det skjer flere ganger i året, medgir Mads.

Om slikt gjør jobben hans mindre attraktiv? Mads smiler:

– Jeg kjører de råeste togene i



« ... vi må forvente at noen kunne tenke på å sabotere banen.



TRENGTE JERN

Ofofbanen er den 42 kilometer lange norske delen av Malmabanen. Togstrekningen er kjent for å være en av grunnene til at tyskerne under 2. verdenskrig ville inn i Norge. Nazistene trengte jernmalm til sin krigsindustri, og ønsket kontroll over Narviks havn og malmtogene fra gruvene i Kiruna.

Tyskerne tok Narvik 09. april 1940, men de allierte klarte å gjenerobre byen 28. mai samme året. De allierte hadde et stort behov for sine tropper andre steder. For særlig engelskmennene var det viktigste å vise at Hitlers tropper ikke var uovervinnelige. Deretter trakk de seg derfor ut av Norge og Narvik.

10. juni ble byen atter overlatt til nazistene.

Selv om dette er lenge siden, forteller det hvor viktig denne toglinja var – og fortsatt er. Ofofbanen er i dag kanskje verdens mest lønnsomme jernbane.

TUSENVIS AV HJUL: Mads rusler langs et sett med malmvogns i Kiruna. LKAB har 17 dobbeltlok og mellom 1200–1300 vogns.

verden på en av klodens fineste togstrekninger. At jeg noen ganger må ut og trå til, gjør bare jobben enda mer variert, sier Mads og slår bestemt fast:

– Jeg kunne ikke hatt en bedre jobb!

Sabotasje-frykt

Rundt årsskiftet 2023–24 opplevde Malmabanen to avsporinger som gjorde at banen ble stengt i lengre tid. Mistanken om sabotasje kom raskt opp. Undersøkelsene viste at avsporingene skyldtes henholdsvis feil på hjul og snø.

– Vi kommer ikke forbi at banen er en viktig transportkorridor for både Nato, Norge og Sverige, og at vi må forvente at noen kunne tenke på å sabotere banen. Jeg er overbevist om at noen kartlegger linjen på jakt etter svake punkter, sier Mads Skoland.

– Men skulle jeg begynt å tenke på det, tror jeg ikke jeg kunne hatt denne jobben her. □

TUNGVEKTER

LKAB har 34 enkeltlokomotiver, men de opererer alltid med to lok, så i praksis har de 17 lok.

Hver malmvogn kan laste ca. 100 tonn, og til sammen har LKAB 1200–1300 vogns som opererer på strekningen mellom Narvik og Kiruna, samt Kiruna og Luleå.

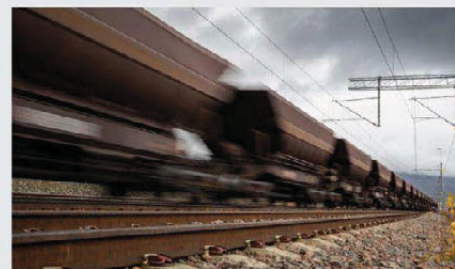
Togsettet er det tyngste i Europa med 30 tonn aksellast, samtidig som det utføres testkjøring en gang i døgnet med 32,5 tonn aksellast.

– Togsettene har en totalvekt på 9250 tonn, forklarer Mads Skoland og forteller at det er snakk om å utvide Ofofbanen til dobbeltspor. Da vil det mest sannsynlig bli bygget for å tåle 40 tonn aksellast. Standard i Norge er 22,5 tonn aksellast, men det jobbes enkelte steder med å øke denne til 25 tonn. 25 tonn aksellast hadde Ofofbanen allerede på 70-tallet.

Skinnegangen på Ofofbanen er bygd sterkere, svillene ligger tettere og det er mer pukkt under sporet.

De første malmtogene gikk i november 1902, og i 1923 ble Ofofbanen elektrifisert. I dag bruker malmtogene mellom Narvik og Kiruna rundt tre og en halv time på de 172 kilometerne hvis det ikke oppstår forsinkelser. Allerede i dag fraktes mer gods på Ofofbanen enn på alle andre norske jernbanestrekninger til sammen.

Ofofbanen har ingen forbindelse med resten av det norske jernbanenettet, men går videre inn på det svenske nettet. I tillegg til malmtogene går daglige godstog fra Narvik til Alnabru i Oslo via Sverige.



TETT MED TUNGVEKTERE: Hvert døgn går det ti tog fra Narvik til Kiruna og ti fra Kiruna til Narvik. I tillegg kommer godstog, persontog samt malmtogene til en annen gruveoperatør. Linja er med andre ord tungt trafikkert i dobbelt forstand.



Ved Yan Calmeyer Friis

10 PÅ TOPP

Verdens kåteste land

La gå at kildene ikke er 100% (Durex, Statista, PubMed, VictoriaMilan), mye selvrapportering og lite forskning – men liste er gøy uansett.



1. Hellas

I særklasse. 87% har sex minst én gang i uka. Kjent for høy frekvens. Ofte omtalt som «verdens mest seksuelt aktive folk», og de topper listen nesten uansett kriterium. Mor-somme bokstaver har de også.



6. Polen

Over 70% ukentlig aktive, noen rapporterer daglig. Katolsk bakgrunn, men høye tall i praksis. Man går i kirken, mens det går på soverommet. En grei kombinasjon.



2. Brasil

De har sex 145 ganger i året i snitt. Åpen sensualitet og sterk kultur for kropp og fest. Seksualitet er tett knyttet til dans, musikk og sosiale ritualer, dessuten avblåses man ikke for offside i sengen.



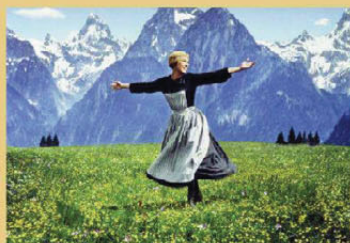
7. Malaysia

74% er seksuelt aktive ukentlig, 88% uten beskyttelse. Høyt aktivitetsnivå, men utfordringer med sikker sex. Viser kontrasten mellom teori og praksis når innbyggerne blir litt løsslupne i gabardinen.



3. Russland

Sex 143 ganger i året i snitt. Lange vintre og tett sosialt liv bidrar til hyppighet. Studier peker på at russere generelt rapporterer mer regelmessig aktivitet enn mange vesteuropeere. Skrytepaver?



8. Sveits

Omkring 72% er aktive ukentlig. Et land med høy grad av seksuell frihet. Et land kjent for diskresjon, men også for sine høye fjell og dype daler. Vi sier ikke mer.



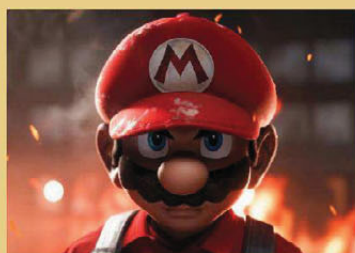
4. Kina

78% har sex ukentlig. Impone-rende tall i et land med enorm befolkning og strenge tradisjoner. Det er en grunn til at dette er verdens mest folke-rike nasjon. Jomfrufødsler er ytterst sjeldne.



9. Spania

71% er aktive ukentlig. Sterk sosial og utadventt kultur spiller seg i intimitet. Lange netter, sen middag og heftige kastanjetter danner bakteppet for høy aktivitet.



5. Italia

Omkring 76% er seksuelt aktive ukentlig. Sterk romantisk kultur – ofte med bart. «La dolce vita»-mentaliteten reflekteres i både romantikk og fysisk intimitet.



10. Mexico

Over halvparten har sex to ganger i uka. Også her spiller festkultur og livlig sosialt liv inn på aktivitetsnivået. Og du som ventet på Norge: 19. plass, landet med flest seksuelt aktive menn mellom 60 og 75.

Drømmen om Grønland

Våren 2022 reiste Jens Kvernmo og Isak Dreyer til Grønland, hvor de levde med inuittene i over tre måneder. Sammen med fotograf Øyvind Nordahl Næss og NRK dokumenterte de sitt møte med urfolket, deres levesett og gamle fangstkultur.

Dette var en unik sjanse til å få et ekte innblikk i vår felles fortid som jegere og sankere, og med et folk som lever i ett med naturen.

Turen inngikk i Kvernmo sitt urfolk-prosjekt, og ble en overveldende opplevelse for alle tre.

Kulturen og levesettet som er bevart i det kalde Arktis framstår på mange måter som mystisk, men er kanskje det livet mange innerst inne lengter tilbake til uten å vite det.

Boka er spekket med spektakulære bilder og skildringer av en livsstil langt fra vår egen

Den er for alle som ferdes i naturen og villmarka, men også for dem som vil ha et avbrekk fra vår hektiske hverdag.

Jens Kvernmo
Isak Dreyer
Foto og tekst: ØYVIND
NORDAHL NÆSS

Drømmen om Grønland



ÅRETS
GAVEBOK

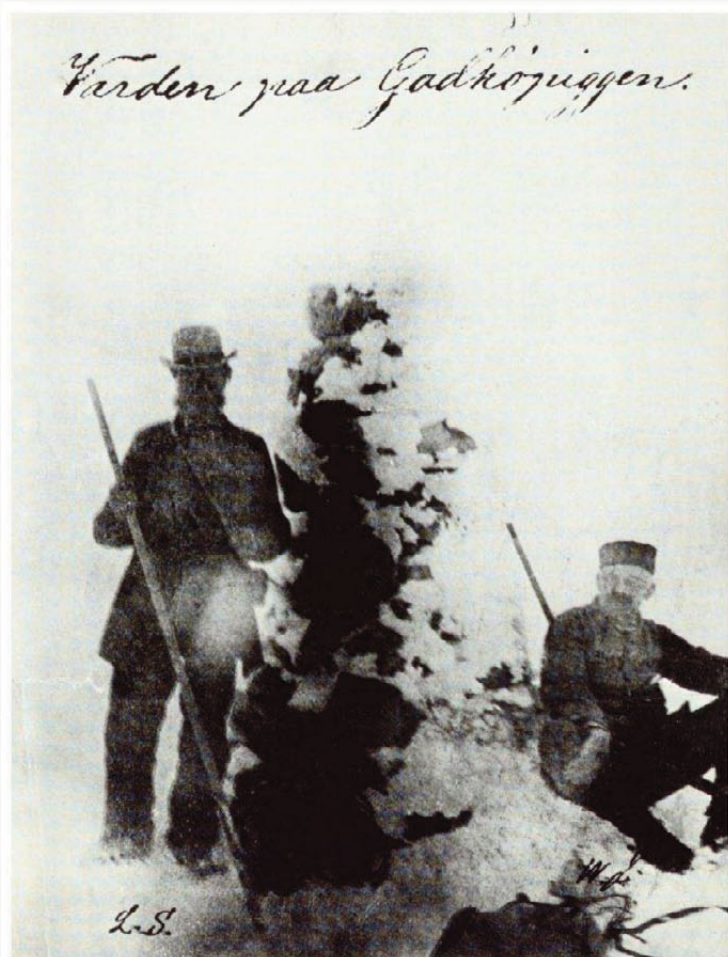


NRK

PEOPLE
EGMONT

FØRSTEMANN PÅ NORGES TAK

Galdhøpiggen har i sommer igjen vært mål for køer av turgåere. Derfor er historien om erobringen av Norges høyeste fjell av det mer bemerkelsesverdige slaget.



FAKSIMILE

PÅ TOPPEN: Lars Sulheim og William Fairbanks på toppen av Galdhøpiggen 15. august 1885. Bildet er hentet fra boken «Spiterstulen» og er trolig det første som ble tatt på toppen av Galdhøpiggen.

Tekst: **Aleksander L. Bergan**

Bonden Steinar Sulheim visste at fjellet han sto ved foten av, var regnet som «ubestigelig». Det hadde akademikere fra hovedstaden slått fast etter to mislykkede utfall mot toppen seks år tidligere. Steinar Sulheim kikket ettertenksomt oppover den bratte lien fra stølen sin. Mon tro om det ikke lot seg gjøre å bestige toppen likevel?

Stølen bonden sto på, heter Spiterstulen, og fjelltoppen Galdhøpiggen. Og mellom de to stedene går i dag én av de mest

populære rutene i den norske fjellheimen.

Galdhøpiggen i Jotunheimen i Lom kommune er, med sine 2468,8 meter over havet, Norges høyeste fjell. Hver sommer tar flere tusen vandrere seg opp til toppen av Norge. De går enten den fem kilometer lange turen fra Juvasshytta over Styggebrean, eller de starter på Spiterstulen som ligger 1520 høydemeter nedenfor toppen, og som er en tur på 5,3 kilometer. I august 2015 tok 2600 mennesker seg opp til Galdhøpiggen. Det står som den foreløpige besøksrekorden.

Besøksstatistikken er smått utrolig, om man anlegger perspektivene folk hadde på midten av 1800-tallet.

PAUL A. RØSTAD

NORGES TAK: Galdhøpiggen er etter hvert blitt et populært turistmål.

Første forsøk

Ansporet av eventyrere og oppdagere som Nansen og Amundsen, utviklet nordmenn en sterk ►

trang til å utforske nye steder og sette sine føtter der hvor ingen mann har vært før dem. Slik var det også med Galdhøpiggen.

I august 1844 ankom professor Baltazar Mathias Keilhau plassen Spiterstulen, som på den tiden var en seter som lå langs ferdselsveien gjennom Visdalen i Jotunheimen. Keilhau var geolog og fjellklatrer, og senere kjent som en av «Jotunheimens oppdagere». Med seg hadde han studentene Hansteen og Andresen, og disse var på det Keilhau kalte «en vitenskabelig Reise i Jotunfjeldene».

To ganger – fortrinnsvis den 8. og 9. august det året – forsøkte Keilhau og hans studenter å nå toppen av Galdhøpiggen, eller «Spidsen av Ymes Fjeldet», som de kaller det i sine notater. Men Keilhaus følge nådde aldri toppen. Han måtte snu på det som de lokale bøndene etter hvert kalte «Keilhaus topp» (2355 moh.), som ligger 750 meter øst for Galdhøpiggen.

Ubestigelig?

Etter professorens mislykkede forsøk på å nå toppen, ble Galdhøpiggen ansett som ubestigelig fra alle kanter. Men eieren av Spiterstulen, seteren som Keilhau brukte som base camp for sitt toppturforsøk – ville det annerledes:

Steinar Sulheim ble født i 1815, og han var den siste av sin slekt som bodde på gården Nigard Sulheim. Faren til Steinar døde da Steinar var i slutten av tenårene, og da var det opp til sønnen å få gården til å gå rundt. Det sies at Steinar var en dyktig og initiativrik gårdbruker. Blant annet var han den første i Jotunheimen som begynte med tamreindrift. I 1836 lagde han et tilbygg på Spiterstulen for å huse den økende strømmen av fotturister i Jotunheimen.

I 1850 tittet Steinar opp mot Galdhøpiggen, som hans tidligere gjest på setra, professor Keilhau, hadde prøvd å bestige seks år tidligere. Det kunne da ikke være så vanskelig å ta seg til topps?

En kur mot bronkitt

I en tid hvor kun hardt arbeid og fornuftige gjøremål var idealet, tok det seg imidlertid dårlig ut å



vandre rundt i fjellet, tilsynelatende uten mål og mening. En gårdbruker gikk liksom ikke i fjellet med mindre han ikke var på jakt eller skulle hente inn buskpen, så Steinar kamuflerte eventyrlysten, og fortalte bygdefolket at frisk luft i høyden var det som skulle til for å kurere bronkitt.

I juli det året la Steinar, klokke-

ren i Lomskyrkja, Ingebrigt N. Flotten (noen steder omtalt som S. Flåten) og læreren Lars Arnesen i vei fra Spiterstulen i retning Galdhøpiggen.

I et brev til sin sønn skriver Flotten at de gikk klokka tolv om natta, og at de nådde toppen klokken seks om morgenen. Han skriver videre at «Vejret var nede

i Dalen, Ja lige til Galdhøpiggens Fod meget mildt; men oppe paa Toppen var vinden saa kold, at vore Hænder bleve stive, da vi skulde udskjære vore Navne på en stok, som vi satte ned i sneen».

Flotten beskriver videre utsikten fra toppen, og forteller at han «saa ud over et Hav av hvite Bølger». Bare mot sør kunne han telle 30 tinder, og alle var dekket av snø.

Den første turisten

Slik banet altså tre karer fra Lom seg vei til toppen av Norges høyeste fjell.

... Eller?

Både Galdhøpiggen og

« Den første hytta måtte til slutt gi tapt for vær og vind.



JUVASSHYTTA

nabotoppen Glittertind har tidvis blitt kalt Norges høyeste fjell. I 1965 ble Glittertind målt til å være 2472 meter høy, altså fire meter høyere enn Galdhøpiggen, men dette skyldtes den store iskappen på toppen av fjellet. I 2017 var isen på toppen av Glittertind nesten helt borte, og da ble fjellet med restene av isen målt til 2457 moh.

Den første som trolig beskrev veien opp til Galdhøpiggen, var Cand.med. Axel Arbo. Arbo ble med Steinar til toppen i 1855, og siden han var den første der oppe som ikke var fra Lom, kan han også regnes som den første turisten på Norges tak.

Arbo skriver i boka «Tou-

FOR ALLE: I dag er Galdhøpiggen et turmål for flertallet. Ifølge organisasjonen Norsk Friluft vurderer så mange som 130 000 nordmenn å gå til Galdhøpiggen en sommer, noe som kan by på utfordringer.

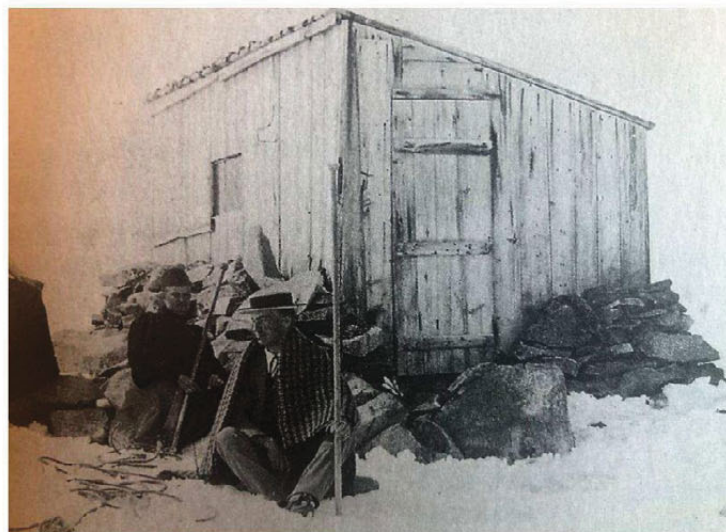
rist-Skizzer fra en del av Norges Mærkeligste egne» fra 1859 at det er plass til en stor mengde mennesker på toppen, og at «... Enhver veed, hvor uendelig det forhøier Nydelsen, at man har naaet Maalet, især naar det er forbundet med saamegen Anstrængelse som i dette Tilfælde, og at man frit og uhindret kan nyde Udsigten til alle Kanter».

