



Gjennom høstmørket stevnet hurtigruteskipet «Sanct Svithun» med 15 miles fart mot undergangen. 19 år tidligere omkom 43 mennesker da den første «Sanct Svithun» ble bombet. Denne gang var døden litt mer beskjeden: 41 mennesker skulle dø...

## KYSTENS TRAGEDIER – 2:

– Det må være noe galt med Grinda fyr, mente kaptein Johannes Kleveland – få minutter etter gikk skipet på grunn.



# „SANCT SVITHUN” ER GRUNNSTØTT!

**H**vor mange kister klarer vi å lage i natt? – Det var spørsmålet man stilte seg ved Rørvik Treproduksjon en oktober natt for ni år siden. Plutselig var det blitt usd vanlig stor etterspørsel etter kister – lange, smale kister. Ved Rørvik Treproduksjon snekret man døgnet rundt. Likevel maktet man ikke å imøtekomme etterspørselen. Så måtte man søke hjelp i Namsos: – Kan dere skaffe kister?

De gjorde sitt beste, både i Rørvik og i Namsos. Men ikke med glede. Lik kister snekres sjelden med glede. Og spesielt ikke når nesten et halvt hundre landsmenn, hvorav mange sambygdinger, er forulykket.

La oss gå to døgn tilbake, til søndag den 21. oktober 1962, ca. klokken 20.30.

Stavangerskes hurtigruteskip «Sanct Svithun» er på vei nordover, med Rørvik som første anløpssted. Det blåser kuling, været er regnfullt, mørket er falt på. Alt er som så ofte ellers på kystens riksvei nummer 1. Neppe noen har onde anelser. Neppe noen tenker på den første «Sanct Svithun», den som ble bombet utenfor Stadt den 30. september 1943 og som kom i brann. Neppe noen tenker på de 43 menneskene som dengang omkom, til tross for at man rakk å sette skipet på land.

Av Idar Kristiansen  
Tegner: Per Frønger

Neppe noen husker at skipet kort etter gled av og sank i dypet. Neppe noen aner at snart, om mindre enn to timer, skal denne «Sanct Svithun» bli utsatt for nesten den samme skjebne. Nesten. Bare med den forskjell at i kveld har man ikke bomber å skylde på. Og den, at i kveld blir det ikke 43 som dør. Bare 41.

Lettmatros Jon Karlsen fra Breivikeidet i Troms er kommet på tøm på rormann klokken 20. En halv time senere gir los Karl Tysnes ordre om å legge kursen til 335 grader, etter at den har vært 342 grader den siste halvtimen. Et kvarter senere kommer ny ordre, som den 17 år gamle lettmatrosen parerer: Kurs 333. Et fartøy nærmer seg på motsatt kurs. Fem minutter senere – ny ordre, 335 grader igjen.

Før rormannen blir løst av klokken 21, spør losen: – Ligger vi nå på 35 grader? – Ja, svarer syttenåringen. Han oppfatter spørsmålet som om det gjelder 335 grader – det er jo nokså vanlig at første siffer sløyfes i slike tilfelle. – Ja! svarer han, og aner ikke at han dermed bekrefter dødsdommen over 41 mennesker, dødsdommen som hans overordnede har avsagt i kraft av mangelfull pliktroskap.

Jon Karlsen går av vakt. En annen overtar roret. M/S «Sanct Svithun» på 2095 brutto registertonn brøyter seg nordover gjennom sort hav med 15 miles fart, drevet fram av en dieselmotor på 2500 hk. På vei mot undergangen.



Nesten timen etter at Karlsen har forlatt broen, sier kaptein Johannes Kleveland til skipsinspektør Dale og styrmannen: – Det må være noe galt med Grinda fyr. Jeg forstår ikke hvorfor det ikke klipper over disse brottene.

Få minutter senere går en voldsom skaking gjennom skipet. M/S «Sanct Svithun» er grunnstøtt.

