

Til vurdering hos SKUPs jury, saker publisert i 2025



«Oljefrakten»

Res Publica forlag

Journalist og forfatter: Tarjei Leer-Salvesen

Norge støttet FNs oljeembargo mot Sør-Afrika. Likevel fraktet norske skip 40 prosent av oljen apartheid-regimet på 80-tallet trengte for å opprettholde sitt brutale regime. Norske redere ble involvert med nettverk av kriminelle mellommenn. Gjennom innsyn i utenlandske arkiver og intervju med mannen som hadde ansvar for å omgå sanksjonene, viser journalisten at fortellingen om oljefrakten var en ganske annen enn det de fleste trodde. I praksis ble den norske tankflåten en slags skyggeflåte for ayatollahene i Irans prestestyre. Norske sjøfolk risikerte livet i Persiabukta, med iransk oljen på vei til Sør-Afrika.

1: Innsender

Tarjei Leer-Salvesen, tlf 92429935, e-post: tarjei@leer-salvesen.no

(Tarjei er journalist og bokens forfatter)

Andre bidragsyttere: Redaktør Marte Eielsen i Res Publica forlag har gjort en viktig jobb med boken. En ekstra stor takk til journalist og forfatter Mikal Olsen Lerøen, som bidro med research til et kapittel i boken. Frilanskollega Maren Sæbø bidro med noen dokumenter fra det norske Riksarkivet. Takk for det!

2. Tittel på prosjektet: «Oljefrakten»

Bokens fulle tittel er «Oljefrakten – da norske redere brøt boikotten av Sør-Afrika»

3. Innledning

Fra 1979 oppfordret FN til oljeembargo av Sør-Afrika på grunn av regimets rasistiske og undertrykkende politikk, apartheid. Norge støttet dette, men fulgte ikke opp med noe stortingsvedtak med forbud. I mellomtiden fraktet norske skip 40 prosent av olje apartheid-regimet på 80-tallet trengte for å opprettholde sitt brutale regime. Norske redere ble involvert med nettverk av kriminelle mellommenn.

Hva var det egentlig som skjedde? Og er historien relevant nå når verden diskuterer nye sanksjoner i andre konfliktsaker?

Intervjuer og bruk av grensekryssende innsyn/arkivsøk er de sentrale metodene i dette arbeidet, som strakk seg over tre år.

Jeg som skriver denne metoderapporten, er frilansjournalist Tarjei Leer-Salvesen. Jeg har jobbet med journalist-etisk tilnærming til stoffet og kildene gjennom prosessen, som har tatt

til sammen tre år. Selv om utgiver er et forlag, håper jeg SKUPs jury kan vurdere arbeidet som et stykke journalistikk.

Historien som avdekkes i boken, skriver om fortellingen om Norges rolle i forhold til apartheid-regimet. Det var kjent gjennom oppslag i aviser og tv i 1980-årene at norske skipsredere fraktet olje dit. Men de strukturene som avdekkes i boken, var ikke kjent. Det er også ny informasjon at apartheid-regimet i Sør-Afrika kjøpte mesteparten av oljen de trengte fra prestestyret i Iran, som de offisielt boikottet. Dette er årsaken til at skipene måtte bruke kallenavn og dekke til navnene på skutesiden.

Det var noe pussig med de norske skipsanløpene. De kom jo ikke ned Atlanterhavskysten av Afrika på den vestlige siden av kontinentet. Nesten alle skipene kom sørover med olje langs østkysten. De kom enten fra Iran, eller fra omlastingssteder like utenfor Persiabukta. I praksis ble den norske tankflåten en slags skyggeflåte for Iran, som også var under sanksjoner. Norske sjøfolk risikerte livet i Persiabukta, med iransk olje på vei til Sør-Afrika. Norsk presse dekket spørsmålene om Sør-Afrika og krigen i Persiabukta som to adskilte spørsmål. Denne boken vever de to historiene sammen.

4. Slik kom arbeidet i gang

Denne ideen ble født på en badetur.

Min kone studerte for mange år siden insekter (snutebiller!) i Pietermaritzburg i Sør-Afrika. Blant de mange gode tingene som kom ut av det oppholdet, var at vi ble kjent med Hennie van Vuuren, som i dag jobber som korrupsjonsjeger i Sør-Afrika. Vi fikk besøk av ham sommeren 2022, vi plukket kantareller og tok ham med på badetur på vakre Odderøya utenfor Kristiansand. Der på svaberget luftet jeg en tanke om at jeg håper det en dag vil være mulig å finne ut mer om hva som egentlig skjedde da norske skipsredere hjalp apartheid-regimet med oljefrakt i stor skala. Vår venn svarte at jeg burde se på papirene etter Strategic Fuel Fund, hvor han selv hadde søkt etter informasjon i sitt eget arbeid.

Disse dokumentene var deponert som en privat samling ved arkivet South African History Archive (SAHA) i Johannesburg, hvor det er mulig å søke forskertilgang. Og jeg hadde en privat grunn til å besøke Mbabane i nabolandet eSwatini, som kun er en busstur unna. En reise til Sør-Afrika er et dyrt prosjekt for en frilanser, men denne første turen skulle jeg foreta av andre grunner uansett. Så jeg tok sjansen, søkte, og fikk innvilget forskertilgang. Jeg var åpen om at mitt ærend i arkivet var som journalist.

