

Jeg tenkte visst omtrent som så at nå har du selv utfordret skjebnen på så mange turer at en tur nødvedigvis må bli din siste. Det var bare å slå seg til tåls med det. Annet var ikke å gjøre!

Det er Henry Hansen, sjømann og ishavgast som forteller. Han er blitt 40 år gammel, denne havets og kystens hjemløse vagabond, som har tapt meget og vunnet mindre, og som gang på gang har stirret døden inn i hvitøyet. Slik han gjorde den gangen i Vestisen da han kom bort fra skuta og i tre og et halvt orkandegn fristet en ensom, dødsens kald tilværelse på isflaket.

— Jeg er født på Borkenes i Kvæfjord, forteller Hansen i Ålesund, og stryker seg over en bred hake, tett besatt med skjeggstubber. — Min mor var bondejente fra Nord-Finland. Jeg fulgte med familien til Namsos, hvor jeg gikk folkeskolen. Da jeg nærmet meg konfirmasjonsalderen, kom vi til Sunnmøre. Far hadde gård nord på øyene, men jeg har levd så å si hele mitt voksne liv om bord på båter. Jeg har, siden jeg begynte å reise, ikke vært stort mer i land enn for å skifte båt.

Før jeg ble konfirmert, altså før jeg fylte fjorten, var jeg ett år på fiske og selfangst. Jeg var såkalt halv-lotting den gangen. Til sammen har jeg nitten turer til Vestisen, med den i år. Mellom turene har jeg drevet fiske og vært mye til sjøs. Dessuten var jeg en tur til Newfoundland i 1972 med «Polarbjørn». De siste Vestis-turene har jeg hatt med «Fangstmann» av Brandal.

Da jeg første gang skulle reise, sa jeg til far at det blir bare med én tur, slik at jeg får se hvordan det er. «Tar

fikk jeg telegram. Det fortalte at hun og de tre ungene og mor hennes, søster hennes og en tante hadde krasjet med bilen mot et tog midt i Rotterdam.

Vel, det var ikke stort jeg kunne gjøre med den saken. Så var jeg i Hamburg en gang. Det ble nå en med ei der, ja. Også der var det slik at vi skulle gifte oss. Jeg var ikke i Hamburg da det skjedde. Men hun fødte ungen. Så var det noe som klikket for henne, slik at hun drepte både seg og ungen.

Etter den historien tenkte jeg med meg selv at jeg skal min santen være ungkar resten av mitt liv. Det ser ikke ut for at jeg skal ha hverken kjerring eller unger. Det er lovbestemt på en eller annen måte det der, vet du.

Men så var jeg på en Westfal-Larsen båt som gikk på østkysten av Statene og Sør-Amerika. Så traff jeg i Valparaiso ei jente som hadde vært gift med en svenske før og hadde en guttunge på to år. Så ble det slik at hvis jeg ville gifte meg med henne, fikk jeg halvparten av inntekten av den nattklubben med kabaret som hun drev. Det var greit nok. Men hun stilte den betingelsen at hvis jeg skulle slå meg sammen med henne, så var det null og nix mer båt. Men det er ikke helt enkelt å si sjøen farvel og begynne i land. I dag kunne jeg ikke drømme om å slå meg til på landjorda og stadig gå og skule etter klokka. Så ble hun forbannet og satte fyr på hele sjappa, og dermed seg selv og ungen, en natt.

Når folk i dag spør om jeg ikke har tenkt å gifte meg, må jeg svare som sant er at det kunne ikke falle meg inn å forsøke engang.

Alt dette hendte omtrent i løpet av

samme året. Bedre ble ikke saken da også min far og en søster av meg døde omtrent samtidig. Det var harde tider.

Jeg har vært endel sammen med ei her i Ålesund, og det har halvveis vært på tale at vi skulle begynne sammen. Men så er det jo det da, at du skal gå hjemme og daffe som en annen tufts og ikke være på sjøen. Hun sier at du er på fiskebåter og selfangstskuter, og det er slett ikke sikkert at du kommer igjen. Og det har hun rett i. Man skal aldri ligge oppe i Vesterisen og si at når vi kommer hjem. Det er intet som heter det, etter min erfaring. Det heter hvis du kommer hjem.