– Mayday, Mayday! roper telegrafisten ut i eteren. – Vi er gått på

grunn ved Grinda fyr. Vi tar inn vann og er synkende! – Og senere: – Lyset gikk kort etter grunnstøtingen. Tre båter med passasjerer er satt på vannet. Den siste av de fem raketene vi fyrte av, eksploderte på fordekket. Heldigvis ingen skadet! – Så blir det tyst. «Sanct Svithun»s stemme er forstummet.

Rørvik Radio har oppfattet. Alarmen går. Sydgående hurtigruteskip,



10 måneder gamle Jolaug Oline Solstad var den yngste om bord. Hun kan takke en messepåse for at hun berget livet den dagen «Sanct Svithun» gikk ned.

Ti av de omkomne ble begravd i Harstad. Bybefolkningen blottet sine hoder og soldater fra Brigaden i Nord-Norge sto æresvakt da bisettelsesfølget passerte.



Nordenfjeldskes «Ragnvald Jarl», kaster øyeblikkelig loss fra kaia i Rørvik, til tross for at bare en eneste hiv er gått i land, til tross for at mange passasjerer med Rørvik som bestemmelsessted ennå er om bord. Andre gjør det samme. Bergingsbåten «Sterkodder», lastebåten «Ursa», minst 20 fiskebåter av forskjellig størrelse. Det er minutter, kanskje sekunder om å gjøre. Her gjelder det liv!

Gjennom radio blir det sendt ut anmodning om at livbåtene må bruke nødsenderne, slik at man lettere skal kunne lokalisere dem i det stummende høstmørket. Man får ingen reaksjon på anmodningen — senderbatteriene fungerer muligens ikke. Ved midnatt er «Ragnvald Jarl» 2,5 nautiske mil syd for Gjeslingan, og går videre sydover. Men har ingenting sett til havaristen.

En halv time går. Hverken «Sanct Svithun» eller noen av livbåtene er funnet.

Hvorfor ble det ikke oppgitt posisjon fra «Sanct Svithun»? spør de som er på leting. Og de svarer selv: Sannsynligvis har gyrokompasset vært ute av funksjon.

Letingen i den mørke høstnatten er intens. Den blir konsentrert i området mellom Gjeslingan og Alegarden innenfor. Naturlig nok. Det er i dette området skipet skulle ha befunnet seg, om det tilnærmaelsesvis hadde fulgt riktig kurs. Men ved Grinda fyr finnes ikke spor av «Sanct Svithun». Ikke finner man spor andre steder heller. Noe må være riv, ruskende galt!

Det er nesten så galt som det kan bli.

For mannskap og passasjerer ser det i de første minuttene ikke så ille ut. Riktignok tar skipet inn vann. Men det står tilsynelatende fast, det er ingen grunn til panikk. Rørvik og «Ragnvald Jarl» er orientert om situasjonen. Hjelpen er allerede underveis.

Men som det skjedde med den første «Sanct Svithun», skjer det med denne. Skipet glir av grunn og blir liggende og drive mellom fallene. Faren er plutselig blitt overhengende.

Tre av livbåtene er alt kommet på vannet, til tross for mangelfull organisering. Enkelte offiserer har oppfordret passasjerer og mannskap til å bli om bord. Andre har gitt ordre til å gå i båtene. Det er forvirring, men ikke panikk.

Endel av de som først gikk i livbåtene, var relativt heldige. De opplevde ikke at skipet gled av, de opplevde ikke det skrekkelige øyeblikk da lyset plutselig ble borte. Likevel hadde de nok å stri med.