Etter Arbos besøk ble Galdhøpiggen sakte, men sikkert en



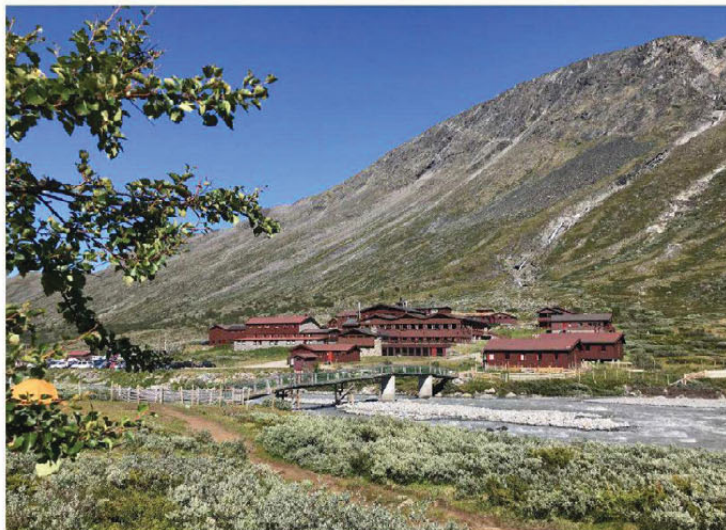
NTB

MINNEPLATE: Knud O. Vole har fått sitt eget minnes-merke. Han bygget den første Vole-hytta i 1888.



JUVASSHYTTA

VOLEHYTTA: Reist på initiativ av Knud O. Vole i 1888.



VISIT NORWAY

SPITERSTULEN: Herfra anbefales det å beregne fire timer for å nå toppen sommerstid.



PAUL A. RØSTAD

1968: Turlag over Styggebrean med Galdhøpiggen i sikte. Bildet er fra 1968.



LEIF BURULL / CREATIVECOMMONS

TOPPSKÅL: På toppen skulle man skåle i champagne. Bildet er fra 1916.



UTGANGSPUNKT: Juvasshytta er også et populært utgangspunkt for turer til Galdhøpiggen. Slik så hytta ut på begynnelsen av 1900-tallet.

turistdestinasjon. Steinar Sulheim døde året etter at Arbo nådde toppen, og Spiterstulen ble solgt til Rolv Larsen, som for alvor gjorde den om til en turisthytte.

I 1856 ble Rønnaug Sulheim, datteren til Steinar, den første kvinnen som nådde toppen, og senere ble det forsket på alternative ruter opp. Blant annet oppdaget Ole Røisheim ruta over Styggebrean, som i dag er den vanligste ruta til toppen.

Hyttene

Med utgangspunkt i den nye ruta over Styggebrean, ble den første Juvasshytta bygget i 1884. Men selve toppen av Galdhøpiggen trengte også en hytte, mente en av de store fjellførerne i Lom, Knud O. Vole.

Han bygget den første Vole-

hytta i 1888. Hytta målte 4 kvadratmeter og hadde 172 besøkende i løpet av første sesong. Angivelig ble det servert champagne på toppen, og de skålte for Norge og fjellene, og etter hvert også for kongen og dronningen.

Da den første hytta til slutt måtte gi tapt for vær og vind, satte sønnen til Knud O. Vole opp en ny hytte i 1926. Den sommeren hytta ble satt opp, skal han angivelig hatt 300 turer opp til toppen. Denne hytta ble tatt av en storm i 1968. En ny 72 kvadratmeter stor hytte sto klar i 1975, satt opp av Knud O. Voles barnebarn. Den ble boltet ettertrykkelig fast, og står der den dag i dag.

Samtidig satte Lars Sulheim, som på den tiden driftet Spiterstulen, opp en egen hytte på toppen som han kalte Steinarstugu.

Disse to hyttene gikk i hard konkurranse med hverandre, og utvidet stadig tilbudet. Steinarstugu fikk status som posthus på 1950-tallet, og Volehytta fikk matservering fra 1960 før begge



JUVASSHYTTA

BOLTET FAST: Dagens Volehytte sto ferdig i 1975 etter at forgjengeren ble tatt av storm i 1968. Hytta er 72 kvadratmeter stor, driftes av Juvasshytta, og selger varm og kald drikke, pølser og sjokolade når den er åpen.



UKJENT/MAIHAUGEN

hyttene blåste over ende før tiåret var omme.

Noen tidligere?

I dag er det ikke ansett som en stor bragd å nå toppen av Galdhøpiggen. Det finnes flere ruter å gå, og mange alternative måter å gå dem på. Det arrangeres vinterturer, «soloppgangsturer» og motbakkeløp. Turen fra Juvass fordrer kryssing av bre og tau-lag, senest i sommer advarte kjentfolk turister mot å forsøke seg over breen på egen hånd uten sikringsutstyr. Turen fra Spiterstulen er lengre, men sikkerhetsmessig enklere.

Fra Spiterstulen anbefales det

å beregne fire timer for å nå toppen om du går turen om sommeren. Når det er sagt, har folk konkurrert i å nå toppen på kortest mulig tid siden 30-tallet. Rekordholderen er langrennsløperen Reidar Bekkemellom som sprang turen på 1 time og 4 minutter.

Hvis man først er ute etter rekorder, kan nettopp denne rekorden være et forsøk verdt. For øvrig er det ikke helt sikkert at Steinar Sulheim var den første til å nå Norges tak. Ikke langt unna toppen er det nemlig blitt funnet en pilspiss fra yngre jernalder, og da er det ikke utenkelig at noen jegere var der før ham. □

«Steinarstugu fikk status som posthus på 1950-tallet.

GALDHØPIGGEN

- Toppen av Norge og Nord-Europas høyeste fjell ruver 2468,8 meter over bakken.
- Utsikten fra toppen sies å være på omtrent 35 000 km². Det vil si i underkant av 10 prosent av landet.
- Gråhøgda på grensa mellom Os og Tolga i Hedmark skal være det fjerneste punktet man kan se fra toppen. Det ligger omtrent 178 kilometer unna.
- Turen fra Juvasshytta er fem kilometer lang og går over Styggebreen. Den andre ruta går fra Spiterstulen og er 5,3 kilometer lang.
- Førstemenn på toppen var Steinar Sulheim, Ingebrigt N. Flotten og Lars Arnesen i 1850.
- Første «turist» på toppen var Axel Abro i 1855.
- Første kvinne på toppen var Rønnaug Sulheim i 1856.
- Første menn til toppen via den bratte vestflanken var Johannes Vigdal og Richard F. Ball i 1886.
- Første vinterbestigning ble gjennomført 1. juledag 1887 av Knud O. Vole, Thomas Thomassen Heftye og Carsten Borchgrevink.
- Den første som gikk til toppen fra Røisheim, og som da gikk ruta som en tar fra Juvasshytta, var Ole Røisheim, og han tok trolig turen i 1855.

MOTORISERT HIMMELFART

I dag er tanken uhørt.

Få ting ville vært mer overraskende for de mange fjellvandrerne som daglig ledsages i tau over Styggebreen, på vei mot Galdhøpiggen, enn om en bil plutselig hadde feid forbi så snøen sprutet.

Men en vårdag for lenge siden, før ord som «landskapsvernområde» og «nasjonalpark» var oppfunnet, hørte forbløffede skiløpere og villrein motorlyden fra en firesylindret Austin Seven fra toppen av Norges høyeste fjell. Det var racerfører Erik Cederwall-Larsen som ga gass.

Bilen kravlet i vei, stønnende og fresende som en sint humle, ifølge Aftenpostens utsendte medarbeider. Beretningen om «den dristige bilferd gjennom snøstorm og tåke til Nord-Europas høyeste fjelltopp» ble fornøylig skildret og rikt illustrert for leserne av Aftenpostens morgenutgave en lørdag i mai 1932.

Siden har historien knapt vært nevnt. Én enkelt setning er å finne oppslagsverkene om Jotunheimen: «Kristi himmelfartsdag 1932 kjørte Erik Cederwall-Larsen bil til toppen av Galdhøpiggen».



FRA FILMEN «NORDMENNENES EGEN HISTORIE»

FJELL OG BIL: Erik Cederwall-Larsen i en spesialbygd Austin Seven med belter, like ved toppen av Galdhøpiggen.

Apple vil revolusjonere telefonen

Apple er i gang med en treårsplan for å revolusjonere hvordan iPhone skal se ut.

Tekst: **Mats Schjølberg Ulsø**

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

Apple gjør seg klar til et skikkelig iPhone-hopp de neste tre årene. Allerede 9. september ble iPhone 17 rullet ut, og den kommer ikke alene: For første gang får vi en «Air»-modell – syltynn og designet for å imponere mer enn noen tidligere utgaver av iPhone. Ifølge lekkasjer skulle den være så tynn at den nesten utfordret fysikkens lover, men prisen har gått opp, og det ryktes at Apple har måttet kutte litt på batteri og kamera for å få det til.

Og dette er bare starten. I 2026 kommer det mange har ventet på: Apples første foldbare iPhone. Den blir som en liten bok med en ytre skjerm på fremsiden og en større skjerm på innsiden når du åpner den. Apple jobber hardt for å gjøre bøyelinjen nesten usynlig. Den detaljen kan avgjøre om modellen blir en suksess.

Jubileumsutgave

Så, i 2027, når iPhone skal ha sitt 20-årsjubileum, vil ryktene ha det til at det kommer en liten revolusjon. Vi snakker om et helt nytt design – uten rammer og kanter, uten knapper og uten hakk i skjer-

men. Bare en ren, buet glassflate som pakker inn hele telefonen. Kamera og sensorer gjemmes under skjermen, og Apple skal etter sigende teste nye batterier for å gi maskinen mer kraft.

Konkurranse

Da Steve Jobs presenterte den første iPhone i 2007, var det starten på en utvikling som endret hele bransjen. I løpet av tyve år har Apple raffinert konseptet steg for steg. Telefonen har gått fra å være et luksusprodukt til å bli et hverdagsverktøy for hundrevis av millioner brukere.

Samtidig har konkurransen hardnet til. Samsung, Google og kinesiske produsenter driver utviklingen fremover i høyt tempo, og kampen om å finne neste store fremskritt er i full gang. Apple er aldri først ute, men har ofte vunnet ved å gjøre nye løsninger mer brukervennlige og kommersielt attraktive. Om selskapet klarer å gjenta den kunsten også de neste årene, gjenstår å se. □

NYE FARGER:
iPhone 17 kommer med nytt design, og med nye fargevarianter.





Apple planlegger stort redesign av iPhone

På sitt årlige iPhone-lanseringsevent trakk Apple sløret av den første av tre store designendringer – den ultraslanke iPhone Air



iPhone Air

For tynn til å ha **Face ID** for opplåsing – bruker istedet fingeravtrykks-skanner i sideknappen. Forventet kortere batteri-tid enn hos **iPhone 17**-søknene



iPhone Fold *

Brettes ut som en bok, lik Samsungs **Galaxy Z Fold7**, men har en innovativ metode for å fjerne midtbretten, slik at den ser ut som en glassflate



iPhone Glass *

Apple markerer iPhones **20-års-jubileum** med en modell som har omsluttende skjerm som buer i alle retninger – helt uten rammer

I FØRERSETET: Apple har lansert en plan som skal sikre et fortsatt solid grep om mobilmarkedet.

DEMOMODELL-BILDER: MAJIN BU/X, GOOGLE GEMINI, CREATIVE COMMONS
KILDER: BLOOMBERG, MACRUMORS, CNET GRAFIKK: GRAPHIC NEWS ©

*Arbeidstittel

DEN

HULTON ARCHIVE/GETTY IMAGES



GLEMTE KRIGEN

I Europa sliter vi med å ta Nord-Koreas pompøse diktator Kim Jong-un og hans stadige atomtrusler seriøst, og måper over politisk kaos i Sør-Korea. Men sjelden har to land vært nærmere i å utløse atomkrig som under Korea-krigen. Selv i Norge bygde folk tilfluktsrom for harde livet. Noen flyktet til fjells.



FARLIG: Amerikanske soldater barket sammen med kinesiske styrker på slagmarken i Korea. Verden har aldri vært nærmere en atomkrig.



Så langt kunne de strekke seg; folkene som egentlig er ett folk med felles historie på samme halvøy: I august ble høyttalere brukt til å sende propaganda og sjikane over en ellers hermetisk lukket grense, fjernet. Tiltaket skulle dempe spenningen mellom de enorme krigsmaskinene på hver side av grensen. I fjor sommer fløy hundrevis av ballonger, lastet med søppel over den samme grensen. Utvekslingen mellom Sør- og Nord-Korea fremstår kanskje som barnslig og komisk, men er etterlevning av konflikten som har vært det nærmeste verden har vært atomkrig.

Krigsangst

Situasjonen i verden ved inngangen til 1950-tallet, var uhyre spent. Øst og vest sto mot hverandre over hele kloden, den direkte konfrontasjonen fant sted i Korea.

De norske forsvarsbudsjettene ble tredoblet fra 1949 til 1953. De fleste hadde på følelsen at helvete kunne brake løs når som helst,



KOREAKRIGEN

Mens 2. verdenskrig og Vietnamkrigen aldri slutter å fascinere, er Korea-krigen lite påaktet. Dette til tross for at Korea er den eneste konflikten siden 1945 hvor to supermakter har barket sammen på slagmarken.

Verden har aldri vært nærmere en atomkrig. USAs militære ledere var ivrigere etter å trykke på atomknappen enn noen av de allierte var klar over. Tapstallene var enorme.

FN mistet 142 000 mann i krigen for å redde Sør-Korea fra kommunismen. Koreanerne selv mistet en millioner mennesker. De amerikanske tapstallene var omtrent like høye i løpet av tre år i Korea som i løpet av ti i Vietnam. Tre ganger så mange briter døde i Korea som på Falklandsøyene. De kinesiske tapstallene er usikre, trolig også i Peking. Men det dreide seg utvilsomt om hundretusenvis av drepte.

krigsangsten var til å ta og føle på. En kjernefysisk katastrofe truet. Evakueringsplaner ble lagt og gjort behørig kjent. Tilfluktsrom ble sprengt ut og Siviltforsvaret satt i høyeste beredskap. Serieproduksjon av Geigertellere ble også satt i gang, slik at hver nordmann skulle ha sin lomme-måler å orientere seg etter om det verste skulle skje.

Sammenbrudd

Riktignok hevdet noen røster at atomvåpnene ikke var så farlige likevel, når det kom til stykket.

– På mange måter ..., uttalte general Olaf Heiset, – ... vil europeiske byer tåle en atombombe langt bedre enn Hiroshima gjorde.

Atomforskeren Sven Oluf Sørensen protesterte kraftig:

– Sannheten er at en ny krig vil bety et sammenbrudd av vår sivilisasjon i en grad vi ikke kan forestille oss, sa han.

Mange mente at situasjonen var minst like farlig som i april 1940, og tok til orde for at en samlingsregjering burde avløse den rene Arbeiderparti-regjeringen. Noen fikk panikk og forsøkte å rømme. På Sørlandet samlet religiøse sekter tonnevis med matvarer og dro til fjells med lastebiler for å unnsnippe verdens nært forestående undergang.

Ingen samling

Etter opprettelsen av de to koreanske republikkene i 1948 måtte FNs spesielle kommisjon for Korea konstatere at det ikke var mulig å nå frem til en samling av landet, som forutsatt.

De amerikanske og sovjetiske okkupasjonshærene trakk seg ut. I nord hadde russerne bygd opp en slagkraftig nordkoreansk hær



HENRIKSEN & STEEN/WIKIMEDIA COMMONS

KRIGSFRYKT: Det norske forsvarsbudsjettet ble tredoblet fra 1949 til 1953. Jens Christian Hauge var forsvarsminister.



KEYSTONE/GETTY IMAGES

BETTMANN/GETTY IMAGES

UTEN SILKEHANSKER:

General Douglas MacArthur ledet FN-støttede styrker i kampen mot kommunist-styrkene i Nord-Korea, støttet av Kina. Under hans ledelse ble kommunist-styrkene presset tilbake, og generalen ønsket å knuse motstandernes styrker én gang for alle. Da ble det bråk.

på 135 000 mann. Sør-Koreas hær på 98 000 var mest som en politistyrke å regne.

Da nordkoreanerne i et overraskende og velkoordinert angrep rykket over demarkasjonslinjen ved 38. breddegrad den siste helgen i juni 1950, var en stor del av den sørkoreanske styrken på permisjon. Nyere dokumentasjon viser at Stalin oppfordret den nordkoreanske lederen Kim II Sung, som hadde fått sin skole-ring i Sovjetunionen, til angrepet for å gjennomføre koreansk samling.

FNs generalsekretær, nord-



KEYSTONE/GETTY IMAGES

EKSTREME TAP: Anslagsvis en million koreanere mistet livet i krigen. Et stort antall amerikanske likeså. Skyttergravene ble dødsfeller.

mannen Trygve Lie, sammenkalte straks Sikkerhetsrådet, som samme dag vedtok en henstilling til Nord-Korea om å trekke styrkene tilbake.

Sovjetunionen boikottet på denne tiden Sikkerhetsrådet og kunne ikke nedlegge veto. To dager senere vedtok Sikkerhetsrådet en resolusjon som henstilte

til medlemslandene å yte den assistanse som var nødvendig for å slå angrepet tilbake og gjenopprette fred i regionen.

Korea-krigen ble gjennomført av USA og et flertall av FN's øvrige medlemsland på den ene siden, og Folkerepublikken Kina på den andre, utvidet til en internasjonal konflikt.

SKULLE KNUSES: US Air Force satt inn B-29 Superfortress bombefly for å bombe strategiske mål under Koreakrigen.

