



# “ DET VILLE JO VÆRE SOM AT

Var målet forsikringssvindler, da 'Scandinavian Star's værdi pludselig steg med 11 millioner dollars kun en uge før mordbranden? Sælgeren SeaEscape forklarede, at det var skibets markedsværdi, fordi der var flere seriøse købere. Men de mulige købere fortæller nu, at de ikke kan genkende den historie. Skibet var slidt og alt for dyrt.

**S**tefan Gebicki var slet ikke tilfreds.

Han var fløjet den lange tur over Atlanten i håb om at købe et skib. Som direktør og bestyrelsesformand i det statsejede polske rederi Polferries ledede han en delegation, som landede i Florida.

Det var i begyndelsen af december 1989, og Polferries ledte efter en ny færge til ruten mellem polske Swinoujscie og svenske Ystad.

Men det store krydstogtskib i Fort Lauderdale i Florida levede ikke op til Stefan Gebickis forventninger. På siden af det hvide skrog var navnet 'Scandinavian Star' malet med store bogstaver.



LARS HALSKOV

Skibet havde ingen bovport. Der var kun en agterport, og bildækket var meget smalt, fordi der var bygget passagerkahytter langs siderne. Så det var ikke muligt at vende lastbilerne, når de skulle ud. Chaufførerne var nødt til at bakke ud.

Det var dårligt nyt for Polferries, fordi

trafikken mellem Polen og Sverige hovedsagelig var baseret på lastbiler og godstransport.

»Skibet passede ikke til os. Der var passagerkahytter på bildækket, og det var et stort problem«, fortæller Stefan Gebicki over 27 år efter besøget i Miami.

Den polske delegation sejlede et par dage med skibet. Det 142 meter lange skib var af ældre dato. Allerede i 1971 var det blevet søsat i Frankrig, og nu var det bygget om til et flydende spillekasino.

Amerikanske og udenlandske turister flokkedes om at komme om bord og nyde en velfortjent ferie, mens de satsede på, at kuglen på rouletten trillede ned i det rigtige hul i hjulet. Men kasinoet havde ingen værdi for Polferries.

»Jeg var interesseret i et skib, men ikke denne type skib. Det var et skib for ældre mennesker, som elsker at spille på kasino. Det var ikke en færge, som kunne bruges på en rute mellem Polen og Sverige«, fortæller Stefan Gebicki.

Skibet var også i dårlig stand. Det ville være dyrt at modernisere det - og prisen fik ham til at stejle.

Det amerikanske selskab SeaEscape krævede omkring 20 millioner dollars

for skibet. Men Stefan Gebicki mener, at prisen oversteg skibets værdi mindst to gange. Det har han også fortalt til norsk politi i en afhøring. Han fremhæver, at det amerikanske selskabs pris var taget ud af luften, og understreger, at den polske delegation var enig om, at skibet ikke passede til Polferries' behov.

Derfor ville han heller ikke indlede forhandlinger om et køb. Heller ikke hvis modparten satte prisen ned.

»Jeg sagde til sælgeren: Jeg vil aldrig købe denne færge«, siger den tidligere topchef i Polferries.

Stefan Gebickis forklaring er et afgørende vidnesbyrd i sagen om Skandinaviens største kriminalgåde i nyere tid.

Kun fire måneder efter hans besøg i Miami brændte 'Scandinavian Star' på ruten mellem Oslo og Frederikshavn, hvilket kostede 159 mennesker livet. De fleste var nordmænd, men også mange danskere omkom.

De påsatte brande på skibet natten til 7. april 1990 er fortsat uopklarede, efter at norsk politi sidste år henlagde sagen.

Langt de fleste døde af røgforgiftning. Mens omkring 10 døde af varmen, før koncentrationen af giftstoffer i blodet





# KØBE EN TRAVHEST MED TRE BEN

nåede at blive en dødelig dosis.

99 lig blev fundet i kahytterne. Heraf blev omkring en fjerdedel fundet helt eller delvis inde på badeværelset med ansigtet gemt i håndklæder. Andre lå i køjerne. Enten fuldt påklædt eller i undertøj. Formentlig fordi de først meget sent blev klar over branden.