Du satt en gang i tre og et halvt døgn på et isflak der borte?

— Som oftest når skuta ligger i ro, går du langt pokker i vold innover isen. Du kan gå så langt at du knapt ser skuta. Hvis det er teitis og fangsten bare småplukk, så sprer manskapet seg ut fra skuta. Under slike forhold kan du gå og gå for å komme til en blueback som du skimter i det fjerne. Når du kommer fram, viser det seg kanskje at det du har sett, ikke er annet enn svartis. Så snur vind og vær og straum og alt, slakker opp hele isen i stormen. Ligger du for eksempel i ispreset inn mot Jan Mayen, kan vindretningen skifte, slik at isen driver til havs. Det var det som skjedde.

Hjelpeskipet målte orkan på sine instrumenter. Under slike forhold er det bare å belage seg på det verste. Været var slik at jeg knapt skimtet nesen min. Da nytter det ikke å gå på måfå for å lete etter skuta, kanskje bare for å havne nedi en råk. Skuta prøver å



Av Idar Kristiansen
Foto: Bjarne Skarbøvik

HENRY

en havets vagabond

du én tur», svarte far, «så kommer du til å fortsette med det!» Og rett fikk han!

Den første båten jeg var med, het «Straumingen» fra Ulsteinvik. Siden er det blitt mange turer med mange forskjellige båter, som «Kvitungen», «Årvake» og «Nordholmen». Til sjøs ble jeg gående og daffe noen år på Østen-Statene, siden Europa-Statene. Og så igjen fiske og selfangst, de siste årene.

Du er ikke gift? Du er ikke familiehann, nettopp?

— Jeg har ingen barn i live, hvis det er det du spør om. Men jeg hadde tre stykker med ei i Rotterdam. Det var meningen at jeg skulle slå meg til der og begi sjøen, det var nå det som ble forlangt av meg. Men så ble det til at jeg skulle ha meg en siste tur ut og skrape sammen noen gryn. Det var ikke egentlig nødvendig, for hun var av velstående folk som blant annet eide en lekterflåte. Men jeg reiste. I Honduras

At Henry Hansen er en hardhaus og en havets vagabond, er hevet over tvil, og hvor han måtte befinne seg i verden når dette leses, ja, det vet bare han selv. VI MENNs medarbeider traff ham under en snarvisitt i Ålesund.

Få kan ha opplevd flere kritiske situasjoner på Ishavet og de andre hav enn Henry Hansen, en 40-årig ekte havets vagabond. Og hans omtumlede skjebne har også brakt ham mange smertelige personlige tap — så mange at han i dag har oppgitt enhver tanke på å forsøke å gifte seg.

ligge der den ligger, hiver kanskje et tomat inn på et flak for å ha peiling. Med den farta som er i isen når den setter i hop eller når den slakker og virkelig driver ut, kan skuta på kort tid være kommet langt nedover mot Island eller bortover mot Grønland.

Jeg bygde opp en liten vegg av is og snø som jeg satt bakom der på flaket. Med to bluebacker til selskap.

— Hvordan fikk du tak i dem?

— Jeg gikk ganske enkelt og hentet dem. Der var jo plenty dyr. Jeg tenkte at det er i alle fall litt selskap i dem. Men jeg hadde jo også mine baktanker. Ikke bare ha dem som kjæledyr. Det var jo mat i dem, og det var blod. Kniv og stål og utstyr hadde jeg jo med meg, vet du. Ble jeg altfor sulten, var det bare å slå i hel en blueback og flå den.

Den ene lå tvers over fanget, og den andre hadde jeg i armene. Men det jeg skulle ha gjort om jeg hadde hatt sjansen til det, var å ta meg et stordyr, en hettakall, flå den, og bruke skinnen som teppe over meg.



Henry Hansen dro til sjøs som fjorten-åring, og siden er det blitt bare korte opphold på landjorden. Her myser han over rekka i Ålesund.

jeg, «kom bare av at jeg var smart!»
«Hva fanden mener du med at du var smart?»
«Jeg holdt kjefsten lukket igjen!»