Da jeg reiste ned første gang, var det ikke opplagt at materialet skulle bli bok, og for så vidt ikke sikkert at det ville bli noe i det hele tatt. Men funnene ved dette første arkivsøket var så spennende at jeg valgte å jobbe videre med saken. Jeg så konturene av en historie som var

annerledes enn den jeg husket fra 80-årene. Nå leste jeg mer av den tidligere pressedekningen på nytt, og konkluderte med at arbeidet Sør-Afrika gjorde for å finne veier rundt internasjonale sanksjoner er en historie som har aktualitet inn i vår tid.

Med krig i Ukraina og sanksjoner mot Russland, vil det være interessant med en bok som undersøker hva som egentlig skjedde i Sør-Afrika, som ofte brukes som referanse når det er snakk om sanksjoner mot land. Så kontaktet jeg Res Publica forlag og spurte om de var interessert i en bok om dette. De sa ja med en gang.

5. Metode

Da jeg reiste til Sør-Afrika første gang, var det med helt åpne spørsmål knyttet til oljefrakten til landet. Jeg visste fra tidligere pressedekning at norske skipsredere hadde fraktet olje til apartheid-regimet til tross for FN-embargoen. Jeg visste lite om omfanget, hvordan det ble organisert og hva dette var en del av. Jeg hadde spørsmål som: Hvor stort var omfanget? Hvor kom oljen fra? Hvorfor gjorde de dette? Hvem bidro med hva?

Jeg hadde hørt rykter om at noen skipsredere fra mitt hjemdistrikt (Kristiansand/Sørlandet) var aktive i dette. At John Fredriksens bidro, var kjent. Også Bergesen visste jeg om fra før.

Privatarkivet i Johannesburg

Den første tanken min, var at jeg skulle komme hjem fra arkivet i Johannesburg med masse dokumenter som nevner alle disse skipsrederne konkret.

Det gjorde jeg slett ikke. Men jeg fant noe annet.

De dokumentene jeg hadde bedt om forskertilgang til, er dokumentsamlingen til S. J. van Zyl, mannen som fra 1987 og frem til litt inn i Nelson Mandelas styre i Sør-Afrika ledet Strategic Fuel Fund og Central Energy Fund. Oppgaven hans var å skaffe olje til et land som var rikt på absolutt alle slags naturressurser utenom én, olje. Men olje måtte til i store mengder for det som var kontinentets største økonomi, som hadde en stor politistyrke for å sikre at det hvite mindretallet kunne holde kontroll på den undertrykte majoritetsbefolkningen, og som drev krig mot flere av sine naboland. Uten olje, ville regimets operasjoner simpelthen stoppe opp. Og da FN ba om stans i oljetilførselen, ble det Strategic Fuel Funds oppgave å holde oljen flytende inn til landet i strie strømmer. Jobben til van Zyl var rett og slett å lure FN-sanksjonene.

Noen år etter Sør-Afrikas første frie valg i 1994, da sanksjonene var avsluttet og ANC styrte landet, ble van Zyl anklaget for misligheter da en anklager mente den manglet dokumentasjon for penger i fondet. Forholdene ble aldri bevist, men det førte til at han sluttet i unåde. Da tok

han med seg store mengder dokumentasjon. Og det er disse dokumentene som nå har blitt gjort tilgjengelig som en privat samling ved hans gamle universitet, Witwatersrand i Johannesburg.

Dokumentene i arkivet handler om

- Anklagene mot van Zyl i 1997, og forsvaret hans mot disse
- Hva som var Strategic Fuel Fund og Central Energy Funds oppgaver
- Hvordan oljeinnkjøpene ble organisert og finansiert
- Energi-infrastrukturen i Sør-Afrika gjennom 1980-årene og litt inn på 1990-tallet
- Bruken av agenter og mellommenn for å sikre tilførselen av olje til det sanksjonsrammede landet

Her var det mye stoff som var ukjent for meg som hadde sett på disse affærene med et «norsk» blikk inntil nå. Jeg reflekterte over at det samme gjelder mye av pressedekningen i saken. Norske journalister skrev mye om de politiske diskusjonene hjemme i Norge om apartheid. De dekket hva kirken, fagbevegelsen og solidaritetskampanjene hjemme mente, og lot skipsrederne svare på disse utfordringene. Men det jeg leste her, var perspektivene fra apartheid-regimet. Dét var en stemme som i liten grad kom frem i mediene hjemme den gangen.

Dokumentene forteller mye om bruken av mellommenn som fikk lukrative avtaler for å organisere at oljen kom frem til Sør-Afrika. Selgerne av oljen fikk også ekstrabetaling. Og i mange av dokumentene kommer det frem at det er snakk om olje fra Iran. Det overrasket meg. Jeg visste at Sør-Afrika og Iran hadde hatt et tett forhold frem til 1979. Men da sjahen av Iran ble styrtet, og prestestyret til ayatollah Khomeini tok over, skiftet Iran side på den verdenspolitiske arenaen. Fra å ha vært en alliert av både USA, Sør-Afrika og Israel, ble Iran fra 1979 en fiende. Iran ble utsatt for sanksjoner fra USA, og Sør-Afrika ville heller ikke (offisielt) handle med landet. Iran på sin side tok til orde for oljeboikott av Sør-Afrika.

Hvorfor antydet dokumentene jeg hadde foran meg at oljehandelen fortsatte? Den tok riktignok en del rare omveier. Men Iran fortsatte å være Sør-Afrikas viktigste oljeleverandør. Dette pirret min nysgjerrighet. Jeg måtte undersøke mer.