En av passasjerene, en kvinne, forteller om det som hendte: — Jeg kom med en livbåt på babord side. Like før var en båt på styrbord side blitt slengt mot skipssiden av en bråttjø. Båten, som var full av mennesker, ble smadret. Vi så livbelter i sjøen og hørte fryktelige skrik. Vår båt kom imidlertid velberget ned med tyve mennesker, hvorav to små barn. Sammen med en annen båt prøvde vi å holde oss nær skipet i påvente av hjelpen som vi visste var underveis. Men været var for-

Til Rørvik kom både levende og døde. På kaia sto Heimevernet med ulltepper, mat og klær — det var mange som bare hadde behov for et ullteppe.

ferdelig, og da ingen hjelp viste seg, begynte vi å ro mot land.

Utstyret i båten var svært mangelfullt. Der fantes ingen bøtter, heller ikke raketter og annet slikt utstyr som man ventet å finne i en livbåt. Det var også sparsomt med årer, og da vi passerte en båt med to mann som manglet årer og ba om et par, kunne vi ikke avse noen. Gang på gang holdt vi på å bli tatt av brenningene, men vi klarte oss. Etter en stund så vi lys og rodde mot det. Vi kom til Nordøyen fyr, hvor folkene tok i mot oss så godt som det overhode var mulig.

De to barna i båten var den 10 måneder gamle Jolaug Oline Solstad og søsteren, den vel to år gamle Ingunn. Minstebarnet var ille ute, og kan takke messepåsen Vigdis for at det overlevde. Det var mye sjø i båten, og de fleste hadde temmelig sparsomt med klær på seg. Vigdis skjønnte at det stod om livet for den lille. Hun trakk resolutt av seg kjolen og svøpte den om barnet. Likevel var lille Jolaug blå over hele kroppen da vi kom til Nordøyen.

Barnas far sier: — Vi trodde ikke hun skulle overleve, men etter en stund kviknet hun til igjen. Hun kan takke Vigdis for livet sitt.

Forts. side 44

# Alka-Seltzer

gir tosidig effekt ved stinn mave og hodepine



Mavebesvær og hodepine opptrer ofte samtidig, og i mange tilfeller er hodepine et resultat av stinn og urolig mave.

I slike tilfeller vil ALKA-SELTZER ha en dobbel virkning fordi den nøytraliserer tilfeldig syreoverskudd, samtidig som den hurtig lindrer hodepine. ALKA-SELTZER virker ikke avførende.

2 tabletter oppløses i vann til en brusende drikk med frisk smak og smertestillende virkning.

Millioner verden over bruker Alka-Seltzer med 2-sidig effekt.

Alka-Seltzer fås kjøpt på apotek og medisinutsalg uten resept.

## Alka-Seltzer

Reg. varemærke

## AJAK jakt

Knapp for gjener  
Vannett  
Innsluttet over skuldre  
Kraftig  
Inntil dobbel dukke  
Påføring for gressvædd  
Flagestrikke  
Sør 6 lomme gjener  
Storing i lita  
Hvittbånd med trykkløst



## AJAK jakt

betagter bette  
Nestepått for fiskestev  
Jakt-/Vasker-/fotstål  
Strek for bette av fiskestev eller fiskestev  
Hing for bette av fiskestev  
Panserbukse/fiskestev  
Støre halslomme  
Dobbe varmlommer

I år har vi dresser av vadmel og en lettere vare av 50% bomull og 50% nylon. Farger er for begge oliven.

**Priser for vadmel:**

1. Jakke kr. 167,-
2. Jakke med skinn over skuldrene kr. 189,-
3. Bellongbukse kr. 105,-
4. Nikkers kr. 95,-

**Priser for bomull/nylon:**

5. Jakke kr. 190,-
  6. Nikkers kr. 95,-
  7. Langbukse kr. 99,-
- Prisene er inkludert moms.

Bestill idag mot postoppkrav fra et av disse firmaer:

**SIGMUND RUUD A/S**  
Kirkevn. 57, Oslo 3  
Tlf. 69 43 90

**OLE HESBY SPORT**  
3100 Tønsberg - Tlf. 11 2 36

**SPORTSHUSET A/S**  
Kristiansand S - Tlf. 29 6 22

8 dagers full rettrett.