Over 50 lig lå i korridorerne. Tyk sort røg og dårlige lysforhold havde gjort det svært at finde vej. Enkelte korridorer endte endda blindt. Omkring 20 af de 50 omkomne blev fundet i to gange, hvor der ikke var en udgang for enden. De resterende lig blev slæbt ud af gangene under redningsarbejdet.

Den ældste omkomne var 79 år. Den yngste kun få måneder gammel. Der var 28 børn og unge. Desuden døde 29 par sammen på skibet, mens 26 mistede deres mand eller kone.

## Debat om forsikringsvindel

Skibets markedsværdi har været et kernepunkt i norsk politis seneste efterforskning.

Blev skibets værdi kunstigt pustet op, så der kunne tegnes en stor forsikring på 24 millioner dollars? Det ville gøre

## Sagen kort

**På vej fra Oslo** til Frederikshavn blev skibet 'Scandinavian Star' hærget af påsatte brande 7. april 1990 – 159 mennesker omkom. De fleste var nordmænd, men også mange danskere omkom.

**Norsk politi pegede** først på en dansk lastbilchauffør, der døde i branden, som den mest sandsynlige gerningsmand.

**I 2014 erkendte** norsk politi, at der ingen beviser var mod chaufføren.

**Derfor indledte** Oslo Politi en ny efterforskning. Den blev afsluttet i august 2016, fordi politiet opgav at finde en brandstifter og henlagde sagen som uopklaret.

**De overlevende** og pårørendes støttegrupper og en privat efterforskningsgruppe - Stiftelsen - har klaget over henlæggelsen, som den norske statsadvokat nu skal tage stilling til.

**I sommeren 2017** kommer en kommission nedsat af det norske Storting med en rapport om sagen.

forsikringsvindel til et muligt økonomisk motiv til de påsatte brande.

Eller som den norske efterforskningsleder Terje Bechmann Dahl tidligere har formuleret det over for Politiken:

»Økonomidelen drejer sig hovedsagelig om at søge afklaret, om der er rimelig grund til at tro, at skibet blev sat i brand med økonomiske interesser som motiv. Politiets fokus er her blandt andet aftaleforholdene, ejer- og forsikringsforhold og en værdivurdering«.

Efter to års efterforskning konkluderede norsk politi sidste år:

»Der er ikke fremkommet oplysninger, som giver rimelig grund til at tro, at skibet blev sat i brand med økonomiske interesser som motiv«.

Politiken har undersøgt skibshandelen omkring 'Scandinavian Star' før branden ved at interviewe kilder i adskillige lande og ved at læse centrale dokumenter. Politiet har endda fået de samme afgørende oplysninger. Kilderne fortæller nemlig, at norsk politi har afhørt dem om skibshandelen, og det bekræftes af Politikens research.

Men kilder og dokumenter giver et andet billede end det, norsk politi har

## SLUKNING.

Det brandhærgede Scandinavian Star blev slæbt ind til den svenske by Lysekil. Her opstod en ny mystisk brand, som skulle slukkes. Godt en uge inden branden var skibet handlet til næsten det dobbelte af sin hidtidige værdi – og skibet blev forsikret for 24 millioner dollars.

Arkivfoto: Tor Arne Dalsnes/Scan-Foto

tegnet over for offentligheden. Oplysningerne er også i direkte modstrid med forklaringerne til dansk og norsk politi fra Niels-Erik Lund, der på vegne af det amerikanske selskab SeaEscape stod for salget af 'Scandinavian Star'.

## Mareridt

SeaEscape var skabt på resterne af det danske rederi DFDS' caribiske eventyr, der var endt som et mareridt. Det danske rederi havde satset stort på at få en andel i det amerikanske boom med krydstogter i Caribien gennem datterselskabet Scandinavian World Cruises, men havde tabt over 200 millioner kroner. For ledelsen handlede det om at komme ud og redde stumperne.

Derfor sendte DFDS rederiets danske økonomichef, Niels-Erik Lund, til Florida i 1983 for at klare skærene som ny administrerende direktør i Scandinavian World Cruises.

Men i stedet for at lukke selskabet fandt Niels-Erik Lund i 1985 nye investorer, og selskabet SeaEscape trådte i stedet for Scandinavian World Cruises – og han forlod DFDS.

Niels-Erik Lund var også admini- ►



strerende direktør i SeaEscape, men i 1988 forlod han stillingen. Men han var stadig bestyrelsesmedlem i SeaEscape og hjalp det amerikanske selskab i forbindelse med køb, salg og leje af skibe.