OCR og oversetterprogrammer

For journalister som er vant til at all tekst er digital, er slike arkivinstitusjoner kanskje litt eksotisk. Man har ofte å gjøre med originaler, dokumenter som ikke finnes andre steder. Derfor er det strenge regler for hvordan man skal håndtere dokumentene, og man kan ikke ta de med seg. På lesesalen til SAHA var det ingen profesjonell skanner. Det var bare et stort bord, litt halvdårlig lys, og en deltidsarbeidende arkivar som var vennlig og hjalp så godt hun kunne.

Noen av dokumentene fra Sør-Afrika var på zulu, mange var på afrikaans, og en del var på engelsk. Da jeg jobbet i arkivene, var Google Lens et nyttig verktøy for å få raske oversettelser som kunne hjelpe meg å forstå hva som var verdt å bruke mer tid på – og hva jeg kunne legge til side. Jeg tok vare på mye som handlet om pengesummer, overføringer og internasjonale bankforbindelser. Jeg tok også vare på mye som handlet om de sørafrikanske myndighetenes granskning av Strategic Fuel Fund. Jeg laget parallelle mapper for de originale skanningene og avfotograferte dokumentene, og for de som ble behandlet med OCR-programvare for å gjøre bildene søkbare.

Jeg forsøkte meg frem med litt ulike programmer, og landet på at det fungerte best for meg var å skanne dokumentene med Adobe Scan på telefonen, som tillater at man bygger en PDF med bildene mens han holder på, slik at man én rapport på 30 sider kan lagres som én fil i stedet for 30 løsrevne bilder.

Når jeg kom hjem, brukte jeg Adobe DC Pro sin OCR-funksjon på dokumentene for å tilføre søkbarhet.

Et statlig arkiv i Amsterdam

Når man leser nyhetssakene fra 1980-årene der norske aviser dekker diskusjonen om oljefrakten til Sør-Afrika, er det mange kritikere fra kirken, fagbevegelsen og solidaritetsorganisasjoner som Fellesrådet for det sørlige Afrika. De hadde sterke meninger om hva skipsrederne bør gjøre, og jobbet for å få Stortinget til å vedta lovverk som skulle formalisere FNs politikk for en oljeembargo så lenge apartheid-politikken fortsatte. Men det var en annen aktør som flere ganger hvert eneste år bragte nyheter om oljetankernes bevegelser.

Shipping Research Bureau var en effektiv, men liten organisasjon i Nederland som fikk sin finansiering fra kirkesamfunn, fagforeninger og i løpet av årene også litt fra både svenske og norske bistandsmyndigheter. Denne NGO-en jobbet tett med FN og ble til i kjølvannet av en konferanse i Amsterdam i 1980 i regi av FNs arbeidsgruppe om sanksjoner, et eget «oil embargo»-seminar, som konkluderte med at det var essensielt å opprette en mekanisme for å overvåke all oljefrakt til Sør-Afrika. ANC, fagbevegelsen og de andre viktige organisasjonene i den sørafrikanske frigjøringsbevegelsen ønsket økonomiske sanksjoner. Men dersom et slikt ønske skulle ha noen effekt, måtte noen ta oppgaven med å følge med på oljehandelen. Man skulle tro FN gjorde det selv etter et slikt vedtak som gjorde, men FNs egen mekanisme for overvåking av tankfarten tok mange år å få på plass.

I en ganske sliten, nedlagt skolebygning i Amsterdam satt altså en håndfull idealister, delvis hjulpet av en britisk frilans gravejournalist og en norsk bidragsyter fra Fellesrådet for det sørlige Afrika, og gjorde så godt de kunne for å kartlegge den internasjonale oljetank-farten. De er gjengitt som premissleverandører for faktagrunnlaget i brorparten av artiklene om dette

temaet fra 1980-årene i norsk presse, og i mange andre land. Da Sør-Afrika fikk en overgang til demokrati og sanksjonene ble fjernet, var oppgaven deres over.

En tidligere ansatt, Richard Hengeveld, fikk i oppgave å samle sammen både publikasjonene deres og researchen som lå bak. Han deponerte hele samlingen som et arkiv hos IISG, en statlig institusjon i Nederland som best kan oversettes med navnet Institutt for Internasjonal sosial historie. Her ligger en mange arkiver fra frivillige organisasjoner og politiske kampanjer, tilgjengelig for studenter, forskere og andre nysgjerrige som meg. De har digitalisert arkivkatalogen. Allerede før jeg ankom, visste jeg at det var håp om å finne mer her om det jeg mangle fra Johannesburg. Denne organisasjonen var tettere på hvert enkelt rederi og hvert enkelt skip. Jeg bestilte mapper med navn som «John Fredriksen», «Bergesen», «Mosvold» og «Lorentzen».

Det var denne gjengen som viste verden hvordan norske skipsredere fraktet olje til Sør-Afrika i årene FN oppfordret til boikott. De fokuserte imidlertid lite på oljens opprinnelsesland. Det de kartla nitidig, var «siste kjente havn» før ankomst Sør-Afrika. Det var ofte omlastingssteder i farvannene utenfor Persiabukta.

Det ble to reiser til Amsterdam. På den første reisen gikk jeg gjennom dokumentene, avfotograferte og tok notater. Hjemme gikk jeg grundig gjennom funnene, og gjentok prosedyren med OCR-behandling av filene og parallelle mapper for de behandlede og de ubehandlede dokumentene.