**KUPONG**

Jeg bestiller herved følgende produktnumre:

Mine mål er: Høyde fra lene til gulv .....

cm. Livvidde .....

cm. Innvendig skritt-lengde (helt til gulvet) .....

Dressnr. ....

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr. ....

VMS-71

## «Sanct Svithun»...

Fort. fra side 23

Om Ingunn forteller han: — Hun var kjekk og grei hele tiden. Men etter to timer i båten begynte hun å klage over at hun frøs. Ikke det minste rart, ettersom hun satt i sjø til langt over hofteene. Gang på gang gjentok hun: — Fantesjen som ødela båten våres!

Skipsinspektør Dale i Stavangerske var med skipet som passasjer. Han oppholdt seg på broen da skipet grunnstøtte, og reddet seg sammen med en letmatros i den siste livbåten, mens ni mann ble tilbake på det dømte skipet. Om årsaken til at ikke også de ni ble med, sier han:

— På grunn av skipets krengeing ble båten hengende langt utover. Etter meg var det ingen som våget spranget. Vi lot båten gå ned, og prøvde å holde den inntil, slik at de andre kunne fire seg ned. Men en kraftig brottsjø medførte at fanglina røk, og vi drev bort. Hvor meget vi enn anstrengte oss, maktet vi ikke å ro tilbake. Etter en stund kunne vi se at «Sanct Svithun» reiste akterstevnen i været og sank.

Hvordan det gikk med de ni som ble igjen om bord, forteller en skipsfører, som var passasjer.

— Vi surret opp fortoyningene på en flåte. Det var i siste øyeblikk, for «Sanct Svithun» sank bokstavelig talt under bena på oss. Hvordan vi kom oss på flåten, fatter jeg knapt. Sjøen var tung, så det gjaldt å holde seg fast. En eldre mann klarte ikke påkjeningene, og døde etter en tid. I seks timer drev vi omkring mellom de frådende fallene. Til sist kom vi oss opp på en holme, hvor vi senere ble funnet av motorbåten «Vito».

Alle de som ble reddet har sin dramatiske historie å berette. Men de beretter gjerne med så få ord at man må ta fantasien til hjelp for å ane gruen i det de opplevde. Slik også når det gjelder salgsinspektør Borges beretning:

— Vi var visst 10 personer i båten, hvor det bare var to årer. Vi rodde mot fyret mens bølgene ble stadig krapper. Bortimot to timer etter forliset var det slutt på roturen. En svær brottsjø ramlet ned over oss og fylte båten. I mørket kom vi nesten omgående bort fra hverandre. Jeg la på svøm i den retningen jeg ante det var land, og en ung messepåke slo følge med meg. Det ble en slitsom svømmetur. Etter omtrent tre kvarter nådde vi en liten øy, fullstendig utmattet. Jeg ropte oppmuntrende til den unge damen, som tydelig nok ikke hadde mange krefter igjen.

Berget var veldig bratt, og det var svært vanskelig å finne feste. Men på en eller annen måte kom jeg meg opp. Det gjorde dessverre ikke den unge damen, som jeg var ute av stand til å hjelpe. Da jeg tok en inspeksjonsrunde etter det lysnet om morgenen, var hun ingen steder å se.

Men alt dette fikk folk i distriktet og utover i det øvrige land først vite meget senere. Mens selve dramaet utfoldet seg, visste man praktisk talt intet. Folk i distriktet var riktignok oppmerksom på at noe var hendt med «Sanct Svithun», og at leteaksjon var igang. På nedbølgen var det hektisk aktivitet, og mange satt klistret til sine radioapparater. Etter hvert som timene gikk steg spenningen, særlig i Rørvik. Heimevernet møtte opp på kaia med ulltepper, mat, klær — det kunne bli bruk for slikt. Man måtte være forberedt på det verste.