Men jeg hadde virkelig flaks en annen gang, i Vesterisen. Det var så høy is at du måtte tre-fire trinn opp i riggen for å komme deg opp på flaket. Ikke snø oppå, bare steinharde glassgulvet. Skuta kjørte baugen midt inn mellom to isvegger. Før du først baugen i mellom, så har du sjans til å åpne opp og stå. Presser deg inn, vet du. Du kan tenke deg selv, skuta ligger og stanger for full maskin i et døgn før den flytter seg femti meter. Da er det is, da!

Jeg sto og ventet på varsko fra tønna om å hoppe. — Hopp nå! lød det fra tønna. Men i samme øyeblikk gled jeg ut med bena på trinnene i riggen. Dermed havnet jeg midt nede mellom de to storisene. Og skuta kommer med full fart, renner seg opp og siger akterover igjen. Hvis de da ikke er snar å bakke og få baugen inn i samme sprekkjen igjen, lukker isen seg. Der sto jeg og hørte bare hvordan det brakket rundt meg da isen tok til å sige sammen.

Karen i tønna reagerte kvitt. Jeg ba bare en stille bønn om at han ikke måtte bli forvirret og bruke roret slik at skuta ikke kom inn i sprekkjen igjen. Men inn kom den, slik den skulle.

Det som var mest komisk med hele greia, var da en kar fra Stavanger sto på dekket og ropte opp til tønna: «Du», ropte han, «skal me hjelpe han der?»

Jeg trodde han gutten i tønna skulle hoppe rett i hodet på ham.

Der sto jeg på en avsats mellom isveggene. Først kom det ned en tauleider. Så kom det en klatrende ned, mens skuta lå og presset og holdt isen fra hverandre. Første foten grep jeg rundt ankelen og knurret: «Grrrrræær! Gærrrrærrrr!» Fyren var overbevist om at det under ham var en bjørn som hilste på ham. Han fok opp på dekket i en viss fart!

Men en annen gang var det jeg som fikk meg en alvorlig støkk. Det er kaldt på isen, vet du, og du må sannelig være trengende hvis du skal slippe buksene ned over knærne. Som jeg satt der på huk, hørte jeg plutselig noe som pustet bak meg. Jeg kikket bakover og rett i glaningen på en bjørn. En liten tass, som de andre anslo til seks-syv uker. Grrrr! Et øyeblikk sto den som paralyserert. Men tror du ikke at høyrefoten kom fram, og svingte! Jeg satte verdensrekord bortover Vesterisen, med buksene på knærne!

Henry Hansen har opplevd ting i Vesterisen som nok enkelte gjerne hadde sett på trykk, men som han nekter oss å skrive om. Derimot gir han sin rause tillatelse til å skrive om fengselsopphold sammen med rotter i Buenos Aires, om sjømannskirka «for fastboende og omstreifere, ikke for sjøfolk» i New York, hvor han ikke slapp inn på selveste julaften, om oppgjørssordningen for selfangerne som må vente på pengene sine og derfor tvinges om bord i ny båt for de riktig er kommet i land etter en tur, og om den gangen han var på fylla i Færingehavn på Grønland. Den siste episoden tør kanskje være mest typisk for Henry, som i sannhet må kunne kalles en havets vagabond.

Forts. side 30

Hvis du skal holde varmen i snøen, må du ned på et visst dyp. Men på flaket er det bare litt skaresnø. Resten er bare hard is, vet du.

Var du redd mens du satt der?

— Håpet er jo at været skal lette. Det er det første. Det andre er at skuta og du ikke har drevet for langt fra hverandre. De kunne jo ha søkt etter meg hele året, uten å finne meg. Men for det tredje er jeg av den typen at jeg vet at det som skjer, det skjer. Det er ingen grunn til panikk.

— Men du gjør deg likevel mange rare tanker når du sitter slik?