Men da jeg hadde kommet lenger med intervjuene mine, fikk jeg høre at Hengeveld, som hadde ordnet disse arkivene, fortsatt var i live og oppgående. Han hadde også jobbet i organisasjonen. Jeg reiste tilbake for å møte ham. Han fortalte meg mye om hvordan de jobbet med kartlegging av rederienes aktiviteter. Det var nyttig å få en tidsvitneskildring av de mange dryppene med informasjon som jeg hadde sett spor av i de skriftlige dokumentene.

De første årene av arbeidet, satt Shipping Research Bureau manuelt og skrev på kartotek kort med en blanding av håndskrift og skrivemaskiner. Det tok flere år før de fikk sin første datamaskin på deling. Likevel maktet de å pusle sammen informasjon som noen av verdens mektigste skipsredere, mesterlig lyssky råvarehandlere og den ressurssterke sørafrikanske staten jobbet så hardt for å skjule. Hvor kom informasjonen fra? De jobbet omtrent som gravejournalister, med en god blanding av skriftlige kilder og muntlige informanter. Enkelte av dem jobbet hos havnemyndigheter og i rederier, og noen tok så stor risiko ved å dele informasjon at navnene deres for alltid blir beskyttet. Enkelte av arkivboksene hos Institutt for internasjonal sosial historie i Amsterdam er fortsatt klausulert av denne årsaken. En av de ikke-navngitte kildene er en 'ship-spotter' i Durban. Der var flere slike, folk som var lidenskapelig opptatt av å identifisere skipstyper og navn med samme iver som bevegelsen som samler seg langs rullebanene ved flyplasser for å gjøre det samme med fly. Denne mannen var bosatt på et høydedrag, og med god optikk var han i stand til å se helt ut til lastebøyen når det var klarvær. Hengeveld forteller om en slik, som en dag fulgte godt med da et skip lå der med skipsnavnet tildekket av seilduk for å skjule hvem de var. Det var nok vind den dagen til at

loddene ble løftet til siden, og deler av skipsnavnet ble avslørt. Kilden noterte de bokstavene han så, sammen med dato og skipets farge og lengde. Når Hengeveld hadde dette, var det nok til å identifisere skipet sammen med annen informasjon de hadde.

Fra en av sjømennene jeg intervjuet, Leif Harsem om bord på Odd Godager-skipet Norse King, fikk jeg en historie som lignet veldig. De lå nettopp i Durban da de opplevde å bli avslørt av en seilduk som blåste til siden og de ble observert fra land. Ved nærmere undersøkelser fikk jeg (dessverre) avkreftet at det var snakk om den samme historien. Vi snakket ikke om det samme øyeblikket – eller skipet. Men Harsem og Hengeveld forteller i alle fall om det samme fenomenet. Shipping Research Bureau hadde kontakt med mer enn én ship-spotter, og det er flere slike notater i materialet deres. Når havnemyndighetene og Strategic Fuel Fund fryktet at skipene skulle bli avslørt og avbildet, så hadde de grunn til det.

Uønsket gjenbruk av data og Skipslistens død

En annen og fornøyeelig historie i materialet, handler om Skipslistens død.

Norges Handels og Sjøfartstidende (forløperen til Dagens Næringsliv) publiserte i nesten 100 år noe de kalte Skipslisten. Det var en oversikt over norskeide skips bevegelser, basert på informasjon fra rederiene. I starten var den et eget produkt, men ble på et tidspunkt et fast innslag i avisen på torsdager. Profesjonelle kunder kunne bruke listen til å se hvor lasten var og hvor de kunne leie mer lastekapasitet. Familie og venner hjemme kunne se hvor deres kjære befant seg.

Denne listen var jo åpent publisert informasjon, til glede for alle interesserte lesere. En av disse var aktivisten Øystein Gudim. Når jeg går gjennom Shipping Research Bureau sine arkiver i Amsterdam, åpenbarer det seg en rik korrespondanse mellom Fellestrådet for det sørlige Afrika og aktivistene i Nederland om norske skips anløp i Sør-Afrika. Skipslisten er en hyppig referanse. Jeg intervjuet Gudim til arbeidet med boken, og spør spesielt hvordan de brukte Skipslisten.

Han fikk et abonnement på Norges Handels og Sjøfartstidende fordi hans oppgave i arbeidet var å lese Skipslisten. Han førte en oversikt over relevante skipsbevegelser og sendte disse til Shipping Research Bureau. Uvanlig mange norsk-eide tankskip var oppført med avgang fra oljehavnen i det arabiske emiratet Fujairah og oljeterminaler i det samme området. Skipene gikk angivelig i retning havner i Asia. Det var flere ting som var pussig med mønsteret. Tiden stemte dårlig. De kunne ikke rekke frem og tilbake på den tiden som var angitt, men de kunne kanskje rekke sørover til Durban. Det andre var at mange av skipene seilte fullastet ut fra en oljehavn, og noen uker senere returnerte de til en ny oljehavn, uten å rapportere hvor de hadde vært i mellomtiden. Tilsynelatende uten å ha kvittet seg med lasten. Kunne dette stemme?

Gudim sier at Shipping Research Bureau satt med lommekalkulator og informasjon om maksfarten til ulike tankskip med og uten last og kunne regne på hvor fort de kunne seile fra ett område til et annet. Gudim var inspirert av dem.

I sum klarte de å påvise en rekke feil i Skipslisten. Opplysningene som ble trykket, var manipulert for å skjule skipsanløpene i Sør-Afrika. Noen av tankrederiene serverte simpelthen listen med faktafeil i de tilfellene der deres skip forsynte apartheidstaten med olje. Skipet Mospoint fra Mosvold Rederi i Farsund ble avslørt av Shipping Research Bureau og hengt ut i Fædrelandsvennen som et eksempel på skip som oppga å være i Singapore mens det i virkeligheten var i Sør-Afrika.