Tilsvaret

I Stortinget understreket utenriksminister Halvard Lange meget sterkt at Korea-krigen ikke var et ledd i de asiatiske folks frihetskamp. Krigen var FN's respons på et væpnet angrep – et angrep som stred mot alle gjeldende internasjonale avtaler. FN-styrkene førte ikke noe forsvar for regimet i Sør-Korea. At det sørkoreanske regimet var lite demokratisk, hadde ikke noe med saken å gjøre.

Korea-krigen medførte at samarbeidet innenfor NATO ble langt mer omfattende og stramt organisert enn forutsetningene hadde vært i 1949. Forsvarsutgiftene i de enkelte NATO-land skjøt i været, ikke minst i Norge, som var den flinkeste gutten i klassen. I løpet av kort tid ble Norge det landet i alliansen som hadde de høyeste forsvarsutgiftene pr. innbygger.

De nordkoreanske styrkene hadde i krigens første fase rask

fremgang, og trengte de amerikanske og sørkoreanske styrkene sammen i et begrenset område på østkysten. Men styrkene i sør, fremragende ledet av den legendariske general Douglas MacArthur, klarte å konsolidere stillingen. Utover høsten erobret de de tapte områder tilbake, og trengte langt inn på nordkoreansk område. MacArthur fikk blod på tann og ønsket å rykke videre frem for å knuse de kommunis-

tiske styrkene en gang for alle.

USAs president Harry S. Truman støttet langt på vei tanken, men fryktet at det ville provosere Kina til å intervenere i konflikten på Nord-Koreas side. I oktober møttes de to, og MacArthur forsikret presidenten om at faren for en kinesisk inngripen var minimal.

Han tok feil.

Ønsket direkte angrep

Umiddelbart etterpå, i november

og desember 1950, strømmet hundretusenvís av kinesiske soldater over grensen til Nord-Korea og presset amerikanerne tilbake. MacArthur ba om å få rette et angrep direkte mot Kina, inkludert bruk av atomvåpen. Han ønsket også å benytte soldater fra Taiwan i kampen mot Kina.

Truman avviste ønskene. Krigen i Korea skulle ikke få lov til å eskalere. Presidenten fastslo at dette var en «begrenset krig».

STADIGE TRUSLER:

Amerikanske militære ville bruke atomvåpen mot Nord-Korea under Koreakrigen. Nå har Nord-Korea selv atomvåpen og diktator Kim Jong-un truer stadig med å bruke dem.



PÅ FREMMED JORD:

Amerikanske marinesoldater med tre nordkoreanske krigsfanger. Koreakrigens globale betydning gjorde at det var lett å overse at koreanerne på begge sider betalte en høy pris.

M*A*S*H

Det Korea-krigen faktisk huskes for, er komiserien M*A*S*H. Denne forkortelsen står for Mobile Army Surgical Hospital, og handlingen i serien utspiller seg ganske riktig på et feltsykehus.

Det var mange slike feltsykehus i Korea under krigen, ett av dem var norsk. Det gikk under navnet NORMASH, var operativt fra 1951 til 1954 og var en del av FN-kommandosens engasjement. I alt 623 nordmenn tjenestegjorde i NORMASH. To nordmenn omkom, men ikke i krigshandlinger. En sjåfør ble drept i en skyteulykke og en kvinnelig laborant i en trafikkulykke. Til sammen ble 90 000 pasienter undersøkt og behandlet ved NORMASH.

AP/GAMMA-RAPHO/GETTY IMAGES



INTERIM ARCHIVES/GETTY IMAGES



MP/GETTY IMAGES

SPARKET: General Douglas MacArthur (til høyre) ville ta i bruk atomvåpen og utfordret president Harry S. Trumans autoritet. Det kostet ham jobben.

Litt etter litt greide FN-styrkene å presse fronten nordover til 38. breddegrad igjen. Truman syntes tiden var inne til å igangsette fredsforhandlinger, men MacArthur gikk sine egne veier. 24. mars 1951 oppfordret han Kina til å erkjenne nederlaget.

Dermed utfordret han både kineserne og sin egen president. Dette førte til at Trumans fredsplan gikk i vasken.

Åpen konflikt

5. april leste lederen for Representantenes hus, Joseph William Martin, opp et brev fra MacArthur, der generalen kritiserte presidentens «Europa først»-politikk, og den begrensede krigsinnsatsen i Korea. Brevet konkluderte med at «vi må vinne, det er ikke noe alternativ til seier.»

Med dette brevet hadde MacArthur brutt Trumans direktiv av 6. desember 1950, som forbød militært personell å uttale seg offentlig i utenrikspolitiske saker uten forhåndsgodkjenning fra Utenriksdepartementet. Presidenten hadde dermed ikke noe annet valg enn å gi den egenrådige generalen sparken. Han ble erstattet som øverstkommanderende for FN-styrkene av Matthew Ridgway 11. april 1951.

Etter avskjedigelsen ble MacArthur mottatt som en helt i alle byer fra San Francisco til New York. Men påfølgende høringer i Senatet gjorde at glorien ble knekt. MacArthurs aggressive linje kunne ha utløst verdenskrig og katastrofe. I motsetning til FNs resolusjon av 7. oktober 1950 om forening av hele Korea, ble USA og Storbritannia i mars 1951 enige om å begrense FNs aksjon til å trygge Sør-Koreas uavhengighet. De første våpenhvileforhandlingene kom i gang 10. juli 1951, men først 27. juli 1953 ble en avtale undertegnet. □

«... ba om å få rette et angrep direkte mot Kina, inkludert bruk av atomvåpen.



TRONDHEIM BYARKIV/WIKIMEDIA COMMONS

NORMASH: Det norske feltsykehuset var operativt i Sør-Korea fra 1951 til 1954.



TROND KLUNGSETH | LØDØEN

Svartedøden

➤ En mann i Lake Tahoe i California har fått påvist pest etter å ha blitt smittet av en loppe under en campingtur i fjellet. Da snakker vi om den samme sykdommen som drepte en tredel av Europas befolkning på 1300-tallet. Sykdommen som europeere flest leser om i skolebøker har aldri blitt helt borte fra USA, og årlig dukker det opp et håndfull tilfeller. Av og til med dødelig utfall, spesielt når den utvikler seg til den aggressive lungevarianten av sykdommen.

Det er altså liten dramatikk i at sykdommen fortsatt finnes, men med en tillit til vitenskap og folkehelse som er under press, og en helseminister som har sådd tvil om både vaksiner og folkehelse tiltak, advarer forskere om faren.

En enkelt loppe i Sierra Nevada er neppe starten på en ny svartedaud. Men hvis stadig flere slutter å tro på helsemyndighetene, og gamle sykdommer samtidig får mulighet til å spre seg, er det grunn til å bli bekymret.

Kilde: IFLScience

Hulens hemmelighet

ET FUNN AV 46 dyreknokler i Arne Qvam-grotten ved Kjøpsvik nær Narvik avslører en rekke nye sider ved det arktiske dyrelivet for 75 000 år siden. I en studie publisert i august i år har forskere ved Bournemouth University og Universitetet i Oslo undersøkt beinrestene, både med tradisjonelle metoder, der form og struktur avslører hvilket dyr knoklene tilhører, og med moderne DNA-teknikk. Resultatet er en artsliste som spenner fra isbjørn, reinsdyr og fjellrev til hvalross, grønlandshval og lomvi. Ferskvannsfisk viser at det fantes innsjøer og elver i området, mens sjøpattedyr og sjøfugl forteller at hulen må ha ligget nær åpent hav.

Hulen ble sannsynligvis brukt som spiskammer og skjulested av rovdyr. Isbjørn og rev kan ha dratt kadavre inn dit. Forskerne har funnet tydelige mer-

ker etter tenner på flere av beina. I tillegg kan enkelte dyr ha falt ned i den og mistet livet på den måten. Kombinasjonen av rovdyraktivitet og naturlige ulykker har gjort at gulvet har blitt fylt opp med rester fra ulike arter gjennom tusenvis av år.

Ifølge hovedforfatter Samuel Walker gir grotta et sjeldent øyeblikksbilde av en arktisk verden som ikke lenger finnes. DNA-analysene viser at flere av artene tilhørte genetiske linjer som senere døde ut, noe som peker på at de ikke hadde tilflyktsområder å trekke seg tilbake til da klimaet ble kaldere. Samlingen fyller et stort hull i kunnskapen om biologisk mangfold før siste istid, og gir samtidig et dystert speilbilde av dagens situasjon: hvordan flere arter er sårbare når klimaet endrer seg raskt.

Kilde: Yahoo News

VISSTE DU AT...

... karbon du puster ut nå, kan ha vært del av Julius Cæsars siste åndedrag?

... verdens dypeste postkasse står ti meter under vann i Japan?

... enkelte sommerfugler kan høre ultralyd og unngå flaggermus?

... menneskets tånegl vokser fire ganger saktere enn fingerneglene?

... lava kan flyte så raskt som 60 km/t ved utbrudd fra bratte vulkansider?

Inn i varmen igjen

➤ I 1989 hevdet to kjemikere i Utah at de hadde fått til kald fusjon, altså kjernekraft uten ekstrem varme og trykk. Eksperimentet ble raskt slaktet som juks, og begrepet ble et skjellsord i forskningsmiljøene. Nå viser det seg at deler av teknikken likevel kan være nyttig. Inspirert av de gamle eksperimentene har forskere fått ideer som kanskje kan gi ekte fusjonskraft. Ingen har løst gåten ennå, men selv det som en gang ble avskrevet som tull og tøys kan altså gi innsikt når jakten på ren, uendelig energi fortsetter.

Kilde: New Scientist

Et verktøy for soljakt

➤ Få byer er vel mer synonyme med uteservering og fortausrestauranter enn Paris, og aller helst skal ølen eller kaffen nytes i sola. Appen Jveuxdusoleil, eller «Jeg vil ha sol», er laget for å sørge for at nettopp sola er å finne. Skapt av Jean-Charles Levenne som et hobbyprosjekt, skulle appen hjelpe ham å finne de solrike plassene for en aperitif etter

jobb. Ved å kombinere solposisjonsalgoritmer og 3D-data om bygningers høyde, markerer appen terrasseområder med sollys, med et sveip forsvinner alle skyggelagte plasser ut av kartet. Etter forrige vinter, som var den mørkeste på tre tiår, begynte folk å strømme til appen. I dag har den 20 000 brukere i uken.

Kilde: The Guardian

VISSTE DU AT ...

... marsvin ble brukt som levende termometer i peruansk folkemedisin?
 ... fugler bruker magnetiske sanser for å navigere som et innebygd kompass?
 ... verdens eldste intakte honningkrukke er over 3000 år gammel, og at innholdet er fortsatt spiselig?
 ... på Neptun blåser det vinder på over 2000 km/t – raskere enn lyden?
 ... verdens første datavirus på PC het «Brain» og ble laget av to pakistanske brødre i 1986?

Hamars kaupang

➤ At det skal ha ligget en «blomstrende handelsplass» på Domkirkeodden i Hamar rundt 1300-tallet, har vært kjent gjennom blant annet Hamarkrøniken fra 1500-tallet. Beviset for at dette var Norges eneste middelalderby i innlandet har imidlertid manglet. Men i fjor kunne man endelig avsløre tydelige bygningsstrukturer, ved hjelp av såkalt georadar.

Under en prøvegraving i sommer gravde arkeologer seg gjennom nesten en meter med bryggestein fra ølbrygging, og man fant faktiske spor av treverk: veggstokker og gulvplanker fra en toroms-stue.

– Det var utrolig gledelig å se at tolkningene av georadar-dataene var treffsikre, sier prosjektleder Monica Kristiansen. Gravingen fortsetter i 2026.

Kilde: Norsk Institutt for Kulturminneforskning



NORSK INSTITUTT FOR KULTURMINNEFORSKNING

Vitenskapelige fakta

Vadefuglens utrolige flytur

En hunn av vadefuglarten lappspove, som har fått navnet E7 av forskere, ble fulgt under sin usedvanlige flygning fra Alaska til New Zealand i ett strekk. Deretter fløy hun tilbake igjen.

Lappspover flyr

i 56 km/t og må flakse med vingene for å holde seg i luften, til forskjell fra svevende fugler som brer ut vingene og svever på luftstrømmene

Lappspove

- 40 cm lang, 75 cm vingspenn. Hunnene er større enn hannene
- Bruker det lange nebbet til å fange mark og muslinger

Radiosender på størrelse med et AA-batteri blir festet til fuglen og sender signaler til en satellitt

MERK: E7 var en av ni lappspover som ble fulgt under migrasjonen i 2007



© MCT/Bulls KILDE: U.S. Geological Survey Alaska Science Center

Vått vennskap

➤ Forskere har gått gjennom nær to hundre videoer av møter mellom delfiner og knølhvaler fra hele verden, og konklusjonen er klar: de trives i hverandres selskap. Delfinene søker seg inn mot hodene på hvalene, surfer på bølgen foran de enorme kroppene og dykker med dem ned i dypet før de bryter havflaten sammen igjen. Hvalene svarer med rolige ruller, magedans og tydelige signaler på at dette er lek, ikke kamp. Lek er et kjennetegn på høy intelligens. Hos mennesker og primater bygger den fellesskap og trener hjernen. Når hvaler og delfiner gjør det samme, og til og med på tvers av artsgrenser, viser det hvor komplekse og sosiale disse dyrene er.

Kilde: Science Focus

Usynlig gigant

➤ Når vi snakker om verdensrommet, kommer vi ikke utenom at det fort blir snakk om størrelser som egentlig er langt over hva vi er i stand til å forstå. Når forskere nå har oppdaget et svart hull i galaksen LRG 3-757, omtrent fem milliarder lysår unna, er mange av oss allerede på gyngende grunn. Dette sorte hullet er dessuten 36 milliarder ganger tyngre enn solen i vårt solsystem, og 9000 ganger større enn det aller største svarte hullet man har funnet i Melkeveien – Sagittarius A*.

Dette sorte hullet er sovende. Det vil si at det ikke kommer noe lys fra det. Forskerne oppdaget det ved at lyset fra en bakgrunns-galakse ble dratt ut av kurs og formet til en blå hestesko, en gravitasjonslinse som bare et ekstremt massivt objekt kan lage.

Slike ultramassive hull er sjeldne, men små svarte hull finnes det millioner av i vår egen galakse. De fleste er restene etter døde stjerner og veier bare noen få ganger mer enn Solen. Det gjør dette funnet til et av de mest ekstreme eksemplene vi kjenner, som bevis på hvor voldsom tyngdekraften i universet kan være.

Kilde: Forbes

KLAR TIL KAMP: Generalmajor Adrian Carton de Wiart (t.v.), her sammen med den britiske ambassadøren i Warszawa, fikk i oppdrag å gjenerobre Trondheim fra tyskerne i april 1940. Oppdraget endte som en episk fiasko.



WILLIAM HAKVAAG/LOFOTEN KRIGSMINNEMUSEUM



NAMSOS BRENNER:

Mange nordmenn hadde etterpå vanskeligheter med å glemme britenes ufattelige arroganse under det mislykkede forsøket på å kaste tyskerne ut av Trondheim.

GENERALEN SOM IKKE LIKTE NORDMENN

Britene sendte en enarmet general med lapp over øyet for å kaste tyskerne ut av Trøndelag. Krigseventyret endte i katastrofe.

Tekst: **Asbjørn Svarstad**

Konseptet «En aldeles mislykket redningsaksjon» har fått en egen betegnelse i det engelske språket: «Namsosized».

Bak betegnelsen står fiaskoen til en enøyd, enarmet engelsk general uten tillit til nordmenn og tiltro til allierte styrker – og som skulle rydde tyskerne ut av Trondheim i april 1940.

CENTRAL NEWS



Generalmajor Adrian Carton de Wiarts besøk i Norge endte i et Namsos i ruiner, et Trondheim der tyskerne hadde befestet seg enda bedre, og det som i dag betegnes som en regulær fiasko: Operasjonen som skulle sikre briterne et fotfeste i Midt-Norge for senere å kunne drive tyskerne ut av Norge, endte som en sammenhengende rekke med katastrofer og ulykker.

«Den elegante piraten»

I dagene etter angrepet på Norge 9. april presset ikke minst den hissigste engelske marineministeren Winston Churchill på for å få til et alliert angrep og for å ta strategisk viktige Trondheim tilbake. Gjennom «Operation Maurice» skulle tropper landsettes i Åndalsnes og Namsos og angripe Trondheim nordfra og sørfra, og skvise tyskerne mellom seg i en såkalt «knipetangmanøver».

Det var ingen ukjent herre-

mann som den 12. april ble beordret til generalstaben i London for å motta ordren om å reise til Norge og ta kommando «Operation Maurice»: 60-årige generalmajor Adrian Carton de Wiart, den «elegante piraten», var berømt for sitt personlige mot under 1. verdenskrig. Han ropte «fremad» og gikk foran sine egne menn mens kulene pep omkring ørene. Men ryet hadde kostet: Venstrearmen mistet han på slagmarken. Over det som en gang hadde vært hans venstre øye, satt en svart lapp.

De drøye 20 årene etter 1. verdenskrig hadde generalen tilbrakt tida som fisker og jeger i de polske skogene. Da tyskerne angrep Polen i 1939, greide han å komme seg til Romania og videre over til England – der han meldte seg klar til kamp.

Innbød til bombing

15. april 1940 ankom Carton de Wiart og hans adjutant Namsos med sjøfly. 2000 vernepliktige nordmenn og deres to offiserer som sto og ventet, ble tatt i øyesyn. Generalen skal høylytt ha

slått fast at dette var den mest ubrukelige gjengen han noen gang hadde sett.

Og General Carton de Wiarts stab? Den var ved en feiltagelse satt om bord på et skip med kurs for Narvik.

Natt til 20. april ble britiske og franske styrker landsatt i Namsos. Totalt 5000 soldater og utstyr skulle i land i havnen der innløpet var trangt og dybden altfor liten for de store krigsskipene. I hastverket havnet tonnevis av utrustningen i sjøen under losing. Andre livsviktige leveranser ble igjen om bord på skipene. Britene, som utgjorde alt fra proffe marinejegere til helt uerfarne frivillige, sto der uten våpen, ammunisjon eller kjøretøy.