— Vel, tanker og tanker! Hva skal man tenke i grunnen? Jeg begynner i alle fall ikke å be til Gud! Men jeg lovt meg selv at hvis jeg kommer fra dette og tilbake til steinrøysa — ja, jeg vet ikke hvor mange kasser øl og hvor mange flasker brennevin jeg lovt meg! Du kan i alle fall stole på at det var ikke lite! Og så lovt jeg meg selv at du verden som jeg skal ete hvis jeg kommer om bord igjen! Og så drømte jeg om ei varm køye. Næsj, da jeg kom om bord spiste jeg visst ikke mer enn vanlig.

Jeg husker at da været letnet og jeg så skuta ikke langt borte, da tenkte jeg at de to blueback-vennene mine skal ingen få tak i. Jeg hadde dopt dem for Rex og Max. Ga dem ordre om å jumppe ut i vannet. Ikke la de der rovdynene

om bord få se dere! Hvis de får øye på dere, så ryker pelsene!

Det som egentlig bekymret meg mest mens jeg satt med bluebackene i armene og villværet raste over oss, var bjørnen. Om den hadde dukket opp, ville jeg knapt hatt en sjanse. Jeg var jo ikke skytter og hadde ikke gevær med, bare hakapikk og slagkrok med tau i og kniv og stål. Bjørnen går etter lukta, den har en veldig fin luktesans. Jeg hadde knapt hatt annet å gjøre enn å bruke samme metode som det fortelles at Rudi brukte da han skulle lokke en svær hannbjørn til hytta. Men den metoden passer det seg ikke å fortelle om her!

— Hva er egentlig en blueback?

— Blueback er ungen til hettakallen og klappmyss. Den blir kalt slik inntil den er et år. Når vi kommer og skal ta den, er den bare noen få dager gammel.

Du hadde en annen opplevelse som var litt nifs?

— Ja, det var i 1968, om jeg ikke husker feil. Det var en blueback jeg skulle ha tak i. Hadde bikket meg ned på et flak ute i kanten. Det var stordønning. Akkurat kommet ned på flaket, jumpet bluebacken til sjøs. Så lå jeg der på flaket og tenkte at vel, bare kom opp igjen du, jeg ligger klar til å ta deg. Men slik jeg lå der i oljeklærne mine, ble jeg for ivrig og merket ikke at flaket hellet i dønningene. Umerkelig gled jeg.

Grep bak meg for å huke tak i kanten av flaket. Det var for sent. Rakk den ikke. Gikk på hodet uti, gjorde et stup i bue under kanten og kom opp midt under flaket. Der kunne jeg sitte og puste omtrent slik jeg puster her. Hadde dannet seg en luftlomme der, ser du. Flaket kunne vel ha vært om lag halvannen meter tykt.

Gutten i tønna på «Fangstmann» så hva som hendte. Han reagerte raskt. Skuta ble dirigert direkte mot flaket den kløvde det midt i to. Ikke annet å gjøre. Jeg kunne jo ikke bli sittende innunder det i all evighet. Det var han Ola Biseth som var skipper den gangen.

— Det måtte være en uhyggelig opplevelse?

— Tja, du tenker jo ikke slik i det øyeblikket noe hender. Ute til sjøs ble jeg engang spylt over bord. Vi gikk fra San Francisco oppover til Vancouver i Canada, befant oss midt mellom to undervannsskjær. Jeg var på akterdekket, mellom femmerluka og masthuset, og surret fenderen. Da kom en sjø bakfra. Jeg fikk meg et kraftig spark akterut, fulgte sjøen ut over rekka på babord og fant meg igjen under livbåten, helt oppe på midtskipet, på øvstedekket.

Kapteinen kom og tok meg i handa.

«Vel, Henry», sa han, «jeg misunner deg flaksen din. Jeg seilte ute under hele krigen, men hadde ikke en eneste gang så mye flaks som du hadde nå!»

«Det som du kaller flaks», svarte

To supermakter...

fra side 25

30. mai 1934 i Listvjanka, Sibir, og gift med Svetlana som er redaktør. Sammen har de to barn, Victoria på 13 og Oksana på 7 år. Alexej bruker fritiden sin på litteratur og kunst; han er selv en dyktig tegner og kunstmaler. Han er utdannet som kosmonaut ved Tsjuguev militære flyskole i 1968 og ble viderutdannet ved Zhukovskij flyakademi.

