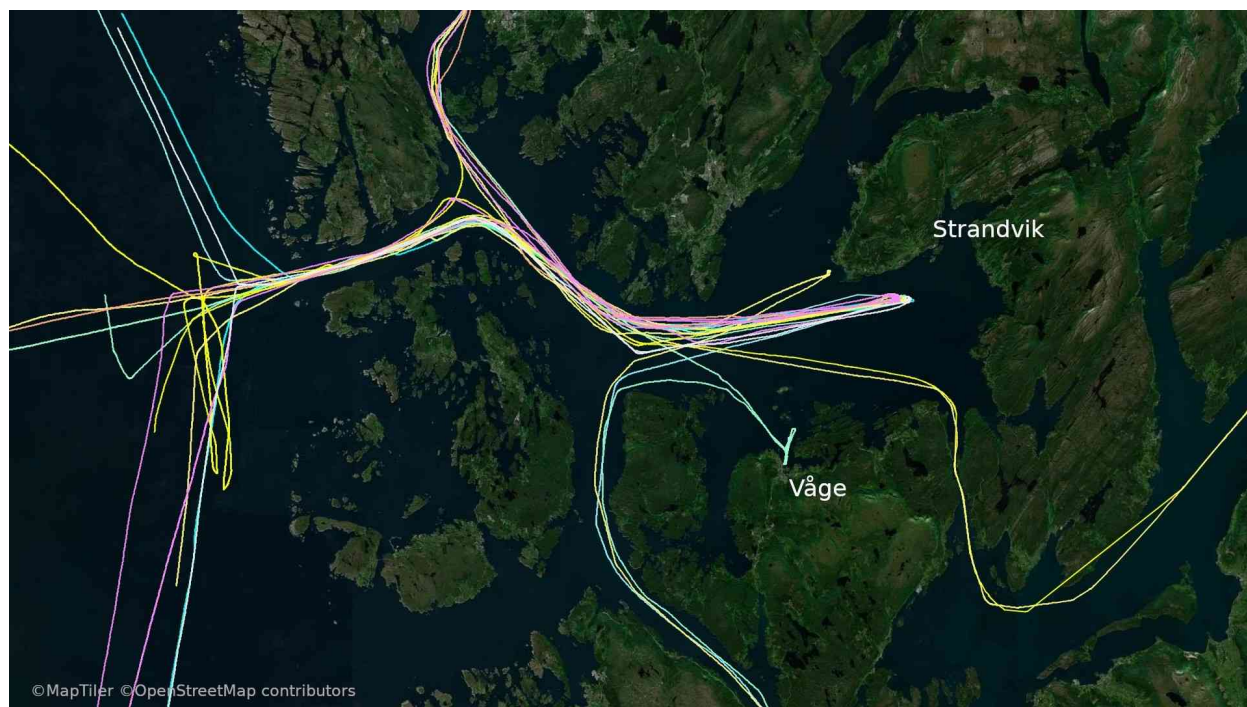


Skyggekrigen: Kan vi stole på NRK?



Metoderapport Data-SKUP 2024

Fiskeriavisa

KYST OG FJORD

Trond Antonsen (Kyst og Fjord) - Ole K. Fostad (skyggekrigen.no)

Praha/Høvik, 02. september 2024

Kontakt: Trond Antonsen, Kyst og Fjord, redaksjonen@kystogfjord.no, tlf. 95827911

Innholdsfortegnelse

Metoderapport Data-SKUP 2024.....	1
Innledning.....	2
Journalister og organisering.....	3
Metoder.....	3
Metode: Fartøysidentifikasjon.....	3
Metode: Hvor fra og hvor til?.....	4
Metode: Identifiser annen trafikk.....	4
Metode: Etabler tidslinje.....	5
Metode: Sjekk radiohorisonten.....	6
Metode: Sjekk værmeldingen.....	6
Metode: Søk på nettet.....	6
Metode: Identifiser kameralokasjon.....	7
Metode: Kontakt ansvarlige myndigheter.....	7
Metode: Kontakt fagfolk.....	8
Metode: Presentasjon.....	8
Funn og konsekvenser.....	9
Vedlegg.....	11
Publiseringer.....	11
Annet.....	11

Innledning

Da jeg leste artikkelen «Spionskipene» som NRK gav ut sammen med TV-serien «Skyggekrigen» i april 2023, stusset jeg over at sjefen for Politiets Sikkerhetstjeneste i Finnmark, Johan Roaldsnes, sa at de gamle HF-radioene ombord på de russiske trålerne «Ester» og «Lira» som politiet kontrollerte i Kirkenes gav grunn til å mistenke båtene for spionasje. Det var veldig rart. Hvorfor ville de bruke gamle HF-radioer til å spionere med?

Og at sirklingen til russiske fartøy utenfor Andenes skulle være etterretningsvirksomhet var også veldig merkelig. Fartøyene rapporterte jo posisjonen sin selv gjennom AIS-systemet slik at alle kunne se hva de gjorde.

Kunne dette virkelig vise etterretningsvirksomhet?

Jeg lastet bildet av den angivelig militære «spionradioen» fra «Lira» opp i søkemotoren Yandex. Det viste seg at det var en sivil radiomottaker, laget til bruk i fiskeflåten og i produksjon da trålerne ble bygget. Den er populær blant radioamatører selv den dag i dag på grunn av god kvalitet. I salgsannonser på nettet lå det også bilde av navneplaten hvor det med kyrilliske bokstaver sto «РАДИОПРИЕМОЕ УСТРОЙСТВО ЦИКЛОИДА» - «CYCLOID RADIOMOTTAKER».