Når Skipslisten ble brukt av aktivister som gjorde research til kritiske rapporter, førte det til murring og misnøye i deler av rederstanden. «Vårt rederi ønsker ikke å bli mistenkeliggjort og trakassert. Når noen bruker Skipslisten i den hensikt, svarer vi med å trekke våre skip fra listen», uttalte operasjonssjef Helge Skollebold hos Mosvold rederi i Farsund i avisen. De trakk seg fordi den publiserte informasjonen ble lest og ettergått, av andre lesere enn de opprinnelig hadde sett for seg.

Etter at avsløringene nådde humorspalten Hugin og Munin i Vårt Land og næringslivsavisen ble gjort narr av, var det nok. Det var da redaktør Kåre Valebrokk sa de bevingede ord: «Nå hiver vi dritten over bord». (Dette ble gjengitt i en artikkel av Morten Møst i 2014. Boken er gjennomgående utstyrt med sluttnoter og har en tilhørende litteraturliste.) Avisen sluttet simpelthen å publisere Skipslisten. Hele det redaksjonelle produktet forsvant. Jeg tok med historien i boken, som et eksempel på hvordan aktivistene den gangen jobbet og hva det førte med seg. I dag følger journalister og andre skipene på marinetraffic.com og lignende tjenester. Men også i dag forekommer det at skip skjuler seg ved å skru av AIS-en eller simpelthen manipulere dataene som blir sendt. Fenomenene er de samme, selv om teknologien endrer seg.

Litteratursøk

En nødvendig del av arbeidet i slike prosjekter, er litteratursøk. Det er minst tre formål med disse søkene:

- Forstå konteksten for hendelsene bedre
- Undersøke hva som allerede er kjent, så man bedre ser hva av eget stoff som fremstår som nytt
- Finne navn på tidsvitner, så man kan undersøke hvem som er i live og aktuelle som intervjuobjekter i nåtid

Til litteratursøkene gjorde jeg noe bruk av Retrievers mediearkiv, som jeg har gjort ofte før. Men denne gangen konkluderte jeg med at Nasjonalbibliotekets digitale nettbibliotek har blitt

betre. Her er tilbudet av norske aviser i fulltekst knallgodt – ofte tilbake til avistitlene ble grunnlagt.

For å få de beste søketilgangene, må man enten være knyttet til en akademisk institusjon, være på fysisk besøk ved et bibliotek, eller logge på med BankID og søke tidsavgrenset tilgang for 8 timer om gangen. Dette gjorde jeg ved starten av hver arbeidsdag i mange uker. Metoden fungerer også for å lese de fleste boktitlene Nasjonalbiblioteket har skannet, og disse er også søkbare.

En kaffe i Bergen

Jeg var innom Universitetet i Bergen. Det hender jeg underviser om innsyn i offentlige dokumenter, og hos Senter for undersøkende journalistikk (SUJO) skulle jeg fortelle studentene til Mikal Olsen Lerøen om blant annet innsyn på tvers av landegrenser. I en pause tok vi en kaffe, som ble avgjørende for dette bokprosjektet.

Mikal mistet faren sin da han var ung og i førstegangstjenesten. Faren var kaptein på et skip som gikk i den beryktede skytteltrafikken mellom oljeterminalen Kharg innerst i Persiabukta og omlastingssteder lenger ute, hvor tankskip hentet olje som skulle fraktes til det såkalte verdensmarkedet. Da Iran-Irak-krigen (1980-1988) hadde pågått noen år, startet en fase med målrettede angrep på sivile skip. Irak angrep oljetankere som fraktet olje for iranerne. Iran gjorde det samme med skipene som fraktet olje for Irak. Det ble kalt «The Tanker War». Totalt 609 ganger ble sivile skip angrepet under den krigen. 71 av angrepene rammet skip som enten var eid av norske redere, kontrollert av norske eiere eller driftet av norske operatører. 89 sjøfolk mistet livet på disse skipene som hadde forbindelse til Norge. En av dem var altså Mikals far, og Mikal har både laget Brennpunkt-dokumentar og skrevet bok om saken. I boken intervjuer han en rekke sjøfolk om opplevelsene deres. Men boken hans handler om det som skjedde i Persiabukta, ikke om hvor oljen skulle hen.

Jeg forteller ham om arkivbesøket i Johannesburg, og spør om det kan være slik at min historie på sett og vis begynner der hans bok slutter? Er infernoet de norske sjøfolkene opplevde rett og slett det som skjer i forkant av oljeleveransene til apartheid-regimet?

Vi blir enige om å samarbeide om denne dimensjonen i boken. Vi snakker med forlaget om dette, og avtalen ble at Mikal skulle ta en prat med noen av kildene sine som han mente kunne ha relevante erfaringer for mitt prosjekt, og spurte om de kunne tenke seg å snakke med meg. Det var veldig raust av ham å bidra slik, og kapitlet med sjøfolkene ville ikke blitt det samme uten hans hjelp.