Vorst var likevel de store mengdene som kom i land, men som ble liggende på havna og utgjøre en åpenlys invitasjon til Luftwaffes blodtørstige piloter. Tre fly av typen Heinkel 111 kom

« I løpet av få dager ble 4000 sivilister husløse.



ASBJÖRN SVARSTADS SAMLING

HAVARI: Desillusjonerte britiske soldater fra Namsos etter at de er tatt til fange av tyskerne.

presis klokken 10 om formiddagen 20. april inn over Namsos. Bombene begynte å regne over de alliertes utstyr, havneanlegget – og hele trebebyggelsen i den lille trønderbyen. Fire og en halv time senere var alt sprengt i lufta eller sto i lys lue.

Ikke nok med det; flere av de sentrale offiserene fra det franske elitekorpset Chasseurs Alpains ble såret og dermed satt ut av spill.

Likte ikke franskmenn heller

Da mørket omsider la seg på Hitlers 51-årsdag, hadde 60 flymaskiner kastet sin eksplosive last over Namsos. Av 540 private hus, var omtrent halvparten totalskadet og resten mer eller mindre ødelagt. I løpet av få dager ble 4000 sivilister husløse.

«Det er umulig å lande mer utstyr eller flere menn. Jeg ser



ASBJÖRN SVARSTADS SAMLING

DAGEN DERPÅ: Da britene hadde trukket seg ut, kunne tyskerne stille og rolig ta over det som var igjen av Namsos – og stolt la seg fotografere foran ruinene.



WILLIAM HAKVAAG/LOFOTEN KRIGSMINNEMUSEUM

HITLERS FØDELS DAG: 20. april ble Namsos bombet sønder og sammen. Her er det hermetikkfabrikken som står i lys lue.

små muligheter til å gjennomføre en avgjørende operasjon, enn si gjennomføre noen som helst operasjon, hvis ikke de fiendtlige flyaktivitetene blir betydelig hindret», rapporterte den – nå åpenlyst motløse – general de Wiart.

Fra overkommandoen i London hadde de Wiart med seg skriftlig ordre om ikke å stole på sine norske allierte. Britene mente at det norske forsvaret var «gjennomgående ineffektivt, dårlig trent, ikke til å stole på – samt umulig å dele hemmeligheter med».

Verst var likevel at britene gikk ut fra at flesteparten av de norske offiserene var Quisling-tilhengere. De Wiart kunne – i henhold til sine ordre – trekke på nordmennene under ledelse av oberst Ole Berg Getz som hjelpestyrker, men de norske måtte ikke få kunnskap om de britiske planene.

Det løste seg ganske greit: Utstyr som kunne gjøre at briter og nordmenn kunne kommunisere med hverandre, fantes ikke. Generalmajor Adrian Carton de Wiart hadde ikke noe særlig respekt for franskmenn heller: ►

FANGET I ITALIA

Et fly med Adrian Carton de Wiart om bord ble i 1941 skutt ned, og generalen landet i italiensk fangenskap. Derfor tilbrakte han to år med ulike heroiske forsøk på å rømme.

I Winston Churchills memoarer får generalen mange skulderklapp. Men det var Winston Churchill som egentlig var ansvarlig for det ufattelige kaoset som oppsto da han i 1940 sendte de Wiart til Norge for å forberede utkastelsen av tyskerne.



« Moralen er sterkt rystet

ALT TILGITT:

General Carton de Wiarts fiasko i Trøndelag kom ikke i veien for hans plass blant mektige forbindelser; her under toppmøtet i Cairo i 1943: (foran f.v.): Chiang Kai-shek, president Franklin D Roosevelt, Winston Churchill, Madame Chiang. (Bak f.v.): Shang Chen, Ling Wei, Brehon Sommervell, Joseph W Stillwell, Henry Arnold, Sir John Dill, Admiral Louis Mountbatten and Carton De Wiart.

«Jeg ville bruke de franske styrkene som spydspiss. Men de følte ikke at de ønsket å bidra på denne måten, så lenge de manglet transport», noterte en frustrert de Wiart.

Nederlag i kø

Etter hvert satte grupper med briter og franskmenn seg i bevegelse sørover mot Trondheim. Særlig fort gikk forflytningen ikke, for få av bilene deres var kommet i land. Og når lastebilene omsider kom i land, var det med sommerdekk og uten kjettinger eller reservedeler – enn si trente sjåfører. Antiluftskyts var levert uten siktemiddel, mens det manglet ammunisjon til de lette kanoene.

21. april havnet britiske og norske styrker under voldsom ild fra tyskere som ventet 60 kilome-

ter sør for Verdalsøra. 22. april ble briter angrepet i nærheten av Vist med kanoner på land, fra krigsskip på fjorden og maskingeværild fra lufta. 20 kilometer nord for Steinkjer støtte tyske og britiske styrker på hverandre.

Nå begynte det å røyne på for utslitte og uerfarne briter. «Moralen er sterkt rystet», bemerket de Wiart.

I telegrammer nærmest tryglet han London om en hurtig avslutning på dette militære marerittet. Målet med operasjonen – å innta Trondheim – ble mer og mer urealistisk for hver dag som gikk. Godt organiserte tyske bergjegerne hadde hatt tid til å sette seg skikkelig fast. Utfallet som egentlig hadde vært klart hele tiden, ble nå åpenlyst også for London:

Franske og britiske styrker måtte hentes ut før hele operasjonen endte i en gedigen katastrofe med enorme tap av menneskeliv.

Til ingen nytte

Ordren om retrett kom 2. mai.

I ordren inngikk en beskjed om at generalen de Wiart ikke skulle varsle nordmennene på forhånd. De Wiart handlet strengt etter boka. Bare få timer før briter og franskmenn ble hentet av marinefartøyer, ble øverstkommanderende for det norske bidraget til styrken, oberst Getz, orientert. Det siste britene gjorde før de satte til sjøs, var å fyre av en siste saluttsalutt som ødela mengder med våpen og annet etterlatt utstyr for at dette ikke skulle havne i fiendens klør.

Tilbake lå Namsos, Steinkjer og flere bygdesentra i grus.

Og den største ironien i det hele? Egentlig var hele planen om å ta Trondheim blitt forlatt før noen av generalmajor Adrian Carton de Wiarts folk hadde rukket i land på norsk jord.

Men det var ingen i London som husket å si fra til generalen selv. □

KILDER Denne reportasjen er basert på informasjonen og sitatene fra John Kiszelys bok «Anatomy of a Campaign. The British Fiasco in Norway, 1940».

I RUINER: Steinkjer ble også «namsosized». Dette bildet ble tatt 22. april av en tysk soldat.

KNALLHARD DOM OVER INNSATSEN I 1940

Den engelske militærhistorikeren Sir John Kiszely betegner hele det vest-allierte felttoget i Trøndelag i april 1940 som «en forhåndsprogrammert katastrofe».

I boken «Anatomy of a Campaign, The British Fiasco in Norway 1940» er John Kiszely nådeløs mot sine egne:

«Dårlig planlegging, dårlig dømmekraft, dårlig ledelse fra alliert side – men først og fremst fra britene» lyder i korte trekk oppsummeringen av hva som gikk galt. Og: God planlegging, gode vurderinger og ledelse» gjorde operasjonen til en tysk triumf.

– Dette sier en ekte ekspert, sier den norske militærhistorikeren Geirr Haarr.

– Sir John var i aktiv tjeneste og hadde flere toppposisjoner som militær før han i 2008 ble pensjonert og kunne kaste seg over skriving av bøker. Jeg har møtt ham to-tre ganger. Dette er første gang at hendelsene i Namsos blir gjennomgått på en kritisk måte. Mange av dokumentene var hemmeligstemplett til langt utpå 1970-tallet – noen sågar til <90-tallet, og er først nå blitt hentet frem av nye generasjoner med historikere, sier Haarr, og legger til:

– John Kiszely kjenner de ulike militære aktørene, og kan på en fantastisk måte forklare hva som skjedde i de britiske kulissene. Å levere denne typen kritikk var neppe enkelt så lenge de involverte generalene fortsatt levde, forklarer Geirr Haarr, som selv har publisert flere krigsbøker på engelsk og norsk.

John Kiszely legger lite imellom i sin analyse:

«De britiske troppene greide ikke å hamle opp med utfordringene. De var dårlig organisert, trent og utstyrt. Det manglet artilleri, luftforsvar, transport, logistikk og soldatene var ikke trent for å gjennomføre et angrep (...) Kommandøren hadde ingen kompetent stab til å planlegge eller sette ordre ut i livet, så godt som ingen radiokommunikasjon eller muligheter for å få fatt i, og analysere etterretningsinformasjon, koordinere og synkronisere de ulike formasjonene – enn si å organisere logistikk eller kontakt med nordmennene».

– Carlton de Wiart kunne utgjøre et inspirerende eksempel, der han sto ute i friluft og røkte nonchalant på en pipe mens bombene eksploderte omkring ham. Men det er en grense for hvor mye mot og karisma kan kompensere for manglende kommando og kontroll av en militær formasjon i krig, bemerket militærhistoriker John Kiszely.



NÅDELØS: Generaløyntant Sir John Kiszely, her sammen med Dronning Elizabeth II i 2009, har analysert britenes opptreden og fiasko i Trøndelag i april dagene 1940.

For deg med vett
under issen



1. Hva het den asketiske, indiske advokaten som ledet sitt land til frihet fra britisk kolonistyre i 1947?

2. Han lever av underbukser i dag, men hvem var den første tennisspilleren som klarte å vinne Wimbledon fem ganger på rad?

3. Denne figuren kalles også bibendum, representerer både dekk og fine restauranter og er mest kjent som ...?

4. Hvem spilte filmkarakteren Danny Ocean, leder for et spektakulært kupp i Las Vegas?

5. Hun ble den første kvinnen som vant en nobelpris (fysikk), og åtte år senere vant hun også i kjemi. Dermed er hun den eneste personen som har vunnet nobelprisen i to forskjellige felt. Hvem er hun?

6. Hvilket hav er verdens varmeste (i gjennomsnitt)?

7. På norsk benevnes øverste leder i et større selskap administrerende direktør, på engelsk CEO – hva står CEO for?

8. Hva heter Norges eldste avis, som har vært utgitt kontinuerlig i nesten 250 år?

9. På hvilket stadion spiller Martin Ødegaard, når han har hjemmekamp med sitt engelske lag?

10. Hva heter den folkekjære artisten (bildet) som nylig fikk ny jobb – som detektiven i Maskorama?

11. Hva heter den islamske terroristen som drepte to og skadet 23 i et terroranslag mot et pride-arrangement i Oslo i 2022?

12. Hva heter fotballtreneren som nylig fikk sparken i Besiktas, og som mange nå spår kommer til å bli Norges neste landslagssjef?

Svar: 1: Mahatma Gandhi **2:** Bjørn Borg **3:** Michelin-mannen **4:** George Clooney **5:** Marie Curie **6:** Det indiske hav

7: Chief Executive Officer **8:** Adresseavisen **9:** Emirates Stadium **10:** Tone Damli **11:** Zaniar Matapour **12:** Ole Gunnar Solskjær



										D.E.	STØFFET	FUNDAMENTAL	HELLE ANLEGGE	PREF.	ASIA-TISK LAND	KOMPO- NIST
												FAR		GRÅTASS HYTTE		
															SCAN	
										KONKUR- RANSE		SVAKHET			FERD- SELSÅRE ANVIS- NING	
													PERIO- DENE AERO- PLAN			
MADAM	EDRU		DAME- TITTEL	LIK		KVINNE- NAVN	OVER- SIKT- LIGE			DRIV		INN- GANGEN	KJIP		SVENSK KOMMUNE SKJUL (OMV.)	DU OG DU
			FORDELE				MUSIKER SKAR					MUSIKK- STYKKE MODIG				FE
BORT			SLEIP KIV						MÅLE- ENHET HOVDYR				STREK DAMPET			
BARNE- BOK				MERKENE				MÅKE OMRADE PÅ VEST- LANDET						FYRSTE UTHUS		
ØY- NASJON TIDSSANGI- VELSE					ITALI- ENSK FRUE DYRE- SPØR							SLARKE HURTIG				
				SANG DATA- MINNE					RENSE KRIBLING							DELE NÆR
GODSAK						ENDELSE				KOPIERE	MINKE FØDE			VEGRE RØSK		
BELØP	KONGE PÅ OVER- FLATEN						FAG MISHAG						BOK- STAVEN SEKU- LARISERE			
			ORGAN SKIFT						STED- FOR- TREDER					BISTERT NORSK ELV		
KONSO- NANTER MED FLERE				BAK		DRIKKE- LYSTEN FLIRER					OVER- LATE BI					
		REVE													REKKE	
TIDL. REPUB- LIKK				BEVEGE		FRUKT TV-SERIE					BOLIG VANN					KOM- MANDE- RENDE
HEN- TYD- NING	AVBLÅS IRSK SØNN				URO KAN HÅR VÆRE			HALLENE	UTSKUDD PINE					TAST	BOLAG	
			BALLE OVER- HODENE				ANGA GEITE- KJE				STED I LOFOTEN		ULIKE RÅD			
BAD										SLAPS						DEPRI- MERT
		HA LODD- ENHET			SØR AM. BY (FØRK) RASKE				MÆLTE ØSV		FASE GLISER			BEVIS STENG- SEL		
BLÅ- FARGE	ENGELSK BY SØK					MATT					VE					
				GIFRA SEG LÆRE- STED								TØRRE ATOM- MAKT				
KASSE	JORDET HYL					TRENDY TID			E.S.		VANEN TONE					
					PLANTER						LEIE					
KØMM. I BUSKE- RUD								OPP- VARTER							BEIST	

SUDOKU

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

LETT

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

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

MIDDELS

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

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

VANSKELIG

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

LØSNINGER: SUDOKU

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

VANSKELIG

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

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

MIDDELS

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

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

1137

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

MILLIONX uke 32

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

Vinner

Aasmund Robert Vik
Oslo

Navn:

Adresse:

Løsningen sendes i en konvolutt til
Vi Menn, 0441 Oslo (merkes uke 38)
eller legg inn løsningsgatene på nettstedet
kryssord.no/innleveringer
Svarfrist: 3. oktober



NYTT FRA NETT

➤ NOE SIER OSS AT MARQUIS DE FAVRAS KAN HA BLITT DØMT TIL DØDEN FOR ARROGANSE.

"I see that you have made 3 spelling mistakes." Last words of Marquis de Favras after reading his death sentence before being hanged (1790).



Daniel Summers
@WFKARS

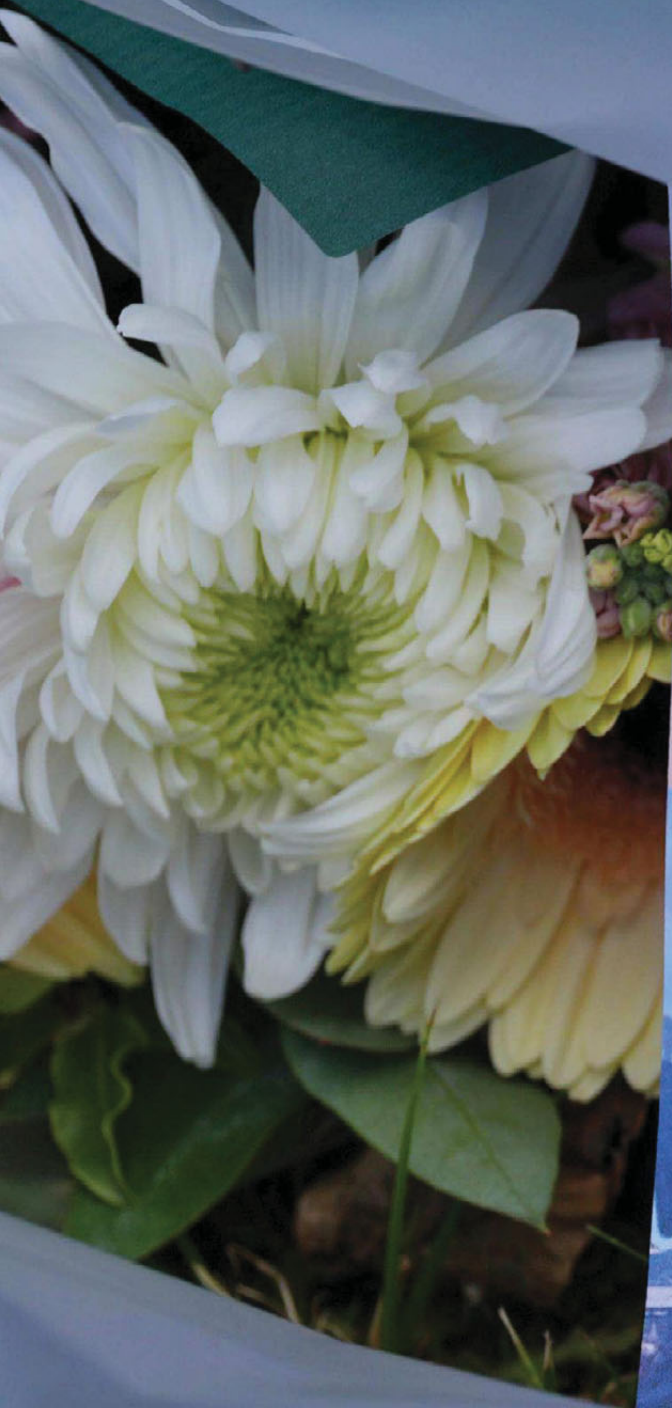
Friends, I have discovered my new patron saint

IAUTHRTYVA/INSTAGRAM



Side om side

Hvordan kreasjonister ser for seg tiden før dinosaurene døde ut.



STO OPP FOR SEG SELV:

Louise Hunt ville ikke lenger være sammen med Kyle Clifford på grunn av hans holdninger og hvordan han behandlet omgivelsene. Det kostet både Louise, søsteren Hannah og moren Carol livet.



BETALTE DYRT for eksens vrede

Hjemmet til BBC-stjernen John Hunt og hans familie så ut som et slaktehus. Innenfor inngangsdøren lå liket av Carol Hunt i en blodpøl. Lenger inn i huset lå søsteren Louise (25) drept. Hannah Hunt (28) var så vidt i live, men døde før hun kom til sykehus. ▶

O vervåkningskameraer fanget opp gjerningsmannen på vei inn og ut av åstedet for det hinsides brutale drapet i huset i den lille landsbyen Bushey i Hertfordshire nord for London. Gjerningsmannen Kyle Clifford hadde ikke gjort noe for å skjule hvem han var 9. juli i fjor.