Ved 2-tiden om natten kom meldingen fra Nordøyen fyr om at to livbåter med tilsammen 30 mennesker var opp-

daget. Dermed visste man hvor tragedien hadde funnet sted, og samtlige båter som deltok i ettersøkingen ble om-dirigert. Men da den første rakk fram til ulykkesstedet, hadde «Sanct Svithun» for lengst lagt seg til ro på havbunnen, 35 favner under overflaten.

Klokken 4 om natten returnerte «Ragnvald Jarl» til Rørvik for å få spesialkart over ulykkesområdet samt å sette i land de passasjerene som var blitt om bord på grunn av den hastige avgangen seks timer tidligere. Hjelpemannskaper med nødutstyr for de skibbrudne — deriblandt en babykurv — var da for lengst dradd ut for å komme de reddede på Nordøyen til unnsetning. «Ragnvald Jarl» la nesten øyeblikkelig fra kai igjen for å slutte seg til den øvrige flåten som fortsatt søkte etter overlevende mellom Viknas 6000 øyer.

Utpå morgensiden begynte meldingene om funn av såvel overlevende som omkomne å strømme inn. En tom båt ble funnet drivende vest av Nordøyen. Noe senere fant man de to som hadde vært i båten på et skjær. To andre båter og flåten som ble satt på vannet i samme øyeblikk som «Sanct Svithun» gikk ned, ble funnet drivende vest av Bruflesa. Funnene ble gjort over et område på 25 nautiske mil, noe som indikerer hvor vanskelig ettersøkningsarbeidet var den mørke ulykkesnatten.

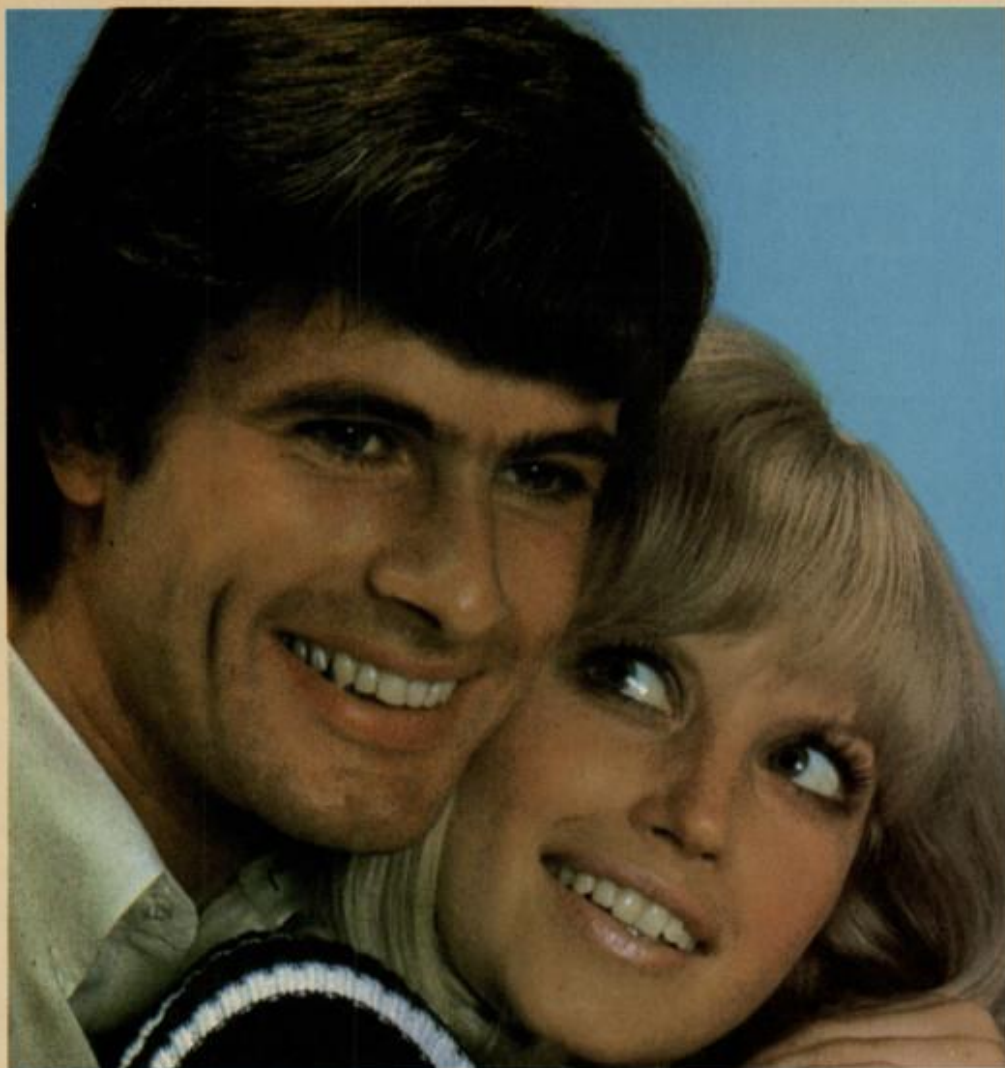
Etter hvert som meldingene om katastrofen ble kjent i Rørvik, bredte uhyggestemningen seg. Folk var lamslått. Flaggene ble firt på halv stang såvel på land som på de båtene som lå inne på havna. En av båtene var dansk. Om bord vaiet Dannebrog fra halv stang, som et synlig bevis på deltakelse med de mange som var blitt rammet av ulykken.