I tillegg til bidragene fra Mikal, la jeg ut forespørsel i en Facebook-gruppe for sjøfolk som seilte under Iran-Irak-krigen. Der skrev jeg: *«Hei! Jeg seilte ikke i PG på 80-tallet, men arbeider som journalist og forfatter. Jeg skriver bok om oljefrakten til Sør-Afrika på 80-tallet. Mange av de norskeide skipene som dro dit fraktet olje fra PG, som ble hentet i Iran, ved Sirri, eller som var fraktet ut til Oman*

før videre eksport. Jeg melder meg her fordi jeg ønsker å intervju flere av dere som har erfaring fra denne perioden. Har du en historie å dele? Du når meg her på PM, og ta gjerne kontakt på e-post [tarjei@ leer-salvesen.no] Vennlig hilsen Tarjei Leer-Salvesen»

Denne meldingen traff godt, og jeg fikk flere viktige kilder på den måten. Fortellingene fra sjøfolkene ble viktige av flere grunner. De beskriver bevegelsene med en detaljgrad og troverdighet som styrker det skriftlige materialet jeg har samlet inn. I tillegg bidrar de med et stort alvor og en ekstra dimensjon i saken. Mange av de følte de ikke hadde noe valg når det gjaldt hva slags seilaser de var med på, og de trukket inn i krigen i Persiabukta med stor fare for liv og helse. Mange kom hjem med psykiske senskader.

En ekstra tur til Cape Town

Prosjektet vokste i omfang i to runder mens jeg jobbet med det. Jeg forsøker hele tiden å bevege meg mellom intervjuer med øyenvitner som ser tilbake og forteller hva de husker, og dokumenter som oppstod i samtiden og er bevart i arkivene. I tillegg til sjøfolkenes erfaringer som fikk god plass i boken, dukket det opp en mulighet til. Da jeg tok kontakt med arkivarer og journalister i Sør-Afrika på jakt etter dokumentene fra Strategic Fuel Fund, spurte jeg alltid om de visste om andre som fortsatt lever, som kan fortelle. Og det var en mann jeg ønsket mer enn noen å snakke med. Men var han i live?

Jeg fant ikke spor av ham i mediene i Sør-Afrika de siste årene. Men S. J. van Zyl, mannen som hadde ledet Strategic Fuel Fund, og som sto bak papirene jeg hadde lest i Johannesburg, kunne kanskje være mulig å få tak i. Jeg gjorde flere forsøk på å nå ham. Under min andre reise til Sør-Afrika i dette prosjektet, oppnådde jeg omsider kontakt. Han var positiv til å ta en prat. Men det passet det ikke for ham mens jeg var i landet. Jeg reiste hjem igjen, med stigende håp – men også en uro. Når man vil intervju mennesker som har passert 80 år med god margin, og har sviktende helse, da vet man ikke hvor mye tid man har. Jeg reiste ned igjen noen måneder senere, og denne gangen fikk vi det til. Vi møttes i utkanten av Cape Town, og han ga et åpenhjertig intervju. Samfunnet rundt ham hadde gått videre, og det var lenge siden han selv ble pensjonist. Han hadde ikke noe å tape på å fortelle om jobben med å omgå FN-sanksjonene nå. Dessuten var han nokså stolt av det han hadde vært med på å få til.

Fortellingen til van Zyl, som passer godt med funnene i arkivene, underbygger det som er hovedhistorien i boken: at Sør-Afrika kjøpte iransk olje i stor skala, og foretrakk nettopp de iranske oljekvalitetene. Hemmeligholdet var ikke der fordi norske skipsredere ville det, men fordi sørafrikanske myndigheter krevde det. Dette passer også godt med fortellingene fra skipsredere som Mosvold og Hansen-Tangen.

Jeg spurte van Zyl spesielt om bruken av kriminelle mellommenn som Deuss og Rich. Jeg hadde lest mer om begge to, både i arkivet etter Shipping Research Bureau og bøker og aviser, og visste nå at de to hadde lange rulleblad for svindel og sanksjonsbrudd. Marc Rich var i en del år på FBIs «10 most wanted»-liste i selskap med blant annet terroristen Osama bin Laden.

Reaksjonene på de to navnene var svært forskjellige. Deuss fnøs han av, snakket stygt om og sa han ikke ville ha noe med å gjøre. Rich fikk en liten lovpris. Det var tydelig at van Zyl husket ham med respekt og begeistring den dag i dag.

Det begge disse to gjorde, Deuss var viktigst i den tidlige fasen av sanksjonene og Rich i den senere fasen, var å etablere selskaper med nøytrale navn og adresse i postbokser i ulike skatteparadiser. Fra disse strukturene organiserte de bestillinger av olje til Sør-Afrika. Noe av oljen kom fra Brunei, noe fra Egypt, og et par laster kom faktisk fra Nordsjøen selv om dette fenomenet var marginalt. Iran forble hovedleverandøren.

6. Etikk

Når journalister publiserer sine saker mellom stive permer og utgiver er et bokforlag, kan ikke sakene klagen inn for PFU. Jeg vil likevel ikke legge fra med journalistetikken. Den gir gode føringer for hvordan kilder bør håndteres og for kontroll av opplysninger. Jeg har jobbet med denne boken på samme måte som når jeg jobber med artikler for en avis.

De skipsrederne som er omtalt, og fortsatt lever, har fått brev med informasjon om bokprosjektet og invitasjon til å bidra med intervjuer. Der de den gang aktive rederne er borte og andre driver selskapene videre, har jeg skrevet til selskapene og bedt dem kommentere. Noen av skipsrederne bidrar i boken. Andre tok kontakt tilbake og forklarte at de følte det var for lenge siden, og ba meg basere meg på skriftlige kilder fra samtiden. Noen svarte dessverre ikke i det hele tatt.