Kyle Marcus Clifford var 26 år gammel da han skrev seg inn i britiske kriminalhistorie. Han hadde tidligere jobbet som sikkerhetsvakt, og var en kort periode i tjeneste i Queen's Dragoon Guards. 11. mars i år ble Clifford dømt til livsvarig fengsel i en av de mest brutale og profilerte drapssakene i Storbritannia på flere år.

For ekstrem

Louise Hunt hadde vært kjæreste med Kyle Clifford i om lag halvannet år da hun i slutten av juni i fjor fortalte ham at hun ville gjøre det slutt. For Clifford hadde ekstreme politiske synspunkter, mente hun. Hans rasistiske holdninger og oppførsel ble for mye å forholde seg til for Louise.

Til å begynne med lot Clifford til å akseptere Louises beslutning. Men forståelsen var bare tilsynelatende. I virkeligheten hadde han bestemt seg for å ta en grusom hevn.

I løpet av de neste dagene kjøpte han en armbrøst og «ammunisjon», en slakterkniv og store mengder bensin, gaffateip og tau.

Noen minutter over klokken halv to om formiddagen, 9. juli parkerte Clifford bilen sin i en sommerstille gate i nærheten av Hunt-familiens hjem på Ashlyn Close i Bushey. Han tok seg en runde i område og sjekket blant annet hvilke biler som sto i innkjørselen til Hunt-huset. Han søkte også på nettet for å finne ut om John Hunt ville være hjemme.

Etter å ha ventet en times tid, gikk Clifford opp til boligen og ringte på døren. Den store slakterkniven hadde han i en sekk på ryggen.

Carol Hunt (61), moren i huset, gikk til døren da hun hørte lyden av dørrklokken. Et dørrklokkamera fanget opp Clifford som fortalte at han skulle levere



tilbake noen av Louises eiendeler. Carol slapp inn datterens ekskjæreste – som rett innenfor døren trakk frem kniven og stakk ekskjærestens mor til døde.

Clifford ventet etter alt å dømme på at Carol skulle dø av sårene sine før han foretok seg noe mer. Klokken 15.07 forlot han huset, hentet armbrøsten i bilen sin, pakket den i et teppe og gikk tilbake.

Mishandlet i timevis

Louise Hunt arbeidet med stell og pleie av hunder, en virksomhet hun drev fra en sidebygning på familiens eiendom.

Om lag klokken 16.10 var 25-åringen ferdig for dagen, og kom inn i hovedbygningen. Der fant hun moren liggende død. Louise rakk knapt å ta inn over seg hva synet som møtte henne innebar.

Clifford kastet seg over henne, bandt henne på hender og føtter og kneblet henne før han voldtok henne. Mishandlingen varte i flere timer.

Drapsmannens plan var å brenne ned huset, og han forsøkte å finne ut hvordan han kunne deaktivere brannvarslingsanlegget, men han fikk det ikke til.

Klokken 18.49 var Louises søster Hannah på vei hjem fra jobben i en skjønnhetssalong, og ringte morens telefon da hun nærmet seg eiendommen. Ett minutt senere skjøt Clifford ekskjæresten Louise i ryggen med armbrøsten etter å ha holdt henne fanget i over to og en halv time.

Skuddet var dødelig.

«**Skrikene fra helvete, Kyle ... jeg kan høre dem svakt nå.**»



TONY KERSAHL / SWNS

HERTFORDSHIRE POLICE



RASENDE: Ekssoldaten Kyle Clifford utmerket seg med stadig mer ekstreme meninger. Da kjæresten ikke ville vite mer av ham, gikk han i svart.

Nødmelding

Hannah kom inn i huset bare sekunder senere. Hun ropte kort til moren sin og spurte hvorfor hun ikke hadde svart på telefonen, før hun gikk videre opp en trapp. Da Hannah oppdaget Kyle Clifford i huset, skjønte hun at noe var galt. Hannah begynte å rope. Clifford prøvde å roe henne ned, men Hannah begynte å gråte og skrike høyt.

Før Clifford fikk gjort henne noe, klarte Hannah å sende en melding til sin kjæreste, Alex Klein, og ba ham ringe politiet. Hun skrev også at Clifford bandt henne fast. Deretter ble telefonen satt på lydløs.

Clifford avfyrte så nok et skudd med armbrøsten rett i kroppen på Hannah før han

FREDELIG PLETT: Nabolaget i Bushey, Hertfordshire, lå sommerstille og uforberedt på bestialitetene Kyle Clifford hadde planlagt som hevn for at han ble dumpet som kjæreste.

umiddelbart forlot huset – igjen med armbrøsten gjemt under et teppe.

Hannah var blitt alvorlig skadet, men hun var ikke død. Hun klarte å ringe nødnummeret, men da politi og ambulansepersonell nådde frem noen minutter senere, var det for sent å redde livet hennes. 28-åringen døde foran øynene på utrykningspersonellet og ble erklært død på stedet.

JAMES MANNING – PA IMAGES/GETTY



RYSTENDE

ÅSTED: De kriminaltekniske funnene i boligen til familien Hunt i den rolige boligveien Ashlyn Close talte sitt tydelige språk: En fullstendig rabiat drapsmann hadde vært på ferde.

GETTY IMAGES



TV-PERSONLIGHET:

John Hunt er viden kjent som hestesport-kommentator. Ved avslutningen av rettssaken mot mannen som drepte hans kone og to av hans døtre, var han nådeløs i sitt budskap: – Helvete venter deg!



Men tapet av mor og to søstre var knapt til å leve med.

Skrikene fra Helvete

Da saken kom for retten like før jul i fjor, erklærte Clifford seg ikke skyldig i de tre tilfellene av drap, samt anklager om ulovlig frihetsberøvelse og våpenbesittelse. 22. januar 2025 endret han plutselig mening, og sa seg skyldig i alle drapene.

Derimot nektet han hele tiden hardnakket for å ha voldtatt Louise. Han hevdet at de biologiske sporene som var funnet måtte skyldes at han og Louise hadde hatt sex tre uker før hun ble drept.

Rettsaken ble fulgt tett av en kjent personlighet i britisk TV: Familiefaren John Hunt har i mange år kommentert hesteveddeløp for både BBC og Sky Sports. Forut for rettsaken mot hans kones og døtres drapsmann hadde han forholdt seg taus. Men mot slutten av rettsaken, hevet han stemmen for første gang:

– Uansett hvilken elendighet som ligger foran deg de neste 60 årene; husk at etter at dine dager på jorden er over – på din dødsdag – er ingenting over for deg. Skrikene fra helvete, Kyle ... jeg kan høre dem svakt nå. Den røde løperen blir rullet ut for deg der.

JACOB KING – PA IMAGES/GETTY

OFRE I KØ: Alex Klein, kjæresten til Hannah Hunt, var den siste som fikk livstegn fra åstedet da Hannah varslet ham som det siste hun gjorde før hun døde.

I dekning blant graver

Mens store politistyrker ble utkommandert for å lete etter den livsfarlige Kyle Clifford, dro den livsfarlige ekssoldaten mot sin egen bolig i Enfield, snaue tre mil unna. Men han kjørte ikke helt hjem.

Han kjørte i stedet inn på Lavender Hill Cemetery.

Trippeldrapsmannen tilbrakte natten på kirkegården. På et tidspunkt laget han en løkke av tau og hengte den over en tregrøn, men grenen var for svak og tauet så dårlig at han ikke klarte å henge seg – om det var planen.

Etter 22 timer lang menneskejakt, oppdaget politistyrker trippeldrapsmannen inne på kirkegården. Da Clifford så at bevæpnet politi med hunder nærmet seg, skjøt han seg selv i brystet.

Denne gangen var skuddet

ikke dødelig. Clifford fikk først behandling på stedet før han ble kjørt til Royal London Hospital. Der kunne legene konstatere at skuddskadene gjorde Clifford varig lam fra brystet og ned og avhengig av rullestol resten av livet.

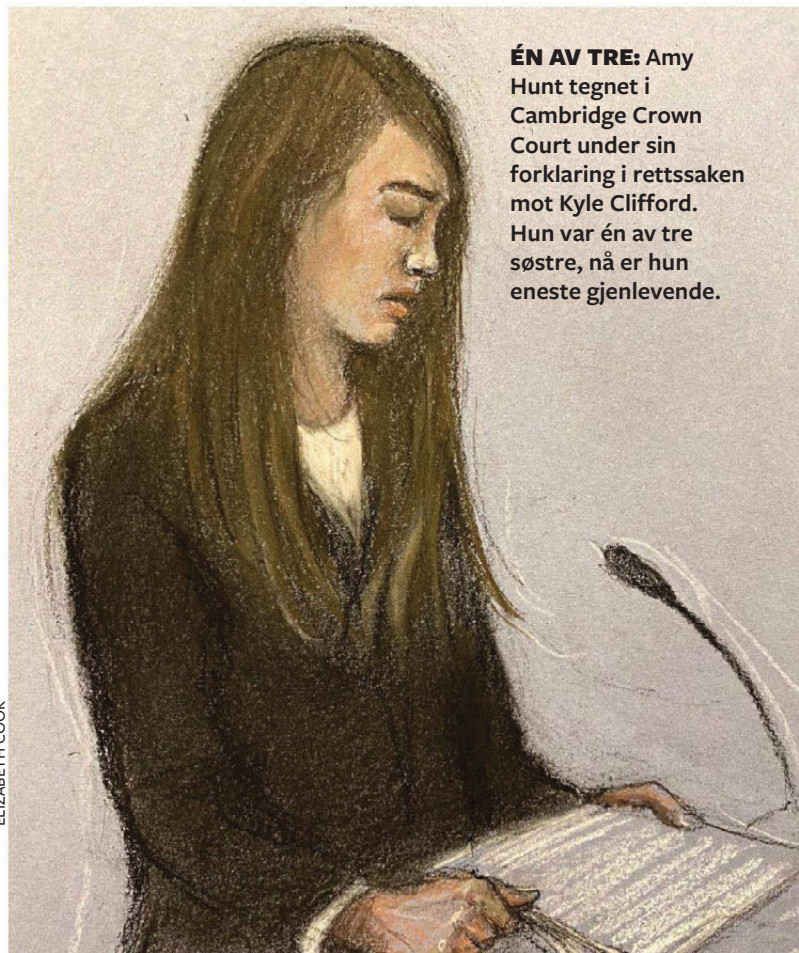
– Angrepet er uten sidestykke, en forferdelig og ubeskrivelig hendelse. Vi er fast bestemt på å finne ut alt om hva som har hendt og omstendighetene rundt, også hendelsene som ledet opp til overfallet. Vårt mål er at både ofrene og deres familier skal få den rettferdighet de fortjener, sa kriminalinspektør Rob Hall fra Bedfordshire, Cambridgeshire og Hertfordshire Major Crime Unit, som ledet etterforskningen.

En tredje søster, Amy, bodde ikke hjemme og slapp dermed unna den rasende drapsmannen.

ELIZABETH COOK



ÉN AV TRE: Amy Hunt tegnet i Cambridge Crown Court under sin forklaring i rettsaken mot Kyle Clifford. Hun var én av tre søstre, nå er hun eneste gjenlevende.





JAMES LINSSELL CLARK / SWNS

JAKT PÅ KIRKEGÅRD: Kyle Clifford gjemte seg på Lavender Hill kirkegård, men ble oppdaget av politiet. Da forsøkte han å ta sitt eget liv – uten å utrette annet enn å gjøre seg selv lam fra halsen og ned.

DRAPSDØMT BROR

Også Kyle Cliffords eldre bror, Bradley soner livstidsdom for drap.

Bradley Clifford ble for syv år siden funnet skyldig i å ha drept en 19-åring som knuste en flaske på Cliffords store stolthet – en rød Ford Mustang.

I raseri kjørte Clifford inn i scooteren 19-åringen kjørte med en 18 år gammel kamerat bakpå.

De to tenåringene ble kastet opp i luften, 18-åringen overlevde ikke fallet og slagen fra Clifford som fulgte.

Da Clifford fikk sin straff, sa dommeren at han tydeligvis så på Ford Mustangen sin som et statussymbol.

– De to unge guttene på mopeden visste ikke hvor rasende du var eller hva du var i stand til. Du bestemte at de på den mopeden måtte betale prisen, og du forfulgte dem med hensikt for å sikre at de gjorde det, sa dommeren

Mulighetene for at dette kunne være tilfelle ble fullstendig avvist i retten. Clifford ble funnet skyldig i voldtektsanklagen, og 11. mars i år ble han idømt tre ganger livstid i fengsel – en for hvert av drapene, uten noen mulighet for prøveløslatelse eller avkorting av straffen.

Nådeløs dom

Dommen ble avsagt uten at gjerningsmannen selv var til stede i rettssalen, men dommeren, Mr. Justice Bennathan, henvendte seg likevel direkte til Kyle Clifford under opplesningen, og han la ingenting imellom.

– Du er en mann gjennomsyret av selvmedlidenhet og du har en total forakt for kvinner. Du drepte først Louise og Hannahs mor, Carol, som selv den dagen ikke viste deg annet enn vennlighet i øyeblikkene før du angrep henne.

– Du voldtok og drepte Louise, som hadde vært så mild som hun kunne da hun avsluttet forholdet sitt med deg etter at din arroganse og sinne viste seg å være for mye for henne å tåle.

– Så myrdet du Hannah Hunt, som ikke hadde gjort noe for å skade deg annet enn å beskytte søsteren sin, sa dommeren.



HEVNTALEN

John Hunt tok et voldsomt oppgjør med gjerningsmannen etter at dommen var falt.

– Trenger jeg virkelig å forklare konsekvensene av å få tre fjerdedeler av familien min myrdet? spurte Hunt før han henvendte seg direkte til Clifford under avslutningen av rettssaken.

– Men så innså jeg at dette var min siste mulighet til å si det jeg vil si deg, Kyle – ord som også vil være rettet mot din familie, som vil bære på skyldfølelse resten av livet.

I motsetning til deg, Kyle, tok (mine døtre) de riktige valgene i hvert steg av livet for å forbedre seg selv som mennesker. Louise hadde mer suksess og oppnådde mer på én morgen enn du oppnådde i hele ditt elendige liv.

Vi viste deg alle vennlighet, spesielt Carol. Hun hadde oppdaget dine personlige mangler helt fra starten av. Hun fornemmet din umodenhet, men visste alltid at Louise ville ordne opp i ting. Carol viste deg fortsatt medfølelse helt frem til det øyeblikket hun åpnet døren for deg 9. juli.



GETTY IMAGES

NÅDELØS DOMMER: Tre ganger livstidsstraff var resultatet da Justice Bennathan avsa dommen mot Kyle Clifford.

« Du er en mann gjennomsyret av selvmedlidenhet.

Kuet

– En kompis av meg må være verdens verste tøffelhelt.
– Er det noe spesielt som får deg til å felle den dommen?
– Jepp, da samboeren hans ble gravid, torde han ikke engang fortelle henne at han er sterilisert!

En behagelig død

Mannen og kona lå i senga etter en hyrdestund.
Mannen var i det filosofiske hjørnet, så han sa: – Vet du hva? Når jeg en gang dør, så kunne jeg tenke meg at det var mens jeg hadde sex.
– Det er det en viss logikk i, sa kona, – for da vil det i det minste gå raskt ...

Rusk i maskineriet

Arne hadde litt diffuse smerter i magen, og tok seg derfor en tur til fastlegen.

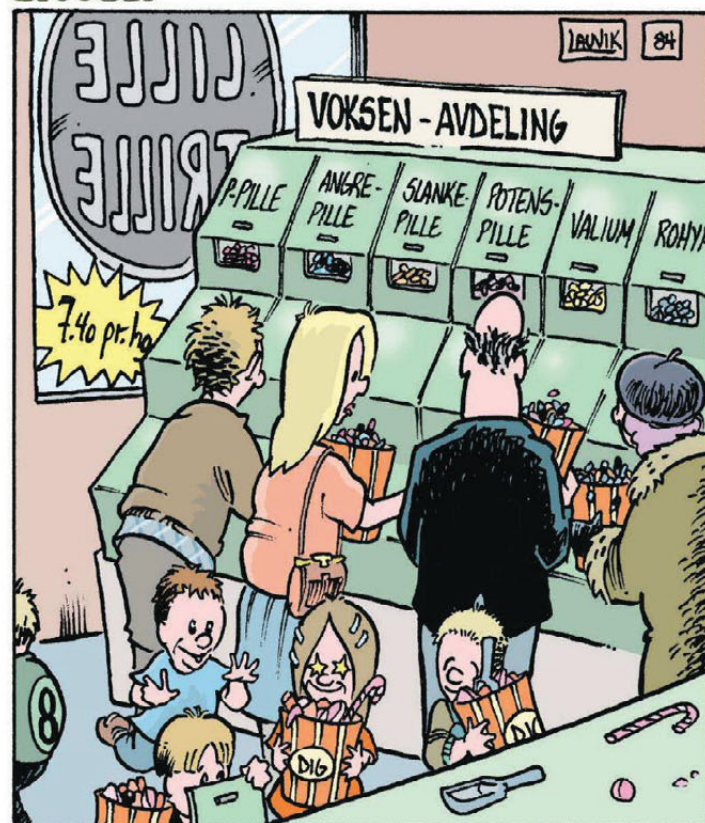
Etter en grundig serie undersøkelser, som ikke bare involverte fastlegen, men også en tur til sykehuset for røntgen og MR, ble Arne kalt tilbake for en ny avtale.

– Det vi har funnet ut, sa legen, – er at du har både gallegstein og nyrestein. Så alt jeg kan si, er: Velkommen til steinalderen!

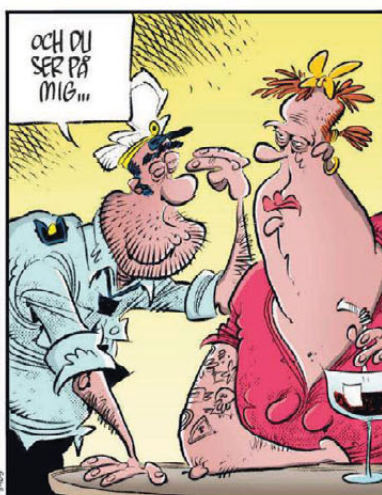
Finsk ramadan

– Visste du at i dag, så begynner den finske ramadan?
– Hva i all verden er «den finske ramadan»?
– Det er å være stupfull i 30 dager uten å spise!