I mange år har han erklæret over for dansk og norsk politi, at der var en færdigforhandlet aftale med Polferries til omkring 20 millioner dollars.

Kun fordi det polske selskab i sidste øjeblik løb fra aftalen, blev salget ikke til noget, har Niels-Erik Lund erklæret i en afhøring til norsk politi i 2014.

Men Stefan Gebicki har i en afhøring afvist over for norsk politi, at der var en forberedt og nedskrevet kontrakt, og ikke nok med det. Han karakteriserer Lunds udsagn som en »løgn«.

Niels-Erik Lund har også erklæret, at to andre rederier var seriøse købere til skibet i prislejet på omkring 20 millioner dollars.

Men Politikens research viser, at ingen vil bekræfte, at de to andre rederier også var seriøse købere til skibet. Tværtimod. De siger det modsatte.

Trods adskillige henvendelser er Niels-Erik Lund ikke vendt tilbage for at kommentere de nye oplysninger.

Men hvorfor er markedsprisen på 'Scandinavian Star' i månederne op til den uopklarede mordbrand vigtig for kriminalsagen? Det skyldtes en usædvanlig handel kun en uge før mordbranden.

#### Fordoblet på 18 minutter

Den blev indgået 30. marts 1990. På det tidspunkt var Polferries helt ude af ledet.

Det var den danske pengemand Henrik Johansen, som investerede i 'Scandinavian Star' for at få et skattefradrag, og han indsatte skibet på sejladsen mellem Frederikshavn og Oslo.

Det amerikanske selskab SeaEscape gik med til at overføre skibet til Henrik Johansen, før det var betalt. Men SeaEscape stillede som betingelse, at selskabet fortsat stod registreret som ejer af skibet. Derfor skulle selskabet have forsikringspengene, hvis der skete skade på skibet. Indtil Henrik Johansen betalte købsprisen.

Handlen tog kun 18 minutter.

Først måtte SeaEscape købe skibet af det svenske rederi Stena Line. Igennem flere år havde det amerikanske selskab lejet 'Scandinavian Star' af det svenske rederi med en option på et køb.

SeaEscape købte skibet af Stena Line for 10,3 millioner dollars, men betalte reelt kun knap 6,5 millioner dollars, fordi en stor del af de forrige års leje blev trukket fra den samlede pris.

Kun 18 minutter senere solgte SeaEscape skibet videre til Henrik Johansens selskab for 21,7 millioner dollars. Altså var skibets værdi på de få minutter blevet 11 millioner dollars større.

Den høje købspris betød, at der kunne tegnes en stor forsikring på 24 millioner dollars, som ville blive udbetalt, hvis skibet blev totalskadet. Men spørgsmålet er altså, om det var skibets reelle værdi.

Det ville indebære, at lederne i et af verdens største færgereheder, Stena Line, var så dårlige forretningsfolk, at de fejlvurderede skibets markedsværdi med over 11 millioner dollars.

Det kunne altså tale for, at SeaEscapes salgpris til Henrik Johansen var kunstigt oppustet – og at det samme var tilfældet med forsikringssummen. Især fordi skibet tidligere kun var forsikret



# Jeg sagde til sælgeren: Jeg vil aldrig købe denne færge Stefan Gebicki, tidligere polsk rederichef

for det halve: 12 millioner dollars.

Desuden stod SeaEscape altså stadig som ejer i Bahamas skibsregister – og fik senere udbetalt 14 millioner dollars, som forsikrings-selskabet mente, at skibets skader kostede, i erstatning.

Det har hos overlevende og pårørendes organisationer givet næring til mistanken om forsikringssvindler, at ni besætningsmedlemmer fra SeaEscape var om bord den fatale nat 7. april 1990, hvor skibet brændte.

Desuden kom tre besætningsmedlemmer efter evakueringen tilbage til skibet, hvor der opstod nye brande gennem de 38 timers brandforløb.

En af de tre var maskinchefen, som senere blev ansat som vicepræsident i Niels-Erik Lunds nye selskab ISP. I september 2013 fik den norske avis VG et interview med maskinmesteren ved et uanmeldt besøg hos ham i Florida.