Flere sjøfolk bidro med sterke historier på trykk. Disse er publisert med sjøfolkens navn og navn på skip. Noen av sjøfolkene jeg snakket med, ville bare bidra anonymt. Jeg har satt pris på også disse samtalene. Men jeg ville ikke trykke disse fortellingene i anonym form, da jeg ville satt en annen standard for boken ved å trykke saker med alvorlige anklager mot enkelte redere med helt anonym avsender.

Flere av intervjuobjektene er så gamle at jeg i noen tilfeller har rådført meg med nære slektninger før jeg tar kontakt – for å få en vurdering av om de er i stand til å la seg intervju.

Da jeg ville intervju S. J. van Zyl i Sør-Afrika, insisterte han på at datteren skulle få anledning til å overvære intervjuet. Jeg aksepterte det, og hun brøt ikke inn på noen måte. Jeg tror egentlig det påvirket intervjusituasjonen positivt. Inntrykket mitt var at han i datterens nærvær anstrengte seg litt ekstra for å svare godt og huske så mye som mulig.

Jeg har i arbeidet med denne historien ikke sett behov for å bruke skjulte opptak, falsk identitet eller andre kontroversielle metoder.

7. Spesielle erfaringer

Dette er en bok som forteller om en lite ærerik del av norsk skipsfarts historie. Jeg lister opp hvert enkelt rederi, og forteller hvilke skip de brukte da de anløp Sør-Afrika og hvor mange ganger i de gjorde det i perioden da FN mente Sør-Afrika burde hindres i å kjøpe olje. FN mente apartheid var en forbrytelse mot menneskeheten. Så da boken var publisert og kom i bokhandelen og fikk sin første anmeldelse, stålsatte jeg meg da den første skipsrederen ringte. Jeg var forberedt på en skyllebøtte. Men det ble en varm liten prat, og han avsluttet med å si at boken skulle gis i gave til sønnene hans. Han følte seg forstått og tatt på alvor.

Hvorfor? Fordi jeg også bruker plass til å interessere meg for skipsredernes dilemma. Det var en veldig tøff periode for tankfarten, med sviktende fraktrater og mye overkapasitet. Mange skip havnet i opplag, mange redere måtte selge med tap. Ansvaret de følte for rederienes overlevelse og at sjøfolkene ikke skulle bli arbeidsledige er også en del av historien, og den har fått plass midt oppi all kritikken. Dagen etter kom en lignende telefon fra en annen skipsreder.

Og dette er jeg ikke vant til. Det er sjelden de jeg skriver kritisk om, er de som takker. Kanskje skipsrederne er en gruppe som ikke er vant med at journalister forsøker å se også deres perspektiv.

8. Motstand

«Beskriv motstanden dere har møtt og hvordan dere har jobbet for å overkomme eventuelle hindre.» oppfordret SKUPs jury.

Det har ikke vært noen aktiv motstand å snakke om i denne saken.

Noen sure henvendelser har jeg fått, fra sjøfolk som spør hvorfor i alle dager jeg roter i denne vonde gamle historien og ber meg la saken ligge. Da forklarer jeg bare at jeg mener det er mye å lære av historien, og at det er jobben vår som journalister.

Og det er selvsagt kjedelig å henvende seg mange ganger til enkelte skipsredere som ikke vil bidra til å belyse en historie de vet mye om. Jeg har lest en del om hvilken tøff motstand som rammer andre journalister som har levert metoderapporter til SKUP, av aktivt hemmelighold, trusler mot egne journalister og press mot kildene.

Av og til er jobben vi gjør farlig. Denne gangen var den ikke det. Det var bare tidkrevende.

For kolleger som vil drive med gravejournalistikk der trusselbildet er lavt – anbefales varmt en tur i historiske arkiver

9. Organisering av arbeidet

Jeg er frilansjournalist. Dette var et tidkrevende og dyrt prosjekt som strakk seg over tre år, som medførte tre reiser til Sør-Afrika og to reiser til Amsterdam, samt en rekke småturer i Norge for å snakke med både forlag og intervjuobjekter.

Antall arbeidstimer? Det tør jeg ikke regne på, og timelønnen blir lav til tross for noen lyspunkter. La oss likevel nevne lyspunktene:

- Jeg fikk raskt et interessert forlag, og har samarbeidet godt med redaktør Marte Eielsen i Res Publica hele veien.
- Jeg fikk støtte fra Norsk faglitterær forfatter- og oversetterforening til manusutvikling. Det gjorde det mulig å sette av en del tid i 2025 til å fokusere på selve skrivejobben, når det meste av researchen var gjort. (Men den tidkrevende researchen finansierte jeg selv)
- Stiftelsen Fritt Ord bidro også med litt støtte, som hovedsakelig ble brukt på reiseutgifter.

Jeg har hele tiden hatt andre prosjekter gående parallelt med boken. Det tar lang tid å skrive bok, om man skal gjøre dette skikkelig. Men det var verdt innsatsen. Det kom også en økonomisk bonus i etterkant. Et par uker etter publisering, vedtok Kulturrådet å kjøpe boken inn til alle norske bibliotek. Like over nyttår, etter fem uker med salg, meldte forlaget at de må trykke flere bøker.

For å rekke forlagets deadline, ofret jeg nesten hele sommerferien 2025. Det var et uttrykk for at jeg ikke har vært fullt så flink til å planlegge størrelsen på de ulike arbeidsoppgavene som jeg burde ha vært.

10. Dette er nytt

Sammenhengen mellom oljefrakten til Sør-Afrika og infernoet i krigen mellom Iran og Irak og det som rammet med norske sjøfolk i Persiabukta er et nytt perspektiv på denne viktige epoken i norsk skipsfart.