OPPGULP



PANOLIS



PANOLIS





Gustavs hattrick imponerte ingen

Aldri så galt ...

– Alt har blitt helt sinnssykt dyrt nå om dagen!
– Ja, det er faktisk så ille, at kona har begynt å ligge med meg fordi hun ikke har råd til batterier.

Dårlig timing

– Visste du, sa mannen til kona da de la seg fredagskvelden, – at det er verdens orgasmedag i dag?
– Oi, det var synd, svarte kona, – også midt i verdens hodepineuke, da!

Spennende sex

– Sex etter at du har fylt 60 kan være spennende saker.
– På hvilken måte?
– Vel, du vet aldri om du ender opp med orgasme, slag, eller krampe i foten!

Mistenkelig

En nylig avdød mann hadde sluppet inn i himmelen, men det gikk ikke lang tid før han kom luskende ut igjen til portvokter St. Peter.
– Hva kan jeg hjelpe deg med? sa St. Peter.
– Vel, sa mannen, – det er bare det, at jeg nettopp så min kone der inne, og nå vil jeg gjerne forsikre meg om at dette virkelig er himmelen!

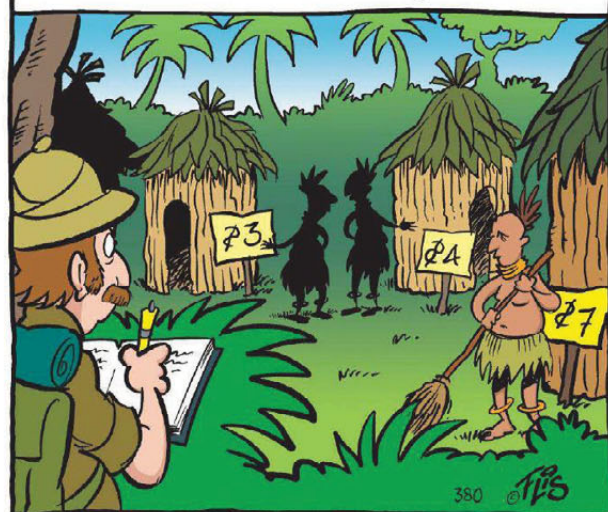
Gullkorn fra en galning

To psykiatere satt og snakket sammen på pauserommet på lukket avdeling.
– En pasient her sa faktisk noe tankevekkende til meg i dag, sa den ene.
– Og hva var det? spurte den andre.
– Han sa: «Hvorfor kalles det bønn når jeg snakker til gud, men psykose når gud snakker til meg?»

FLISESPIKKER!

© Øyvind Sagåsen

Amazonasjungen, Dag 286
I dag kom jeg over en stamme med eiendomsjeglere. Prisene de opererer med, er et tydelig bevis på at de aldri har vært i kontakt med sivilisasjonen!



Skremmende tanke

– Jeg leste på nettet nylig at 20% av alle kvinner får skrevet ut medisiner for psykiske lidelser.

– Ja, men det virkelig skremmende, er at 80% av alle kvinner går rundt helt umedisinert!

Trist sorti

To venninner satt og drakk vin og snakket om avkommet.

– Sønnen min dro for å starte studiene sine i Bergen for noen uker siden, sa den ene, – og da gråt jeg.

– Det skjønner jeg godt, den andre, – for det er jo alltid trist når de forlater redet.

– Hallo, det har ingenting med det å gjøre! Jeg gråt fordi jeg vet at det rene, nye sengetøyet jeg sendte med ham, aldri kommer til å bli vasket igjen!

Ikke helt som på bildet

Fredrik hadde gått på date med ei dame han hadde matchet med på en dating-app.

Likevel kunne han ikke unngå å se at dama kastet stjalne øyekast på hans noe omfangsrige midje, et alderstillegg han hadde skaffet seg i årene etter at profilbildet ble tatt.

– Nå er det noe viktig du må huske, kremtet han, – nemlig at bra karer er akkurat som bra biffer.

– Hva mener du? spurte dama.

– Jeg mener, sa Fredrik, – at de beste er utstyrt med en skikkelig fettrand!

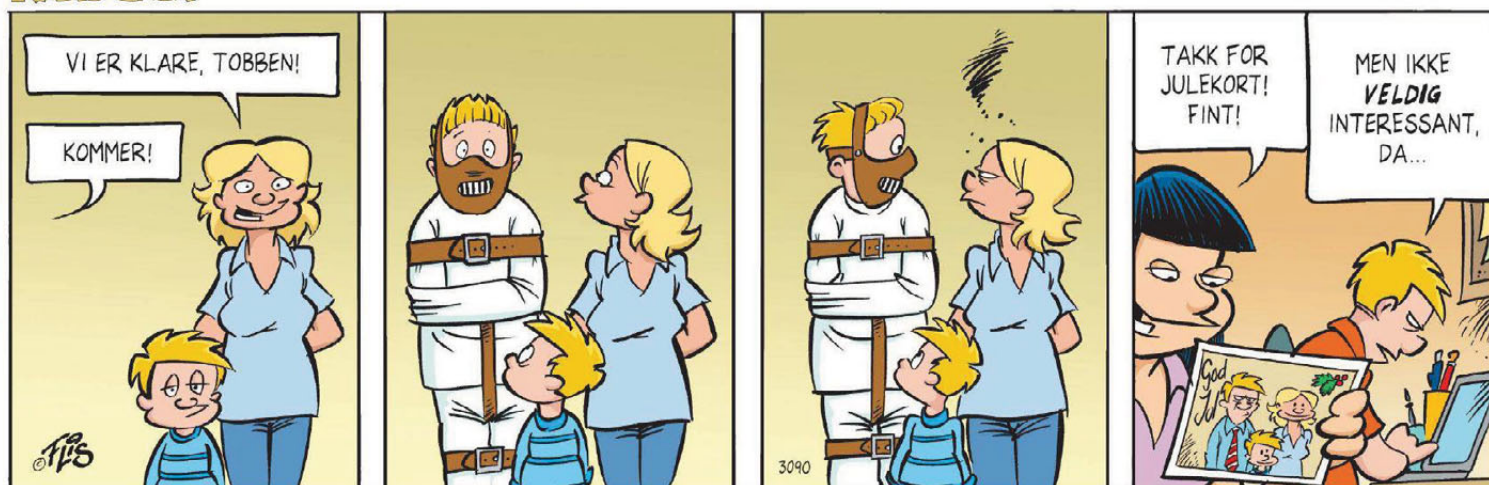
RuteTid



HUND

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





Et hundeliv

– Kona ringte da jeg satt på baren nede i Storgata i går kveld. Hun sa at hvis jeg ikke kom hjem på røde rap-pen, så ville hun servere middagen min til bikkja.

– Skyndte du deg hjem, da?
– Ja, er du gal! Jeg elsker den bikkja altfor høyt til å la noe skje med ham.

Godlukt

Da Reidar dumpet ned i flysetet, la han merke til at passasjeren ved siden av var en ung, vakker kvinne, som luktet veldig godt.

– Du, sa han, – unnskyld meg, men hvilken parfyme er det du bruker? Jeg vil gjerne kjøpe en sånn og gi den til min kone.

– Det ville jeg latt være, sa den unge dama bestemt.

– Hvorfor det?

– For en eller annen tulling kommer bare til å bruke duften som et påskudd til å starte en samtale med henne ...

Naturlige årsaker

– Kan du fortelle retten, sa aktor til den tiltalte kvinnen, – hvordan det var mannen din døde?

– Det kan jeg, sa kvinnen, – han døde rett og slett av naturlige årsaker.

Aktor hevet øyenbrynene.

– Tja, sa han, – nå har vel etterforskningen vist at du dyttet ham ut fra en balkong i femte etasje.

– Det endrer ikke min oppfatning, sa den tiltalte kvinnen uforstyrrelig, – for tyngdekraften er fullstendig naturlig.

Bedre med åra

– Er det sant at whisky blir bedre med alderen?

– Ja, det kan jeg skrive under på: Jo eldre jeg blir, jo mer liker jeg det!





**PRØVE-
KJØRT**

Mercedes-AMG S 63 E Performance



En vanvittig kombinasjon

Baksetene inviterer til champagne. Det gjør ikke ytelsene.



HEFTIG HYBRID: Dette er blant de råeste ladehybridene som noensinne er laget, og da sikter vi ikke til den elektriske rekkevidden på 33 kilometer (WLTP). Luksussedanen er aller første S-Klasse fra Mercedes-AMG som har stjernen i grillen, ifølge Mercedes.

Tekst og foto: **Martin Jansen**

Så er det da også tale om den mest ekstreme S-klassen noensinne: Ladehybriden Mercedes-AMG S 63 E Performance, med batteriteknologi avledet fra Mercedes-AMG Petronas F1-teamet.

Store Mercedes-er er det virkelige DNA-et til selskapet som Hans-Werner Aufrecht og Erhard Melcher etablerte i Burgstall i 1967: Aufrecht Melcher Großaspach, bedre kjent som AMG. De to tidligere Daimler-ingeniørene ønsket å fokusere på racing, og i 24-timersløpet i Spa i 1971 deltok en AMG-bil for første gang i et profesjonelt løp med Clemens Schickentanz og Hans Hayer bak rattet.

Basen for racingbilene var overraskende nok en diger 300 SEL 6,3 type W 109. Normalen i billøp på 70-tallet var definitivt ikke digre sedaner. Forbruket av drivstoff og dekk gjorde at den brukte mye tid i depotet, men de voldsomme ytelsene sørget for at AMG-en tok igjen det tapte på rettstrekkene. Alle AMG-ers mor ble raskt løpets store stjerne, vant sin klasse og kom på andreplass totalt.

Enormt dreiemoment

Den gangen dreide det seg om en 6,8-liters motor på 428 hester. I Mercedes-AMG S 63 E Performance handler det som en V8-motor på 612 hestekrefter parert med med en elektromotor på bakakselen som leverer opptil 140 kW Et 13.1 kWt-batteri gjør at bilen kan kjøre 33 kilometer på kun strøm under ideelle forhold, men det er ikke poenget med den hybride drivlinjen.

Total systemytelse er 802 hestekrefter og et dreiemoment på enorme 1430 nm I vår test greier den 2,6 tonn tunge sedanen 0–100 km/t på 3,4 sekunder, marginalt tregere enn det oppgitte tallet på 3,3 sekunder. Vi har tidligere kjørt svært luksuriøse og hybride sedaner som BMW 745 Le xDrive og Bentley Flying Spur Hybrid, men de er ikke i nærheten av slike ytelser.

Lynrask mellomakselerasjon

Og siden det dreier seg om en S-klasse med lang akselavstand ►

er det ingenting å utsette på luksusen innvendig der man er omgitt av nappaskinn, karbon og aluminium. Dette er bilen for den travle forretningsmannen som autobahn-pendler med privatsjåfør mellom Stuttgart, eller kanskje helst Affalterbach, og Frankfurt.

Sjåføren må imidlertid være nennsom på gassen dersom eieren nyter en kaffe i baksetet, for den mellomakselererer raskere enn man kan si schweins-haxe. Våre egne målinger viser at den gjør 60–100 km/t på 1,6 sekunder og 80–120 km/t på 2,1 sekunder.

Det er tall som ikke er forenelig med å drikke varm væske i baksetet. Ikke champagne heller, for den saks skyld. Bilen kan fås med kjøleskap i midtarmlenet bak. Toppfarten er elektronisk sperret på 250 km/t, men 290 km/t er mulig med riktig tilvalg. Toppfarten på strømdrift er 140 km/t.

Kryper sammen

Eieren bør like å kjøre bilen selv også. Helt variabelt, AMG-tunet 4Matic+ firehjulsdrift, bakakselsestyring, luftfjæring i kombinasjon med aktive dempere (AMG Ride Control+) og elektromekanisk krengningsstabilisering (AMG Active Ride Control) gjør at den digre luksussedanen formelig kryper sammen på landeveien og ter seg som en sportsbil mens eksosson fra V8-motoren brøler når oppsettet er Sport Plus. Den elektromekaniske og hastighetssensitive styringen passer bilen som hånd i hanske og den nitrinns AMG Speedshift-kassa er som navnet indikerer lynrask.

Skår i gleden

Mercedes-AMG S 63 E Performance kombinerer enorme ytelser med S-klasse-luksus. Men en ting som ikke rimer med en luksusbil til 3,3 millioner kroner er et støynivå på 69,5 dBA i 100 km/t. Det er på linje med Tesla Model S Plaid og vesentlig høyere enn i Mercedes-Benz S400d 4Matic som vi testet i 2021. Yokohama-dekkene og hjuloppheng med fokus på veiegenskaper må antagelig ta mye av ansvaret. Et bagasjerom på 305 liter i en 534 centimeter lang bil er nesten komisk. □



AMG-UNDERSTELL: Et avansert understell med blant annet luftfjæring med aktive dempere, elektromekanisk krengningsstabilisator og styring på bakakselen gjør at den 534 centimeter lange bilen ter seg som en sportsbil på landeveien. Bakakselsestyring gir også fenomenal manøvreringsevne i lave hastigheter. 20-tommers AMG lettmetallfelger i 10-eikedesign er standard.



RATT-KNAPPER: Med de to store knappene velger man kjøremodus samt karakteren på blant annet sportseksosen og demper komforten.



MASSE KRAFT:

Total system-
ytelse er 802
hestekrefter og
et dreiemoment
på 1430 nm .

TEKNISKE DATA

Mercedes-AMG S 63 E Performance	
Motor, cm³:	3982
Sylindre:	8
Gir:	AMG Speedshift MCT 9G
Effekt, hk/kW:	802/590
Dreiemoment, Nm:	1430
Elmotor, kW:	140
Batteri, kWt, netto:	10,5
Rekkevidde, el (WLTP):	31
Egenvekt, kg:	2595
Bagasjeromsvolum, liter:	305
Taklast, kg:	100
Lengde/bredde/høyde, cm:	534/192/152
Akselavstand, cm:	322
Standard dekkdimensjon:	F: 255/45ZR20 B: 285/40ZR20
Forbruk, WLTP l/mil:	0,44
CO ₂ -utslipp, g/km:	100
0-100 km/t, fabrikk, sek:	3,3
Toppfart, km/t:	250
Pris, fra kr:	3 329 625

DOMMEN:

Det oppleves nesten naturstridig å kjøre en nesten 5,4 meter lang luksusbil som gjør 0-100 km/t på drøye tre sekunder. Mercedes-AMG S 63 E Performance er summen av all kunnskapen Mercedes-AMG har om ytelse og luksus, selv om dekkstøyen er en ripe i luksuslakken.

TESTDATA

	AMG S 63 e Performance	Mercedes-Benz S 580 e	Tesla Model S Plaid
0-100 km/t, sek:	3,4	5,2	3,0
60-100 km/t:	1,6	2,4	1,1
80-120 km/t:	2,1	2,9	1,3
Støy 100 km/t, dBA:	69,5	65,5	69
Misvisning 100 km/t:	95	98	98



NAPPASKINN: Komfortable AMG sportsseter med nappaskinn. Ratt i Alcantara og karbon.



VOLUMINØST: Et 1350 watts Burmester-anlegg med 31 høyttalere byr på vellyd dersom du går lei sportseksosen.



LUKSUS: Sittekomfort i absolutt toppklasse i baksetene.



Zeekr 7X

Grå eminense med fyrig vesen

TEST

Under et ganske anonymt ytre skjuler det seg mye handlekraft.



KVIKKE KVALITETER: Zeekr 7X er ikke bare kvikk på veien. Den er rask ved ladestolpen også.



Tekst og foto: **Martin Jansen**

Kanskje har du ikke hørt om Zeekr, men det dreier seg om et bilmerke som i likhet med blant annet Volvo og Polestar, eies av det kinesiske konsernet Geely Holding Group.

Det startet allerede i 2013 med China Europe Vehicle Technology, som ledet til etableringen av merket Zeekr i 2021 samt et design- og utviklingssenter i Göteborg. Første satsingsområdet utenfor folkerepublikken Kina var Sverige og Nederland, etterfulgt av Norge i 2024.

Det startet med den Porsche Taycan-aktige luksusmodellen 001 i Europa, tett fulgt av den 4,4 meter lange SUV-en Zeekr X, bygget på samme base – den såkalte SEA-plattformen (Sustainable Experience Architecture) – som Volvo EX30.

Nå er det klart for en tredje modell i Europa: 479 centimeter lange 7X, en SUV som egentlig har alt nordmenn ser etter i en elbil. En bil som kan gjøre en bekymret på vegne av europeisk bilindustri.

Stor spennvidde

7X kan fås med kun bakhjulsdrift til en halv millioner kroner, men for rundt 700 000 kroner får du firehjulsdrift, adaptivt understell med chassistuning foretatt i Sverige og nær sagt alt av utstyr, inkludert vinterhjul.

Et understell med luftfjæring og aktive dempere, gjør at du kan sette opp bilen etter egne preferanser. Den kan være virkelig kvikk og presis på svingete landeveien hvis du ønsker det. Understellet er såpass godt tunet at det evner å redusere inntrykket av

egenvekten på 2,5 tonn. Rattet er tykt og godt å holde i og instrumentpanelet viser de mest essensielle dataene og kan suppleres med et stort head up-display med utvidet virkelighet.

Zeekr 7X er ekstremt kvikk i sportsmodus. Når alle de 630 hestekreftene slippes løs, gjør den 0–100 km/t på 3,8 sekunder. Du kan velge mellom fem forskjellige kunstige lyder til å akkompagnere kjøringen. Eller la det være.

Et mykere i oppsett for daglig kjøring over fartshumper av ymse kvalitet er bare noen fingertrykk unna. Spennvidden er stor og det er virkelig merkbar forskjell på bilens karakter alt etter hvilket modus som er aktivert.

Luftfjæringen gjør at det også er spenn i bakkeklaringen. I standardmodus har bilen en bakke-

MYE UTSTYR: Zeekr 7X har luftfjæring og aktive dempere som gir mye justeringsmonn slik at du kan sette opp bilen etter dine preferanser eller velge mellom seks forhåndsprogrammerte moduser inkludert et eget offroad-program.

klaring på 17,2 centimeter. Den kan imidlertid justeres ned 2,5 centimeter til 14,7 centimeter (ved høyere hastigheter), eller løftes til nesten 22 centimeters klaring.