Ved 13-tiden mandag kom lokalrutebåten «Vikna» inn til Rørvik med overlevende. Hundrevis av mennesker var møtt fram på kaia. En stum, lamslått forsamlings så dem komme i land. Ut over dagen begynte fiskebåtene å bringe inn omkomne. 12 mennesker hadde man funnet drivende i sjøen og oppe på skjærene. Tallet på dødsfere steg stadig, etter hvert som nye meldinger kom inn fra båter, fly og helikopter. Klokken 20.30 ankom «Toppsonsund» med 13 døde. Kvinner og barn gråt på kaia i Rørvik den kvelden. Ja, om det så var hardføre, voksne mannlige, kunne de ikke holde tårene tilbake.

Da kaptein Kleveland la ut på sin siste reise, hadde han bare få turer igjen for han skulle gå av med pensjon. Seks år tidligere hadde han i likhet med båtsmann Nils Skottholm fått Rørvikordenens gullmedalje. Begge satte livet til, i likhet med bl. a. los Tysnes og den 27 år gamle førstestyrmannen, Tor Rasmussen. Ingen av de vakthavende på broen kom fra ulykken med livet i behold. Det fantes ingen overlevende å stille til ansvar senere. Kaptein Kleveland ble funnet omkommet på et skjær vest av Nordøyen torsdag den 25. oktober.

Seks ganger tidligere hadde hurtigruteskipene vært utsatt for alvorlige ulykker i fredstid. I 1903 skjedde den første. «Orion» brant, og syv mennesker mistet livet. I 1924 kolliderte «Kong Harald» og «Haakon Jarl» på Vestfjorden. Sytten menneskeliv gikk tapt, og «Haakon Jarl» gikk til bunns. Fem år senere var turen kommet til «Haakon VII», som forliste syd for Florø, med den følge at sytten mennesker også denne gang endte sine dager. Bare to år senere, i 1931, forliste «Hera» ved Havøygavlen på Finn-

Fort. side 46



## Langt eller kort - håret må være velpleiet

Dessuten er kvinner svake for menn med velstelt hår. Ice Blue Hair Cream inneholder lanolin og motvirker flass. En sunn hårvekst med Ice Blue Hair Cream gir deg et velstelt utseende.