Alexej var den første mann som «spaserte» i rommet, da han i 1965 var med på Voskhod-romskipet og gikk ut av skipet i 26 minutter. Han er dekorert med medaljen «Helt av Sovjetunionen».

2. Valerij N. Kubasov, ingeniør og sivilperson. Han ble født den 7. januar 1935 i Vjaznik, 250 kilometer fra Moskva. Konen hans, Ljudmila, er selv flyingeniør, og de har to barn, sønnen Dina på 3 år og datteren Kayta på 8 år.

Han var flyingeniør på Sojuz 6-ferden og foresto programmet for Sojuz 7 og 8. Hobbyen hans er filming, og også han er dekorert med medaljen «Helt av Sovjetunionen».

På det amerikanske laget er disse tre plukket ut til å delta:

1. Kommandant og sjef for programmet, brigadegeneral i flyvåpenet, Thomas P. Stafford. Han er født den 17. september 1930 i Oklahoma, gift med Faye L. Shoemaker, og har to døtre — Dionne på 21 og Karin på 18 år.

Fritiden sin deler han mellom håndball, vektøfting og svømming. Han er utdannet som ingeniør ved forskjellige universiteter og har spesialisert seg i Avionikk.

Sammen med astronauten Walter M. Schirra gjennomførte han det første møtet mellom to amerikanske romskip den 15. desember 1965. Han var kommandant på Gemini 9-ferden og programdirektør for Apollo 7-ferden, den første prøve med et bemannet Apollo-romskip. Videre var han kommandant om bord i Apollo 10, generalprøven foran den første månelandingen. Han har gjennomført hele tre sammenkoplinger i rommet, så han skulle være godt rustet til denne spesielle oppgaven.

2. Vance DeVoe Brand, ingeniør og sivilmann. Født den 9. mai 1931, gift med Virginia Wenninger og har fire barn — to piker og to gutter.

Han er utdannet flyingeniør og var lenge prøveflyger på P-3 Orion-programmet. Videre var han med i planleggingen av Apollo 8- og Apollo 13-toktene, og var reservekommandant på Apollo 15.

3. Donald K. Slayton, ingeniør og sivilperson. Født den 1. mars 1924, gift med Marjory Lunny og har en sønn, Kent på 8 år.

Han skulle ha vært med på en Mercury-ferd i 1962, men ble byttet ut på grunn av hjertet. Scott Carpenter tok over for ham og gjennomførte ferden, tre ganger rundt jorden.

Slayton har vært prøveflyger i en rekke programmer og er for lengst erklært fysisk sterk nok for et hvilket som helst romtokt.

Russerne har bedre surstoffsystem

Nå kjenner vi motivene, midlene og mennene — så tilbake til selve toktet.

De to fartøyene skal som nevnt møtes i rommet to dager etter oppskytingen, så skal de koples sammen. Denne operasjonen tar forholdsvis kort tid; det er forflytningen av mannskapet fra det ene romskipet til det andre som stjeler mesteparten av tiden. Grunnen er at de ikke benytter samme luftblanding og trykk, og dette må derfor justeres i sammenkopplingsseksjonen.

Amerikanerne benytter, som de all tid har gjort, rent surstoff under et trykk som tilsvarer omtrent en halv kilo pr. kvadratcentimeter. Russerne derimot har funnet fram til en blanding av surstoff og kvelstoff under et trykk som tilsvarer det vi er utsatt for på bakken. Når både trykk og luft er forskjellig i de to romskipene, kan ikke romfarerne bevege seg fram og tilbake mellom fartøyene uten videre.

Russerne har bygd inn et dekompressjonssystem i sitt fartøy, slik at de kan sette ned trykket i den tiden amerikanerne skal oppholde seg om bord hos dem. Men dette er likevel ikke nok — både russerne og amerikanerne trenger en lengre tilvenningsperiode før de kan gå inn i motpartens romskip.