Smarttelefon med fire hjul

Skal du virkelig trives med 7X er det nær sagt en forutsetning at du foretrekker bilen som en avansert smarttelefon. Den store berøringsskjermen er brukervennlig og åpner for et hav av undermenyer og muligheter. Elsker du smarttelefonen din, blir den neppe noen skuffelse. Skjer-

men drives av en Qualcomm 8295 Snapdragon-brikke som er raskere enn i de to andre Zeekr-modellene som tilbys i Norge.

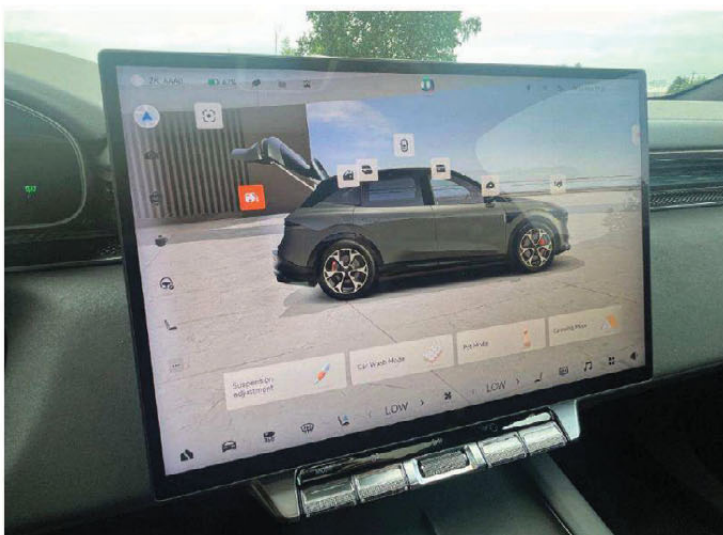
Foretrekker du derimot fysiske knapper, har betjeningsfilosofien i Zeekr 7X ikke så mye by på. At luftventiler, speil og ratt justeres med berøringsskjerm og ratt-knappene er neppe etter alles smak.

Elektriske dører

Her er så mange sensorer og mye elektronikk at man kan gå i surr. Det er så man nesten blir overrasket over at åpning og lukking av den 42 liter store frunken er mekanisk. Dørene derimot åpnes elektrisk ved å trykke på en knapp på nærmeste stolpe, og dørene er utstyrt med sensorer som gjør at de tilpasser seg forholdene. Trang parkeringsplass der du blir stående tett på nabobilen? Ja, da sørger elektronikken for at døren ikke smeller inn i nabobilen.

Dette er imidlertid en form for elektronisk hjelpemiddel der man kan sette et spørsmålstegn ved nytteverdien. Har du dårlig tid, kan dørene oppleves nokså irriterende. En kan lure på hvordan dette skal fungere med snø og is, eller underkjølt regn, men det er selvsagt testet av Zeekr. Ford har for øvrig lignende mekanisme på Ford Mustang mach-e, som ble introdusert i 2019.

Da vi testet 7X var ikke kulde noe problem. Derimot var det svært varmt og vi opplevde seteventilasjonen og klimaanlegget som underdimensjonert. Det var knapt mulig å merke kjøling i setet og den brukte lang tid på å kjøle ned kupeen. ▶



NAPPASKINN: Påkostet interiør med en fin miks av nappaskinn og kunststoff. Det er standard med firehjulsdrift.

AVANSERT: En liten rekke med knapper, ellers foretaks mesteparten av betjeningen med skjermen som har meget god oppløsning og som responderer lynraskt på fingertrykk.



HIT, MEN IKKE Lenger: Sensorer passer på at de elektriske dørene ikke smeller inn i nabobilen. De eldrevne dørene er ekstrautstyr til 16 000 kroner, som også omfatter ventilerte forseter med massasje.

TEKNISKE DATA

Zeekr 7X AWD Privelege AWD	
Motor:	2xEL
Effekt, kW/hk:	470/630
Dreiemoment, Nm:	710
Egenvekt, kg:	2535
Lengde/bredde/høyde, cm:	479/193/165
Akselavstand, cm:	290
Bakkekling, cm:	17,2-21,7
Bagasjerom, liter:	539
Frunk, liter:	42
Tilhengervekt, kg:	2000
Taklast, kg:	75
Standard dekkdimensjon:	265/40R21
Batterikapasitet, kWh, brutto:	100
Maks, hurtiglading (DC), kW:	360
DC-lading, 10-80 %, min:	16 min
Maks rekkevidde, WLTP km:	543
Forbruk, WLTP, kWh/mil:	1,99
0-100 km/t, fabrikk, sek:	3,8
Toppfart, km/t:	210
Pris fra, kr:	629 900



KOMFORT: Masse justeringsmuligheter, også med mulighet til å forlenge sitteputen. Litt kraftigere kjøleelement er ønskelig.



GODT MED Plass: Super sittekomfort i baksetet, men vi savner egen klimakontroll.



Mye å glede seg over

De elektriske justeringsmulighetene for forsetene, sittekomforten og massasjen er imidlertid til å glede seg over. Det samme med muligheten til å justere vinkelen på bakseteryggen, og at nappaskinn i kombinasjon med kunststoff er standard på 4WD-versjonen.



PLASS: 538 liters bagasje plass. I tillegg kan den trekke henger på 2000 tonn.

At bakdørene åpner nesten 90 grader er noe kanskje særlig småbarnsforeldre vil sette pris på. Skuffer under baksetene til oppbevaring er i beste bobilstil. Bagasjerommet tar 539 liter og har plass under gulvet. At det i tillegg er gjort plass til hattehyllen der-

som den må tas ned, er en smart detalj vi ikke ser så ofte lenger. I tillegg kan den trekke henger på to tonn. Elektrisk hengerfeste koster 19 200 kroner ekstra.

Rekkevidden

7X har 800V-system og batteriet har en bruttokapasitet på 100 kW. Rekkevidden er oppgitt til 543 kilometer (WLTP). I løpet av testperioden med blandet kjøring ender vi opp med et forbruk på to kWt per mil, som er omtrent som det oppgitte tallet og gir en rekkevidde rundt 500 kilometer.

Lader ekstremt raskt

Bilens virkelige glansnummer er ladeeffekten. Den skal kunne lade fra 10 til 80 prosent på et kvarter ved 360 kW-lader. Potensiell makseffekt er imidlertid hele 480

kW, men foreløpig finnes ikke ladere som støtter dette potensialet i Norge.

Ionity har imidlertid begynt å plassere ut ladere med en ladeeffekt opptil 600 kW, senere 1000 kW, enkelt steder i Europa. Maks effekt i Norge er 400 kW, og det er nettopp ved en slik vi starter en ladeøkt under perfekte forhold. Batteriet har optimal temperatur og vi har laderen alene. Riktignok startet vi med 45 prosent batterikapasitet, men kommer aldri høyere enn 250 kW. Derimot lader den med solide med 200 kW ved 77 prosent, og vi ender opp med en snitteffekt på 216 kW og drøye 10 minutter fra 45 til 81 prosent.

7X har imidlertid demonstrert at den kan lade mye raskere. I NAFs store ladetest tidligere i år

NOKSÅ ANONYM: Der merkekameratene 001 og X har et distinkt design, er 7X overraskende anonym. Det er imidlertid intet anonymt med ytelsene.

viste den en ladeeffekt på hele 404 kW, og gjorde unna 10 til 80 prosent på 14 minutter og 46 sekunder, 7,7 prosent raskere enn bilens oppgitte ladetid. □

DOMMEN

Zeekr har demonstrert at de kan lage flotte biler med høy kvalitetsfølelse og 7X er intet unntak. Flott understell, like flott komfort. Berøringsskjermen er blant de beste vi har opplevd. Den er rask, og det samme er bilen uten at de praktiske egenskapene er neglisjert. Vi savner egen klimakontroll for baksetet.



570 000

Ant. besøkende
til Hobbiton
hvert år

Sett Norge på kartet

Stadig flere velger reisemål fra populære filmer og TV-serier. Fenomenet kalles «set-jetting», og Norge er med i miksen.

DA DEN POPULÆRE TV-serien «Succession» valgte Sognefjorden som kulisse, ble luksushotellene i vestlandsnaturen plutselig en del av en global fortelling om makt og penger. Utenlandske gjester ber om samme rom, samme utsikt og samme midtidsbord som Roy-familien. TV-seriene «Ragnarok», «Vikings» og «The Northman» har gitt

vikingmuseer og saga-landskap ny popularitet, og førstnevnte har gjort at Netflix-fans valfarter til Odda og Hardangerfjorden.

Fenomenet er ikke nytt, og reiselivsbransjen vet å utnytte det. I 2017 gikk Innovasjon Norge/Reiseliv, Region Stavanger, Filmfondet Zefyr og flere andre inn i et samarbeid for å få Tom Cruise og Paramount Pictures til å flytte produksjonen av «Mission: Impossible – Fallout» til Norge. Totalt var den norske støtten på rundt 50 millioner kroner. Resultatet ble at folk kom fra hele verden for å ta selfie på Preikestolen.

Turistene kommer ikke bare for å se naturen, de vil gå i samme fotspor som karakterene de har fulgt på skjermen. De vil stå på samme klippe, bestille samme drink og gjenskape øyeblikket. Senere i år får filmen Troll 2 internasjonal distribusjon gjennom Netflix, og med scener fra en rekke storslåtte nasjonale naturarenaer håper turistbransjen på en effekt.

HØYT HENGER'N: Tom Cruise på besøk, på vei til Preikestolen.



PARAMOUNT PICTURES

Internasjonalt

Sicilia: Luksushotellet San Domenico Palace har blitt en magnet for velstående amerikanere etter sesong to av «White Lotus».

Dubrovnik i Kroatia: Er for mange King's Landing fra «Game of Thrones», og hotellprisene har doblet seg på få år.

Høylandet i Skottland: Pilegrimsmål for entusiaster av «Outlander».

New Zealand: «Ringenes Herre» er en hel industri, komplett med Hobbiton-landsby og guidede turer i fjellene.

Paris: Turister går fortsatt i kø til små kafeer og parker som dukker opp i «Emily in Paris».

RESTAURANT: Eggen Restaurant ved Åndalsnes var med i fjerde sesong av tv-serien Successions.



VISIT NORWAY

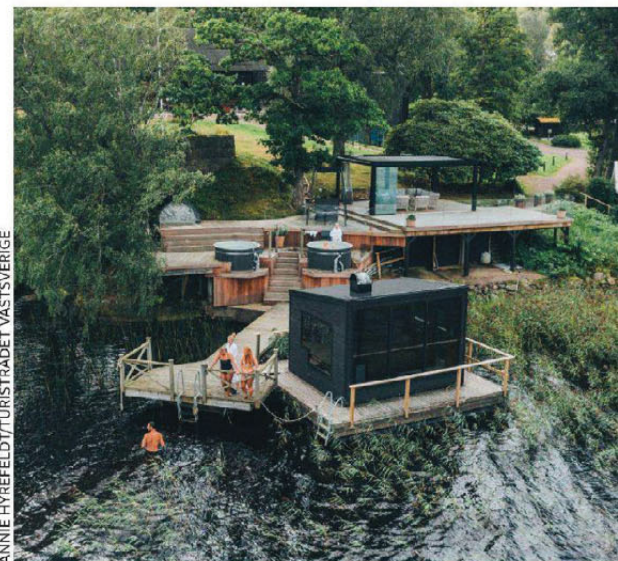
Din kunstige reisevenn

Nordmenn bruker stadig oftere kunstig intelligens ved bestilling av ferie. På ett år har antallet som bruker AI til å finne destinasjoner, hotell og opplevelser økt med 53 prosent, og den største veksten er hos de godt voksne. Blant 60–80-åringene har bruken økt med 80 prosent, mens gruppen 45–60 år toppe statistikken med hele 123 prosent. Mye av forklaringen ligger i at folk er lei av reklamemas og influensere. Syv av ti mener AI hjelper dem å sortere bort støy, og seks av ti nordmenn sier de får raskere og mer relevante reisetips.

Resultatet er at ferien kan skreddersys på minutter, tilpasset budsjett, tid og interesser. AI finner ikke bare gode priser og skjulte perler, men varsler også hvis du er i ferd med å gå i svindelfellen.



SHUTTERSTOCK/NTB



ANNIE HYREFELDT/TJUNSTRÅDET VÄSTSVENIGE

Svensk gourmet

Vest-Sverige markerer seg igjen på det gastronomiske verdenskartet. I årets utgave av Michelin-guiden ble Restaurant Signum i Mölnlycke belønnet med to stjerner, i tillegg til en grønn stjerne for sitt bærekraftige arbeid. Signum, som ligger på Hällsnäs Hotell & Restaurang sørøst for Göteborg, drives av den prisbelønte kokken Thomas Sjögren.

Restauranten har fisk og skaldyr fra vestsvenske farvann som sitt kulinariske fokus. Hotellet skal utvides, og i november åpner en ny bygning med 32 rom, alle med egen balkong og utsikt mot innsjøen. Det historiske orangeriet restaureres i løpet av høsten, og stedet byr på både badstu og badeopplevelser.

Rikets Røst

Røst er et øyrike helt ytterst i Lofoten. Kontrasten mellom det flate Røstlandet og de monumentale fuglefjellene i sørvest er slående. Her ute har mennesker bodd siden steinalderen, og det var her den italienske adelsmannen Querini drev i land etter et forlis i 1432, og senere beskrev hvordan folk levde av ull, egg og tørrfisk.

Med båt kan man oppleve lunde, lomvi og alke som letter i flokk, og øyer som Vedøya, Trenyken og Hernyken, som reiser seg rett opp av havet. Skomvær fyr, reist i 1887, var i sin tid hjem for Theodor Kittelsen, som her illustrerte sagnet om «Skarvene på Ut-Røst».

Røst er Norges største fuglefjell, men fuglebestandene er dramatisk redusert de siste tiårene. Likevel kan man møte havsvaler – Atlanterhavets minste sjøfugl – som hekker om høsten.



VISIT LOFOTEN

I HJERTET AV ROND

Rondane nasjonalpark kan by på flotte fotturer i storslått og variert landskap, og trivelige hytter. Deler av det vakre fjellområdet kan dessuten fint oppleves med bil.



ANE

Tekst: **Ida Ask og Randulf Valle**

No seer eg atter slike Fjöll og Dalar, som deim eg i min fyrste Ungdom saag», heter det i diktet «Ved Rondane» av Aasmund Olavsson Vinje. Diktet fra

1860-årene het opprinnelig «Ved Rundarne» og er rimelig å oppfatte som en hyllest av Rondane som kjennetegnes av dype dalbunner og høye fjelltopper – flere over 2000 meter over havet.

Seterdrift

Strøkne fjell badet i sol ønsker oss velkommen i det vi kjører oppover mot fjellgrenda Høvringen i Sel kommune, Gudbrandsdalen. På Høvringen er det gjennom sommeren mang en turglad vandrer som ferierer, men de fleste har dratt tilbake til arbeid og skole da vi ankommer fjellheimen i slutten av august. Vi er en gjeng som skal gå fra Putten seter via Formokampen, før vi skal videre til Smuksjøseter fjellstue.

På Putten er det nå Anette Svastuen som er daglig leder. Svastuen driver setra sammen med sin mann, Bård Magne Hagen, og er fjerde generasjon som driver Putten. Den sokner til gården Barnål, som ligger nede i bygda. Gården er fortsatt i drift med ammeku og kornproduksjon.

Anette Svastuens oldeforeldre, Hans og Ragnhild Barnål, utvandret i sin tid til Amerika, men vendte hjem og drev både gård og seter. Etter hvert kom det turister som ville kjøpe seterproduktene, og i 1926, for 100 år siden, overnattet de første betalende gjestene på Putten. Det var Oliver Barnål som i sin tid bygde opp Putten med alle husene slik tunet fremstår i dag.

Opp til 1428 meter

Etter en god natts søvn på Putten, er vi klare til å starte turen mot Formokampen. Den rundt fem kilometer lange turen til fjelltoppen går på en bred, tydelig og godt merket sti. Denne delen av Rondane byr på vennlig natur uten de mest alpine toppene og ▸

ANDERS GJENGEDAL

RONDANE: Høstfarger i Døråldalen med utsikt til Høgronden, Østre og Vestre Midtronden og Digerronden.



ANDERS GJENGEDAL

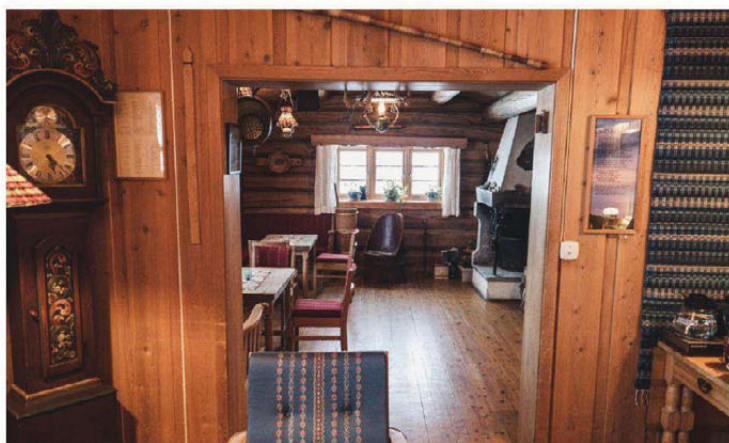
PUTTEN SETER

OVERNATTING: Putten seter fikk de første betalende overnattingsgjestene for 100 år siden.

det mest krevende terrenget. Det gjør området, og spesielt denne turen, helt ideell for familier.

Etter et par kilometer i relativt flatt terreng, svinger vi av på stien hvor det står skiltet mot «Formokampen 2,4 km». Da starter vi på stigningen opp til toppen, og vel oppe på 1428 meter over havet får vi flott utsikt mot flere fjellmassiver. På toppen av Formokampen står det en sikteskive. Dermed har du full kontroll over hvilke fjelltopper du ser i henholdsvis Rondane, Jotunheimen og Dovrefjell.