Forts. fra side 46

markskysten. Seks mennesker omkom. Tre satte livet til da «Nordstjernen» forliste i Raftsundet i 1954. Og endelig ble 14 mennesker dødens bytte da «Erling Jarl» i 1958 ble herjet av brann mens den lå ved kai i Bodo.

— Den mest uforklarlige ulykken som overhode er skjedd i norsk skips-historie, skrev avisene da «Sanct Svithun»-ulykken ble kjent. Og uforklarlig kan den nok synes, ettersom losen ikke bare skal gi ordre om kursen, men også skal ha ordren gjentatt og er forpliktet til selv å se i kompasset at den kursen han har beordret blir fulgt. Den samme plikt til å kontrollere kursen har også kaptein og vakthavende offiser.

Men det er menneskelig å feile, dessverre også for skipsoffiserer. ■

### Det lille...

Forts. fra side 35

Idrettshøyskole eller noe sånt en gang, jeg kan ikke godt vite det nå.

#### Europamesterskapet frister

I sommer har Ingrid Christensen tilbrakt en uke i Grimstad, i treningsleir for lovende friidrettsungdom.

— Man kan ikke alt etter fire løp på bane, selv om det fjerde løpet var landskampen på Bislet. Endel taktikk er det jo, tekniske ting også. Men Kristen Damsgaard, som ledet leiren, vet hva han gjør.

Etter Grimstad-leiren i juli bar det hjem til Trondheim. Ingrid skulle forberede seg skikkelig til sommerens mesterskap, men hun hadde allikevel — tross eventuelle innbydelser — slagplanen klar:

— Friidrett fram til slutten av august, så stopp. Jeg har — som sagt — langrenn som min gren nr. 1, og skal det bli sving på sesongen, må jeg begynne forberedelsene allerede i månedskiftet august/september.

— Hva er da sesongens mål, 100 seire av 100 mulige?

— Nei, men jeg håper å komme med i troppen til europamesterskapet. Det skulle vel være en sjanse, kanskje, og vi har jo hevdet oss fint i EM helt siden det startet i 1968.

— Hvorfor er trønderjentene så gode på ski?

— Vi er da ikke bedre enn andre. Men miljøet kanskje, og tradisjonene. Jeg har ikke noe spesielt å vise til, det eneste er altså at jeg bor svært hendig til i Trondheim, og har lett for å komme ut i skog og mark til trening.

— Det hører med, Ingrid: Dine største løp?

— NM-titlen på Lillehammer var morsomst, seieren i Selbu mitt beste løp. Og landskampdebuten på Bislet det beste sommerminne.

Nå kan man da på tampen lure på hvor mye man egentlig skal skryte av denne usedvanlig talentfulle, sympatiske og kvikke lille jenta fra Trondheim. At hun blir skremmende god er hevet over tvil, men la oss foreløpig ikke sende altfor mange tanker til De olympiske leker 1976. Bare nevne at da er Ingrid rundt de 20.

— VI MENN, det var jo artig, når kommer det, sa du?

— Nr. 36, det er...

— Jeg skal kikke etter, blunket Ingrid og legger i vei videre mot nye triumfer. Og mot flere beundrere. For alle som har sett eller snakket med dette sjarmtrollet på raske ben, er «Ingrid-fan» med en eneste gang. Og her kan «fan-klubben» få lang levetid, hun er nå bare jentungen — stortalent. ■

## ABONNEMENTSPRISER:

|  |                 |                  |                   |
|--|-----------------|------------------|-------------------|
| Norge inkl. moms. ....                               | Helår kr. 143,- | Halvår kr. 71,50 | Kvartal kr. 35,75 |
| Norden for øvrig uten moms. ....                     | 118,50          | 59,25            | 29,60             |
| Øvrige utland og skip i utenriksfart uten moms. .... | 144,50          | 72,25            | 36,10             |

Abonnement bestilles og forskuddsbetales gjennom BLADCENTRALEN, Sørkedalsveien 10 A, Oslo 3. Benytt postgirokonto nr. 12030. Bladcentralen varsler om fornyelse. Ved adr.forandring må både gammel og ny adresse oppgis. Trykt i offset i Forenede Trykkerier AS, Oslo.