Det at Iran fortsatte å være Sør-Afrikas viktigste leverandør av olje til tross for den gjensidige offisielle boikotten mellom disse landene, finner jeg ikke omtalt i annen presse.

Videre mener jeg at det er denne storpolitiske hemmeligheten som var årsaken til at norske skip ble beordret av sørafrikanske havnemyndigheter til å operere med fiktive kallenavn og dekke til de ekte navnene på skutesiden. Det norske sjøfolk var med på frem til 1987 var ikke brudd på norsk lov, men alt hemmeligholdet fikk mange av dem til å tro det.

Strategic Fuel Funds bruk av kriminelle mellommenn som John Deuss og Marc Rich bidro til at oljelaster fra Iran ofte ble hentet av norske skip etter omlasting i farvann utenfor Persiabukta. Resultatet ble at oljens opphav ble vanskeligere å spore. I praksis kan man si at de norske redernes skip ble brukt som en slags «skyggeflåte» for det iranske prestestyret. (Jeg kan imidlertid ikke bevise at rederne var klar over dette. De forteller selv at de ikke forholdt seg til mellommennene direkte.)

Det er en del andre detaljer i boken som kanskje fremstår nye for en del lesere når det leses i sammenheng, men som likevel er omtalt tidligere i artikler og bøker som er redegjort for å litteraturlisten bak i boken. Jeg er ikke den første som skriver om disse temaene. Men jeg fant ut en del nytt, som endrer fortellingen.

11. Konsekvenser

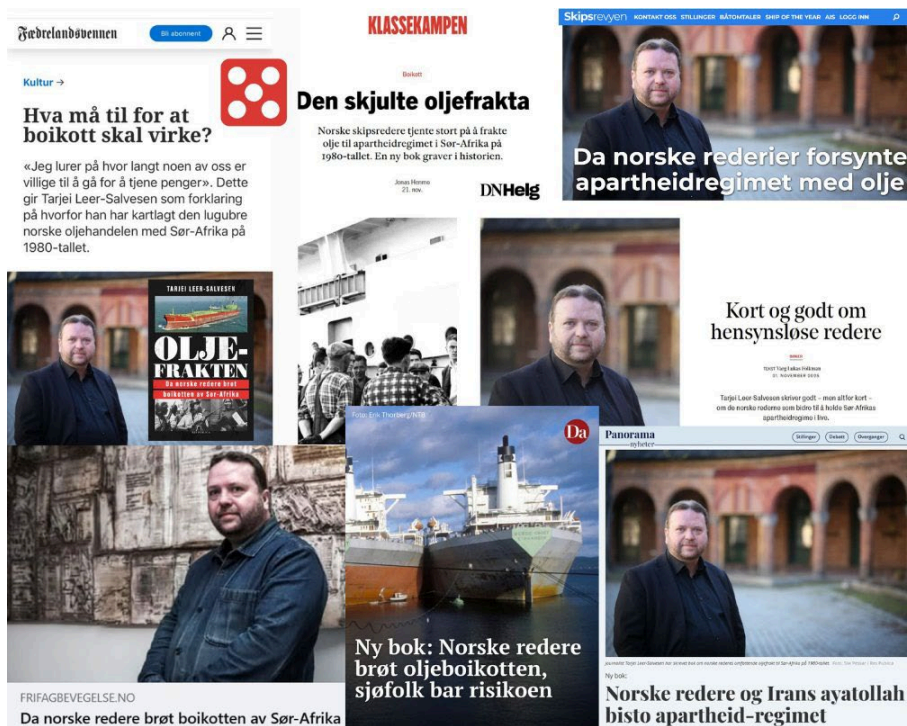
«Hva har sakene ført til? Oppsummer.» heter det i SKUPs krav til metoderapportene.

Konsekvenser av denne boken? Foreløpig ingen. Dette er en bok som ble utgitt i slutten av november 2025. I starten av januar 2026 kan jeg foreløpig telle seks svært positive bokanmeldelser, en lang rekke intervjuer og andre omtaler, som til sammen bidrar til å spre historiene i boken. Slik bidrar man kanskje til å justere historiefortellingen om hvilken rolle norske skipsredere faktisk spilte i denne saken, som er en sentral referanse når sanksjonspolitikken diskuteres. Og det er viktig i seg selv: å søke spredning av riktig historie.

Hendelsene som beskrives i denne boken ligger for langt tilbake i tid til at det kunne vært aktuelt å diskutere om noen skal stilles til ansvar i nåtid. Dette er historie. Det vi kan håpe på, er å lære av fortiden.

I bokens siste kapittel trekker jeg sammen funnene i arbeidet og spør hva man kan lære av sanksjonene mot Sør-Afrika og bruddene på denne sanksjonspolitikken når man diskuterer lignende virkemidler mot andre land i dag. Kanskje er det nyttig for noen. Og kanskje kan boken og denne metoderapporten inspirere andre journalister til å gå på jakt etter gode historier i utenlandske arkiver som ikke er digitalisert.

KI-verktøyene kan ennå ikke trenge inn overalt. Noen ganger må man fortsatt dra dit selv.



Boken fikk mye oppmerksomhet og bidrar til å endre historien om hva som skjedde da FN ville hindre apartheid-regimet i Sør-Afrika i å kjøpe olje.



S. J. «Kobus» van Zyl med journalist Tarjei Leer-Salvesen etter intervjuet i Cape Town. Foto: Randi R. Leer-Salvesen