Præsenteret for mistanken om, at han eller andre medlemmer af besætningen skulle have stået bag branden, svarede maskinmesteren:

»Det er en totalt forkert beskyldning. Jeg ville aldrig gøre noget sådant«.

I juli 2014 døde maskinmesteren af et hjerteanfald – kort efter at Oslos politimester besluttede at indlede den efterforskning, som sluttede sidste år.

#### Godt marked

Niels-Erik Lund har som nævnt over for myndighederne forklaret den høje pris med, at der i månederne før branden var mindst tre andre seriøse købere, som var villige til at betale et beløb i samme prisleje som Henrik Johansen.

At prisen altså ikke var kunstigt pustet op, men var markedsprisen.

Som han i 2002 skrev i en erklæring til Frederiksberg Politi:

»Alle forhandlinger foregik i prislejet 18-22 millioner dollars, hvilket var markedsprisen for skibet på det tidspunkt«.

Og i 2014 forklarede Niels-Erik Lund i en afhøring til norsk politi, at »markedet steg fantastisk i begyndelsen af 1990'erne«.

Han fremførte, at »skibe, som var blevet 11 år ældre«, kunne stige i værdi, men også det modsatte.

»Alt var afhængig af timingen«, erklærede Niels-Erik Lund, og den var altså rigtig god i 1990, fremførte han.

Som eksempel nævnte han Polferries over for politiet.

»Skibet blev næsten solgt til det polske færgereaderi, og det var kun tilfældigt, at det ikke blev solgt til dem. Forhandlingerne var færdige, og kontrakten var færdigskrevet, men siden bestyrelsesformanden i rederiet var på ferie, blev den ikke signeret«, sagde Niels-Erik Lund og tilføjede, at der var to yderligere seriøse købere:

»Selskabet Mærsk Brokers ved mægler Rolf Knudtzon havde en køber. Desuden var der et tunesisk rederi, som vidnet mener hedder Cotunav, som også havde en seriøs køber«.

I norsk politis afhøring fra 2014 sagde han, at prisen lå mellem 21 og 23 millioner dollars i forhandlingerne med de tre selskaber.

Men da politiet bad om dokumentation, kunne han ikke fremlægge den. Som politiet konstaterede: »Vidnet har ikke nogen dokumenter vedrørende korrespondance med disse selskaber, fordi »alt gik på telefon eller telefax«. Desuden blev dokumenterne opbevaret i SeaEscapes arkiver, så det er ikke

noget, som han har haft personligt«.

Niels-Erik Lund afleverede 162 siders dokumenter til politiet. Men det hjalp ikke.

»Disse dokumenter giver ikke indsigt i eventuelle forhandlinger med andre interessenter/købere af skibet«, noterede norsk politi.

Desuden eksisterer der ikke længere et arkiv i SeaEscape. Selskabet var i økonomiske vanskeligheder før salget af 'Scandinavian Star' – og trods forsikringspengene gik selskabet senere konkurs. Altså eksisterer der ikke dokumentation for Niels-Erik Lunds udsagn om forhandlinger og markedspris for 'Scandinavian Star'. Kun Niels-Erik Lunds svenske forretningskontakt, skibsmægler Sven-Olof Brax, støtter ham.

Brax har over for norsk politi erklæret, at der lå en købsaftale mellem SeaEscape og Polferries til en pris på omkring 20 millioner dollars. Ifølge den svenske mægler skrev Polferries' topchef, Stefan Gebicki, under på en færdig aftale – 'Memorandum of Agreement' – om købet. Som Sven-Olof Brax siger til Politiken om det polske selskab:

»De var absolut købere, og de skrev under på kontrakten, men så forsvandt direktøren, så jeg fik ikke lov til at købe skibet som mægleren. Så kom næste køber og tog skibet til næsten samme pris«.

Han mener i dag, at prisen var for høj.

»Det var en aldeles for høj pris for det skib, men det var markedsprisen dengang«, siger Sven-Olof Brax.

Men heller ikke Brax kan fremlægge den skriftlige aftale. Igen er det et mundtligt udsagn uden dokumentation.

#### Underskrev ikke dokument

Den daværende polske rederichef Stefan Gebicki bliver vred, da han bliver forelagt, at han skulle have underskrevet en købsaftale til den høje pris.

»Det er ikke sandt. Jeg underskrev aldrig noget dokument. Skibet passede slet ikke til os«.