Det er nettopp i denne forbindelse kopplingsseksjonen er så viktig. Der inne foregår tilvenningen. Skal en bevege seg fra Apollo til Sojuz, kreves det en tilvenningsperiode på 30 minutter, og motsatt vei er det nødvendig med 40 minutter. Hvis et eller annet skulle inntraffe, kunne russerne riktignok gå tilbake til Sojuz uten opphold i kopplingsseksjonen, men amerikanerne kunne ikke.

I alle kommende romfartsprogrammer, som f.eks. med den neste ferdige «romfergen», vil amerikanerne gå over til det russiske luft- og trykksystemet, fordi dette regnes for det overlegent beste.

Vitenskapelige eksperimenter i fellesskap

Mannskapet på Apollo skal foreta 22 vitenskapelige eksperimenter på dette toktet. Fem av disse skal gjøres i fellesskap med russerne — to om bord i Apollo, to i sammenkopplingsseksjonen og ett i Sojuz. En del av disse forsøkene kommer vi til å få se på TV-skjermen, og vi skal her ganske kort beskrive hva de fem fellesforsøkene går ut på:

1. Forandringer i spesielle bakteriekulturer. Sojuz har brakt med seg en rekke bakteriekulturer som skal dyrkes under romferden, og halvparten av disse blir plassert om bord i Apollo. Forsøket går ut på å se hvordan kulturene utvikler seg og forandrer seg, når de

ytte omstendighetene — tid, høyde, sone osv. — varierer. Mens de to romskipene er koplet til hverandre, blir kulturene hele tiden fotografert. For skipene skal skilles igjen, blir halvparten av kulturene fra hver side utvekslet, slik at studiene kan fortsette helt fram til landingen. Ekspertene mener at dette forsøket kan bety en landevinning innen medisinen.

2. Forandringer i menneskets kroppsfunksjoner. Alle medlemmene i romtoktet skal være under konstant mikrobiologisk oppsyn og testing. På denne måten kan det avgjøres om det skjer noen vesentlige forandringer i de vanlige funksjoner hos et menneske som flyttes fra et fartøy til et annet i rommet.

3. Målinger av det ultrafiolette inntrykket. I Apollo har de et måleapparat som skal kartlegge den strålingen som går ut fra Apollo og reflekteres tilbake fra Sojuz. De vil blant annet være i stand til å avgjøre den nøytrale radioaktiviteten som utveksles mellom de to romskipene.

4. Smelting av visse materialer. Dette russiske forsøket går ut på å kartlegge hvor mye energi som trengs for å smelte forskjellige grunnmetaller i rommet. I enkelte faser av dette programmet blir Apollo brukt som «forsøkskanin».

5. Kunstig solformørkelse. I det øye blikket de to romskipene skilles og beveger seg bort fra hverandre, vil Apollo bli brukt til å danne en kunstig solformørkelse. Russene skal måle koronaen — stråleglansen — som dannes rundt Apollo. Dette forsøket vil være et viktig bidrag til forståelsen av de gassene som finnes i den ytre jordatmosfæren.

Når de to romskipene atskilles etter to dagers sammenkopling — den 19. juli — skal Sojuz fortsette i bane rundt jorden omtrent 43 timer før den begynner nedstigningen og vender tilbake til basen i Sovjet. Apollo skal fortsette med sine undersøkelser i ennå seks dager før den går ned på det fastsatte landingsstedet i Stillehavet.

Hvis denne begivenheten blir vellykket og alt går etter planen — og det tør vi anta at det gjør — står vi nå foran et nytt kapittel i romfartens historie. Et kapittel hvor samarbeidets kunst vil stå i sentrum.

Henry...

fra side 11

— Vi hadde kommet inn til Færingehavn på grunn av styggevær, forteller han. — Så ble det full fest, vet du. På land. Fulle mannfolk og alt slikt. Der borte er det 12 meter forskjell på flo og fjære sjø. Jeg våknet på fjære sjø. Lå på maven på en skrå stakk under kaia. Jeg bare kikket meg rundt på den sleipe stokken, karret meg litt opp og murret: «Jeg skal ha en øl til! En øl til! Det er s'gu ikke stengt ennå!» slik lå jeg der og snakket med meg selv.