Sjefredaktør: Per R. Mortensen  
Redaktør: Asbjørn Andresen  
Ass. redaktør: Øyvind Fehn  
Layout: Per Holth

Utgitt av Ernst G. Mortensens Forlag,  
Sørkedalsveien 10 A - Oslo 3  
Sentralbord 60 30 90



## Denne uke:

|   |    |
|---|----|
| Lunefull laks –<br>men lykkelige dager                            | 2  |
| Hvem drepte<br>Robert Kennedy?                                    | 8  |
| Buck van Raai – øya der<br>fanden fant sin<br>overmann            | 12 |
| Perus undertrykte<br>indianere – 3:<br>Den forbudte dal           | 13 |
| «Jeg sa jo at du skulle<br>bremse litt for!»                      | 16 |
| Kvinner er trumf – 8  | 18 |
| Kystens tragedier – 2:<br>«Sanct Svithun» er<br>grunnstøtt!       | 22 |
| Fremtiden er min egen – 2:<br>Hva skjer i sovjetisk<br>forskning? | 24 |
| Wyatts orkan – 7  | 29 |
| I skuddet:<br>Det lille stortalentet                              | 34 |
| Opp, opp... i selvbygget<br>fly                                   | 50 |

### Fast stoff:

|                        |    |
|------------------------|----|
| Leserne og vi          | 6  |
| Teknikk i hverdagen    | 21 |
| Menns mix              | 26 |
| Glimt og glemt         | 26 |
| English with a smile   | 28 |
| Utrolig – men sant     | 28 |
| Vi menn i skog og mark | 32 |
| Fantomet – Billy       | 36 |
| Uteliv                 | 37 |
| Sjakk                  | 38 |
| Flåklypa Tidende       | 39 |
| Dekk og dørk           | 41 |
| Humor                  | 48 |
| Ukens modell           | 49 |
| Kryssord               | 59 |
| Bridge                 | 63 |



## Neste uke:

For første gang er kajakk-slalåm på programmet ved De olympiske leker 1972, en idrettsgren som krever like mye kroppsbeherskelse og dristighet av sine utøvere som slalåm på ski. Vi advarer folk med vannskrek mot å gi seg i kast med farvefoto-reportasjen i neste ukes VI MENN!



VI MENN's medarbeider opplevde sitt livs verste «flytur» i Jumbo-jet-simulatoren «Nils Holgerson». Alle tenkelige uhell og komplikasjoner inntraff underveis, og SAS-mannskapet høstet flere verdifulle erfaringer i løpet av et par treningstimer enn de ville gjort under flere hundre timers virkelig flyging med kjempeflyene.



I sin tredje artikkel i serien om kystens tragedier tar Ildar Kristiansen opp katastrofen for syv år siden da den norske bankfiskebåten «Nysjø» ble rent i senk av en østtysk tråler, som deretter stakk av uten å gjøre noe forsøk på å redde mannskapet! Ingen av de fjorten fiskerne om bord i «Nysjø» kom hjem til sine.

## Skrevs over Island

To VI MENN-medarbeidere ville oppleve Island fra hesteryggen. De fløy opp, kjøpte seg tre islandssponnier og planla å dra tvers over den forunderlige Sagaøya.

Men underveis ble alle planer kullkastet, vanskelighetene tårnet seg opp, problemene ble mange, hestene ble vrang og dagene ulidelig lange.

Hva som ventet «Ekspedisjon Salrygg» der inne i islandsk ingenmannsland, kan De lese om i neste ukes VI MENN.