Den daværende direktør i Pol-Line, Lars-Ove Forsberg, tog sig af Polferries' aktiviteter i Sverige og var med på turen til Miami. Han bekræfter Stefan Gebickis forklaring om, at 'Scandinavian Star' ikke var interessant for Polferries, og at selskabet derfor aldrig afgav et bud på skibet.

Ifølge Lars-Ove Forsberg var det afgørende, at skibet kun havde en agterport, så chaufførerne måtte bakke, når de skulle køre ud.

»Det var ikke godt. Stefan Gebicki og jeg var enige om, at det ikke var et skib, som passede til vores trafik med den ny plads i Swinoujscie, som var baseret på lastbiler og ikke så meget på passagerer«, fortæller Lars-Ove Forsberg og tilføjer:

»Desuden syntes vi ikke, at skibet var i god stand. Så da vi rejste hjem fra Miami, var vi alle enige om, at skibet ikke passede til os. Derfor afleverede Stefan Gebicki aldrig noget bud på skibet«.

Hvad var din opfattelse af SeaEscapes salgpris på 20 millioner dollars?

»Der fandtes ikke nogen anledning til overhovedet at diskutere en pris, for skibet passede ikke til os«, siger Lars-Ove Forsberg.

Han fortæller, at han altid var med, når Polferries' administrerende direktør



tør overvejede at købe nye skibe.

»Jeg deltog i forhandlingerne sammen med Stefan Gebicki, når vi købte andre skibe, fordi det svenske marked dengang var meget stort sammenlignet med det polske marked«.

*Skibsmægler Sven-Olof Brax og SeaEscapes Niels-Erik Lund siger, at Polferries var interesseret i at købe skibet til den pris – og ifølge Brax havde Gebicki underskrevet en aftale?*

»Skulle Stefan Gebicki have skrevet under på en aftale?«.

*Det siger han, at han ikke har. Men Sven-Olof Brax siger det modsatte.*

»Det kan jeg ikke forstå. Men hvis han siger det, må han fremlægge en underskrevet salgsaftale«.

*Men de siger, at de ikke længere har aftalen.*

»Det er så deres problem. Jeg har den kritiske rapport, som Polferries' maskintekniske chef Jan Litwinowicz udfærdigede om 'Scandinavian Star', og den har jeg afleveret til norsk politi«, siger Lars-Ove Forsberg og tilføjer:

»Stefan Gebicki er en meget seriøs mand, og vi var enige. Hvorfor skulle vi byde på et skib, som ikke var brugbart for os? Det ville jo være som at købe en travhest med tre ben«.

Polferries' maskintekniske chef Jan Litwinowicz var med i Miami og var senere på et yderligere besøg i USA for at undersøge skibets tilstand. Han konkluderede, at der var flere fejl ved skibets hovedmaskineri, og hjælpemotorerne var i dårlig stand.

### Ikke interesseret i skibskøb

Ifølge Niels-Erik Lund havde skibsmægler Rolf Knudtzon også en seriøs køber til 'Scandinavian Star'.

Men det kan Rolf Knudtzon ikke huske. Som politiet noterede i afhøringen:

»Vidnet pointerer, at de i hvert fald ikke kan have haft nogen seriøse købere, for så mener han, at de nok ville have solgt skibet«.

Politiken har været i kontakt med Rolf Knudtzon, men han ønsker ikke at udtale sig om sagen.

Det tunesiske rederi, som Niels-Erik Lund har fremhævet også var seriøst interesseret i skibet, har oplyst til norsk politi, at det udelukkende var interesseret i en leje af 'Scandinavian Star'. Alt så ikke et køb, som Niels-Erik Lund har fremhævet.

Norsk politi har forelagt Niels-Erik Lund meldingerne fra de tre parter, som alle siger, at de ikke kan genkende Lunds version. Han fastholder sin version og kalder Stefan Gebickis udlægning for »nonsens«. Han anerkender heller ikke de andres forklaring.

Men den daværende direktør Carl-Axel Psilander fra Stena-koncernen, som solgte 'Scandinavian Star' til amerikanske SeaEscape for 10,3 millioner dollars, har sagt til norsk politi, at videresalget til dobbelt pris til den danske forretningsmand Henrik Johansen »overgår hans fatteevne«.