På Smuksjøseter fjellstue gleder vi oss til å innta middagen i den koselige spisesalen og ta kaffen i peisestuen. Fjellstua ligger pent plassert ved Høvringsvatne, og det er Pål Erik Skaugen som har overtatt driften av det tradi-



KENNETH NORDAHL-PEDERSEN/VISIT NORWAY

KOSELIG: Peisestua på Smuksjøseter er fra 1600-tallet.

sjonsrike stedet.

Da Smuksjøseter fjellstue ble startet, lå peisestua i en gammel tørkestue for korn, og et gammelt fjøs ble spisesstue. Tre soverom delte én vedovn som sto i gangen. Ville man ha varme, måtte man sette opp soveromsdøra.

Fjellstua tilbyr nå på høyere standard: Rommene har eget bad,

og det er også badstue tilgjengelig. Men peisestua er fra 1600-tallet og kan gi en smakebit av gamle dager om du setter deg ned der etter dagens tur.

Nærturer i fleng

Rondaneturen går mot slutten, og dagen etter skal vi skysses tilbake til bilene våre på Putten seter.

Været er nydelig, så vi bestemmer oss for å prøve en dagstur før vi drar hjem, og spør verten om tips.

– Det finnes en rekke fine turer i nærområdet fra Smuksjøseter, forteller Pål Erik Skaugen, og peker raskt ut tre-fire gode turer på kartet.

Vi bestemmer oss for å besøke Peer Gynt-hytta, en rundtur på åtte kilometer. Turen går i lett, fint terreng og er godt merket. Vi krysser elven Ula og kommer til en liten klynge med hytter bygget i stein. Og vi har flaks; Peer Gynt-hytta har åpent slik at vi kan nyte en god rømmevaffel, som en såkalt prikk over i-en på en flott sensommertur.

Dødisgrøper

Rondane ble vernet som Norges første nasjonalpark i 1962 og har

NORGES ELDSTE

Rondane er Norges eldste nasjonalpark og ligger mellom dalførene Gudbrandsdalen og Østerdalen. Den strekker seg fra Ringebu i sør til Dovre i nord. Rondane nasjonalpark ble opprettet i 1962, og utvidet i 2003. Selve nasjonalparken er 963 kvadratkilometer.

Kilde: Norges nasjonalparker

« For 100 år siden overnattet de første betalende gjestene på Putten.



SMUKSJØSETER/FACEBOOK

flere fjelltopper over 2000 meter. Mange velger Rondvassbu som utgangspunkt for toppturer, men du kan også ha base på Dørålseter. Ønsker du å bo under tak, har du to muligheter: Øvre og Nedre Dørålseter.

Men det er også flere muligheter for å telte i nærheten. Ved de små tjernene i Skranglehaugan, et par kilometer i retning av Rondvassbu fra Dørålseter kan du finne fine leirplasser. Her gir gamle dødisgroper, forsenkning i landskapet dannet av breis, et morsomt og småkupert landskap.

Det er nok grunn til å være forsiktig med å drikke det stillestående vannet i tjernene, så ta med en romslig vannsekk så du

BELIGGENHET: Smuksjøseter fjellstue ligger vakkert til ved Høvringsvatne.

FJELL OG DALER: Rondane har flere topper over 2000 meter.

kan hente vann i Bergedalsbekken. Det er også mulig å finne teltplass nede på sletta ved denne bekken. Legger du leiren her, har du også en litt mer fremskutt startposisjon for turen mot toppene.

Toppturer

Digerronden (2016 moh.) er den lettest tilgjengelige 2000-meteren fra Dørålseter. Det er ikke merket sti helt til topps på dette fjellet etter at du forlater stien gjennom Bergedalen. Spesielt fra Salen på drøyt 1500 meter over havet og opp mot toppen er terrenget preget av grov og til dels løs steinur. Erfarne fjellfolk i god form klarer nok turen tur retur Dørålseter på cirka fem timer, mens andre vil trenge mer tid. I regnvær vil det ►



HELGE STIKBAKKE

« Noen kan oppleve denne ryggen som bratt, smal og skummel.

STEMNINGSFULLT:
Høsten til fjells kan være fantastisk.

OVERNATTING

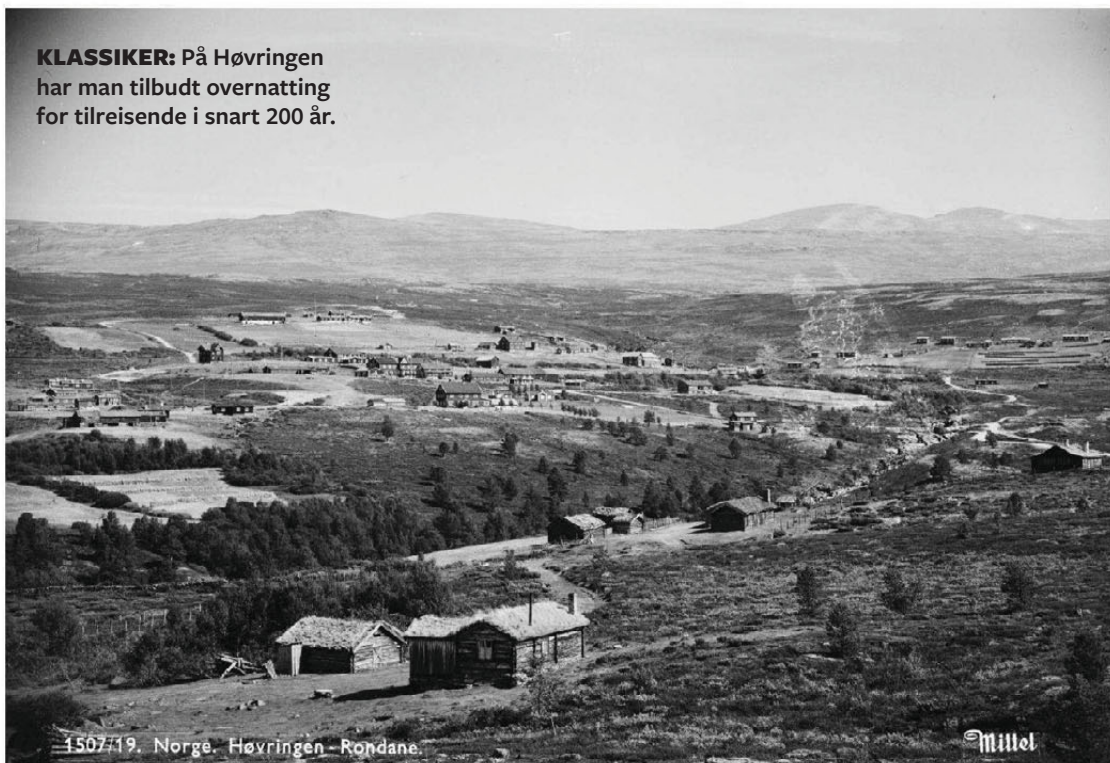
Høvringen er et flott utgangspunkt for Rondane og har god veiforbindelse sommer som vinter fra E6 ved Otta. Høvringen er en høyfjellsklassiker i norsk målstokk, og området har flere historiske overnattingssteder i tillegg til Smuksjøseter og Putten, som Formoseter, Høvringen Høgfjells-hotell, Høvringen Fjellstue, Brekkeseter Hotell og Seterhytter, Laurgårdseter Fjellstue, Øigardseter Fjellstue og Rondane Haukliseter Fjell-hotell.



YNGVE ASK

PEER GYNT-HYTTA: Cirka fire kilometer fra Smuksjøseter finner du Peer Gynt-hytta. En fin tilleggsopplevelse dersom du går fra hytte til hytte i Rondane.

KLASSIKER: På Høvringen har man tilbudt overnatting for tilreisende i snart 200 år.



MITTET & CO. AS

for de fleste ta lengre tid å ta seg frem i den glatte steinura.

Når du først er på toppen av Digerronden, er flere 2000-metere innenfor rekkevidde. Fortsetter du mot øst, kan du ta med både Midtronden (2060 moh.) og Høgtronden (2115 moh.) i tillegg til flere sekundærtopper før du følger ryggen mot nordøst ned fra Høgtronden og vender tilbake til Dørråseter.

Noen kan oppleve denne ryggen som bratt, smal og skummel. Beregn minst ti timer på denne turen, og husk varme klær, godt med mat og ikke minst nok drikke.

Husk vann

Du kan ikke regne med å finne vann på fjellene i Rondane, og sent på sommersesongen kan du oppleve at bekker og småtjern som er inntegnet på kartet har tørket ut. Alle disse toppene er best egnet for sommerturer, ettersom det ofte er for lite snø til å gi tilstrekkelig snødekke i de grove steinurene i Rondane.

Du trenger heller ikke fyke på topper hver eneste dag. Fine sommer- eller høstdager kan gjerne nytes på liggeunderlaget ved et av tjernene i Skranglehaugan. Landskapet luner godt uansett vindretning, og vannet i de små tjernene får fort bade-temperatur om sommeren.

Rondane med bil

Kommer du med bil, kan det være verdt å bruke litt tid på den 75 kilometer lange strekningen over Rondane som er en del av Nasjonale Turistveger. Det er en flott tur i høyfjell, mellom Vena-bygdsfjellet og Follidal, og mellom Solli kirke og Enden. Sjekk ut Follidal Gruver som var i drift fra 1748 til 1993 og leverte kobber, sink og svovel. Stopp også ved utsiktsplattformen Sohlbergplassen som svinger seg mellom furutrærne ved Atnsjøen. Både nevnte Putten seter og Smuksjøseter er tilgjengelige med bil. Til Smuksjøseter er det bomvei som koster 50 kroner. Om vinteren stenges veien, men da kan du bli med en av beltebilene inn til Smuksjøseter eller gå på ski. Beltebilene har avganger fra Høvringen. □



SINDRE THORESEN LØNNES

Rondane på en helg

Har du drømt om en fottur i vakre Rondane?
Det er fullt mulig å ta en «Rondane light» på en helg.

Tekst: **Janicke Gonstad**

Også på en liten rundtur i Rondane kan du ha Rondvassbu som utgangspunkt. Fredag går du inn fra Spranget til Rondvassbu, en fin gåtur i vakre omgivelser, som tar deg to-tre timer. Inn mot den betjente turisthytta ser du blant andre 2000-meterstoppene Vesleronden, Rondeslottet og Storrronden. Du går på grusvei hele veien, og total lengde er cirka sju kilometer. Rondvassbu er selve hjertet i Rondane og et ypperlig utgangspunkt til mange av fjelltoppene og turene i Rondane. Hytta har alle rettigheter, og her kan du avslutte fredagskvelden med en god middag.

Lørdag tar du båten over Rondvatnet og starter dagens fottur i østre ende av vannet. Du går i slak stigning til Langgludalen,



SINDRE THORESEN LØNNES

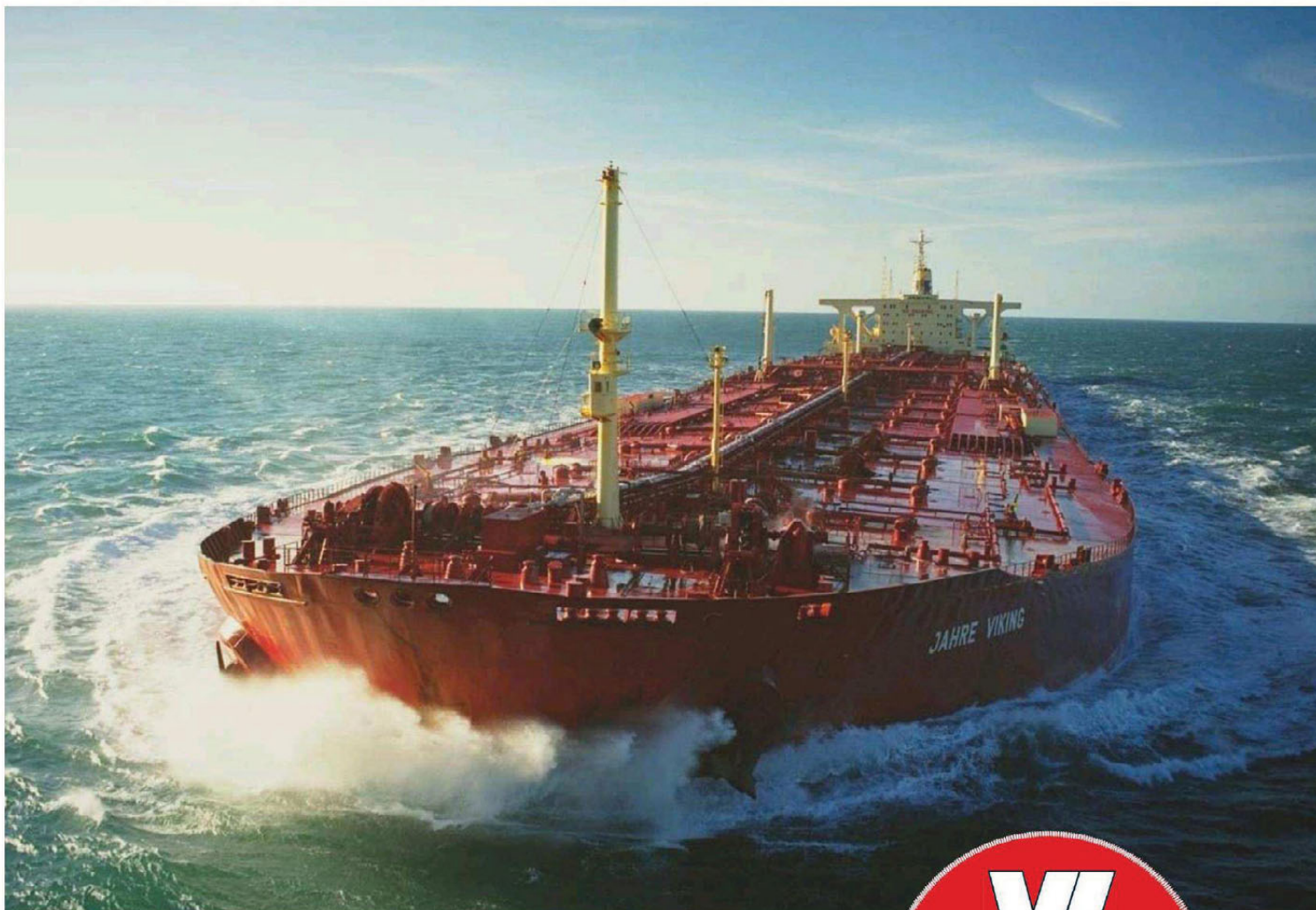
hvor det høyeste punktet er på 1450 moh. Du krysser Langglupbekken, og det siste stykket fra brua opp til Bjørnholia er lettgått, men med partier med ur. Denne dagsetappen er cirka 18 kilometer lang.

Søndagens etappe går fra Bjørnholia, gjennom Illmannndalen, tilbake til Rondvassbu. Det går bratt ned fra Illmannndalen før du kommer inn på grusveien som følges til Rondvassbu. Ruta er merket hele veien. Ta en pause på

SENTRALT: Rondvassbu er selve hjertet i Rondane og et ypperlig utgangspunkt til mange av fjelltoppene og turene i Rondane. Hytta har alle rettigheter, og her kan du avslutte fredagskvelden med en god middag.

SELVBETJENT: Bjørnholia er selvbetjent fra 15. september.

Rondvassbu før du fortsetter tilbake til Spranget. Total lengde på denne dagsetappen er cirka 20 kilometer. ☐



Stålmonsteret var havets gigant

Skipet var nesten en halv kilometer langt, mer enn høyden på Empire State Building. I dag er det bare ankeret og minnene igjen av «Jahre Viking», som en gang var verdens største flyttbare gjenstand. – For oss var det stort å få verdens største tankskip under vår paraply, forteller skipsreder Jørgen Jahre jr.



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



Drept på gårdsbruket

Torgny (69) hadde et fyldig program for dagen: Først skulle han ta fjøsstellet. Deretter var det konsert på eldrehjemmet med korvenner. Kona Inger var også oppe, klar til å bake eplekake. Men det populære ekteparet fikk aldri fullført gjøremålene.



Innestengt med isbjørn

Kjell Reidar Hovelsrud skulle filme en nærgående isbjørn på Svalbard. Noen få sekunders uoppmerksomhet omgjorde situasjonen til en kamp på liv og død. Plutselig var det bare han og drapsmaskinen – i en fangstbu på seks kvadrat.

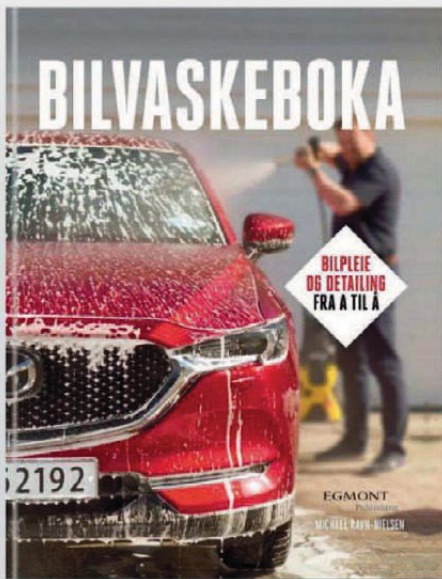
FASTE SIDER

Sløseriombudsmannen
TimeOut
Blinkskudd
Yans 10 på topp
Kule sider
Ny viten
Skjenkens historie
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

Vital Plus +

Sirkulasjonsstimulator

BESTILL I DAG!

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

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

Milde elektriske impulser stimulerer blodsirkulasjonen i ben og føtter.

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

Helt uten smerte. Passer til alle aldre.



”

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

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

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

Oppgradert bestselger!

Medisinsk godkjent

30 000 solgte i Sverige og Norge

**SPAR
800,-**



Vitalplus 1003

~~2750,-~~
**NÅ KUN
1950,-**

ØK BLODSIRKULASJONEN I BEN OG FØTTER!

NYHET! Sirkulasjon og varme

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



GRATIS! • Verdi kr. 249,-



4 stk. pads inkludert i prisen ved svar innen 14 dager. Muskelstimulasjon og smertebehandling av bl.a. rygg, skuldre, nakke og armer. Helt uten bivirkninger. Kobles til Vitalplus 1003. Styres med fjernkontroll.

Klarna.

TWA-dbytes.org

Frakt etter Postens takster tilkommer Leverandør: HELGESEN ENGROS AS