Dette var grytidlig på morgenen. Båten som lå nærmest, var en ferierøring. En av mannskapet skulle nettopp ut på brovingen i et nødvendig ærend. Etterpå fortalte han:

«Jeg knep og knep meg i armen. Jeg hørte en stemme, men skjønte s'gu ikke hvor den kom fra. Og jeg tittet utfor

kaia, da ser jeg en mann som ligger der nede og forlanger *bajer!*»

Han sendte ned en tamp til meg. Men jeg var så full at jeg klarte ikke å klatre. Ett tak opp og ti tak ned, vet du. Men så knyttet jeg det rundt meg, og han tok tauet i blokka og livbåtdavten og heiste meg opp.

Da jeg kom opp, utbrøt ferierøringen: «Den norske fisker er s'gu det ballhardeste menneske som finnes!»

At Henry Hansen i alle fall er litt av en hardhaus, på mer enn én måte, hersker det neppe tvil om. Men spør du meg hvor han er når dette står på trykk, må jeg svare at det vet jeg ikke. Kanskje er han i Buenos Aires, i Antwerpen eller på en kaipute i Færingehavn. Hvis han da ikke svetter i Marokko, fryser i Alaska, eller sitter og kjæler med en uke gammel blueback et eller annet sted mellom Grønland og Jan Mayen.

En ung Sjah...

fra side 15

på å trykke nye sedler, svarte han straks at det var mot loven.

For å få en ny lov, måtte det skrives ut nye valg på nasjonalforsamling, og britene ville presse sjahen til å gjøre dette. Reza nektet. Noen uker senere var det alvorlige opptøyer rettet mot sjahen i Teheran. Britene sto bak. Nå hadde de påskudd til å gripe inn med sine tropper for å «gjenopprette ro og orden». I neste omgang tvang de representantene i nasjonalforsamlingen til å godta den nye valutaloven, og trykket sine pengesedler.

Resultatet var en uhyggelig inflasjon. På forhånd florerer varebørs og korrupsjon, hvor ikke minst okkupasjonsmaktens offiserer og leverandører var innblandet. Fra sommeren 1940 til slutten av 1942 ble leveomkostningene i Teheran firedoblet.

De allierte begikk daglige brudd på sin garantiavtale, og særlig i den russiske sektor i nord var forholdene ille. Her avsatte russerne de lokale ledere, som de ville, og utnevnte russere eller andre kommunister i stedet. Russene støttet åpenlyst stammer som for noen år siden var blitt undervunnet av sjahens far, og oppmuntret dem til nye opprør.

Russernes politikk ble etter hvert tydelig — den tok sikte på å innlemme nord-områdene i Sovjetunionen. Russiske kommisærer opprettet Toudch-partiet, som siden skulle spille en stor rolle i etterkrigspolitikken. Mohammed Reza satt maktesløs i Saadabad-slottet og så utlendingene forberede seg på å dele landet hans mellom seg. Krisen var fullkommen da han så en dag fikk høre at de allierte hadde hentet *Hamid Mirza* til Teheran — sønnen til den siste arveprins av den tyrkiske khadjar-ætten, som Reza Sjah i sin tid jaget fra landet.

Britene og russerne hadde funnet en perfekt marionett, en evneløs playboy som var villig til hva som helst for penger. Sjahen skulle i siste øyeblikk finne sin redningsmann. Han het Franklin Roosevelt. ...

(Forts. neste uke)

Tog-trafikk

Løsning fra side 50:

Vi krysser det første motgående toget allerede på stasjonen i A-by. Det ankommer i samme øyeblikk vårt eget tog starter. Dette toget fra B-byen har startet fem timer tidligere.

Det siste toget krysser vi når vi fem timer senere kjører inn på stasjonen i B-by.

Vi har altså møtt alle tog som er gått fra B-by i løpet av de siste 10 timene, og det blir i alt 11 tog, da vi møter både det første og det siste som er startet innenfor en periode av ti timer.