Skibet havde slet ikke den værdi ifølge Psilander. Han har fortalt politiet, at der ikke findes nogen begrundelse for, at skibet blev solgt til den høje pris.

Politiken har været i kontakt med Carl-Axel Psilander, men han ønsker ikke at udtale sig.

»Vi har lagt sagen bag os«, siger den tidligere direktør i Stena.

Uden hjælp fra hverken eksperter eller skibsmæglere har Oslo Politi selv



**OMKOMNE.** Mange af de 159 omkomne på 'Scandinavian Star' blev fundet i kahytterne. De døde alle af den giftige røg, der bredte sig meget hurtigt. Arkivfoto: Gert Jensen



**SALG.** Niels-Erik Lund stod som mægler for salget af Scandinavian Star i 1990, der fordoblede skibets værdi. Men andre mulige købere afviste prisen som alt for høj. Arkivfoto: Jesper Stormly Hansen

valgt at pege på passagerskibet M/S 'Bolero' som sammenligneligt med 'Scandinavian Star'. Dette skib blev i december 1990 vurderet til at være 42 millioner dollars værd.

Men den sammenligning afvises af den private norske ekspertgruppe fra stiftelsen Etterforskning av mordbrannen på 'Scandinavian Star', som oprindeligt i 2013-14 fik sagen på politiets dagsorden.

Som skibsinspektør og skibsteknisk efterforsker for stiftelsen, Gisle Weddegjerde, tidligere har formuleret det over for Politiken:

»Jeg var i 1991 maskinist på det skib, og det var i en helt anden kategori end 'Scandinavian Star'. Det var en helt andet type skib, som var langt bedre udstyret end 'Scandinavian Star' – og syv år efter blev det solgt for kun 3,5 millioner dollars. Så det er en fuldstændig meningsløs sammenligning«.

Forelagt forløbet med skibshandelen siger Gisle Weddegjerde, at det viser, at der kan være et økonomisk motiv til forsikringsvindelse via en brandstiftelse – selv om norsk politi har konkluderet det modsatte.

»Når skibets værdi pludselig bliver pustet så meget op, er den sum utopisk. Men det giver mulighed for en høj forsikring, og så kan der være et økonomisk motiv til forsikringsvindelse. Desuden virker brandforløbene systematiske og teknisk planlagt, så det kan ikke have været en enlig pyroman. Selv politiet kan ikke længere hævde det«, siger Gisle Weddegjerde.

Politiets egne økonomiske sagkyndige – højesteretsadvokat Georg Scheel og professor Trine-Lise Wilhelmsen fra Nordisk Institut for Søret ved Oslo Universitet – mener, at det kræver en særlig undersøgelse at få undersøgt 'Scandinavian Star's' markedsværdi i 1990.

»Der kan være grund til at få en faglig vurdering af, om denne stærke prisudvikling stemmer med den generelle markedsudvikling for passagerskibe af denne type i den aktuelle periode«, fremhæves det i et notat fra de sagkyndige.

Både stiftelsen og støttegrupperne af overlevende og efterladte har klaget over norsk politis henlæggelse af sagen med henvisning til, at sagen ikke er blevet efterforsket til bunds. Men ingen har fået svar.

Men stiftelsens advokat, Sigurd Klomsæt, er ikke i tvivl:

»Det her viser, at der ingen dokumentation er for, at 'Scandinavian Star' blev solgt til markedsprisen. Det virker, som om SeaEscapes fortælling om markedsprisen blev konstrueret til lejligheden. Den kommer kun fra de aktører, som mener, at de er tjent med at sige det«.

Talsmand Jan Harsem fra den norske støttegruppe er ikke i tvivl om, at oplysningerne viser, hvorfor sagen skal genåbnes.

»Når politiet åbner efterforskningen med udgangspunkt i de økonomiske forhold, og disse centrale spørgsmål stadig står åbne, kan man ikke stoppe efterforskningen«, siger Jan Harsem.

Forelagt forløbet og kritikken svarer Oslo Politis pressechef, Unni Turid Grøndal, i en e-mail, at disse spørgsmål vil indgå i behandlingen af klagen over politiets henlæggelse af sagen, som bliver vurderet af den norske statsadvokat. »Vi finder ikke grund til at foregribe dette i medierne«, skriver hun.

lars.halskov@pol.dk