Trålerne med «spionradio» var av samme type, «Atlantik 488», og ble levert fra «Volkswerft Stralsund» i Tyskland i 1989 og 1993. Både på nettsiden til verftet og på den russiske wikipediasiden til fartøysklassen var det lenket til en side med tekniske detaljer.

På denne siden var det et utdrag av teknisk informasjon for det første fartøyet som ble bygd av typen, «Moonzund». Detaljene var hentet fra «FISHING INDUSTRY FLEET. REFERENCE BOOK: Transport 1990»¹. Og i den sto «CYCLOID RADIOMOTTAKER» oppført som standardutstyr i den sovjetiske fiskeflåten.

Dette var besynderlig, drev sikkerhetspolitiet med feilinformasjon? Det virket jo eiendommelig om PST ikke var i stand til å bruke en vanlig søkemotor på kontoret sitt i Kirkenes. Dette var så merkelig at nysgjerrigheten tok overhånd og jeg fikk med meg journalist Trond Antonsen fra Kyst og Fjord for å undersøke saken videre.

Litt nølende gikk vi så i gang med å undersøke den oppsiktsvekkende informasjonen NRK hadde publisert om etterretningsaktivitet i artikkelen «Spionskipene» og i TV-serien «Skyggekrigen».

Journalister og organisering

Trond Antonsen har lang erfaring som journalist. Han har krysset grensen til vår store nabo i øst en rekke ganger i arbeidet, både før og etter oppløsningen av Sovjetunionen. Han har også erfaring med livet under kommuniststyre bak jernteppet fra studier i Tsjekkoslovakia.

Ole K. Fostad er sikkerhetsanalytiker med hovedfag i fysikk og maritim erfaring som daglig leder av et seismikkselskap, samt fartstid både fra seismikk og kystvakt i nordområdene.

Arbeidet var løst organisert og uten formelle strukturer eller arbeidsmetoder. Vi tok for oss ett bilde med spor og en påstand av gangen og undersøkte om det var hold i det som ble vist og påstått.

Metoder

Metode: Fartøysidentifikasjon

Bildene med AIS-spor i artikkelen manglet navnet til fartøyene, men viste årstallet sporene var fra, og NRK hadde oppgitt at de hadde hentet dataene fra Kystdatahusets API.

Når fartøyene sender posisjonen sin gjennom AIS-systemet er hvert fartøy identifisert med en «maritime mobile service identity», MMSI. De tre første sifrene i MMSI-nummeret er «Maritime Identification Digits», MID, som viser hvilket land fartøyet er registrert i. Hvert land har fått en eller flere MID-koder fra ITU², Norge har fått tildelt 257, 258 og 259, mens Russland har 273.

APIet til Kystdatahuset inneholder en metode som var godt egnet til vårt bruk. Spesifikasjon av det sørvestre- og nordøstre hjørnet av et rektangel og et tidsrom henter ut alle spor fra det definerte området. Vi fant passe koordinater til å avgrense leteområdet basert på bildene til NRK ved å klikke i Norgeskartet til Kartverket og lese av geografisk bredde- og lengdegrad.

Deretter laget vi en funksjon i python som leste ut AIS-data fra Kystdatahuset basert på

1 "Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов, издание третье, под редакцией Б. А. Антипова, М.: Транспорт, 1990"

2 [ITU Table of Maritime Identification Digits](#)

spesifisert område og tidsrom, og med mulighet til å spesifisere MID koder for filtrering før lagring. Data ble lagret i «GPS Exchange Format», GPX, et vanlig format til å utveksle GPS-data med.

API-et feilet ved uttrekk lengre enn 8 dager, så funksjonen ble modifisert til å lese data fra én uke av gangen fra APIet gjentatte ganger hvis tidsrommet vi valgte var lenger enn én uke.

Ved å spesifisere området rundt karakteristiske sporformer fra bildene, og filtrere bort alle spor som ikke tilhørte russiske fartøy ved hjelp av MID-koden før lagring, identifisere vi alle fartøyene NRK hadde publisert spor fra.

Metode: Hvor fra og hvor til?

Vi lagde en tilleggsfunksjon i python som kunne trekke ut spor fra ett eller flere fartøy med kjent MMSI-nummer i et definert tidsrom. Det gjorde det enkelt å bestemme tidsrommet fartøyene befant seg innenfor området bildene til NRK viste, og det gjorde det også mulig å se hvor hvert enkelt fartøy hadde beveget seg i tiden før og etter NRKs visning.

Vi så blant annet på hvor «Taurus» hadde seilt før fartøyet avbrøt fisket ved Spitsbergen og hvor tråleren seilte videre fra Ålesund for å se om det kunne gi noen forklaring på sporene. Vi kunne se at «Taurus» fortsatte fra Ålesund og videre til Vegsund. Ved å bytte kartbakgrunn i visningen til satellittbilder, så vi forbløffende nok at sporene endte opp inne i flytedokka på Vegsund Slip AS. Tråleren skulle vedlikeholdes.

Da vi forsøkte å se hvor «Norweskoje More», fartøyet som ble mistenkt for å ha kartlagt fjorder på Sunnmøre kom fra, så vi at fartøyet så ut til å ha kommet fra Østersjøen. Kystdatahuset filtrerer bort spor fra danske og svenske farvann, men filteret lekker og vi kunne se punkt fra den russiske delen Finskebukta. Tråleren var splitter ny og kom rett fra verftet i Vyborg.

Inspeksjon av sporene etter «Norweskoje More» viste også at fartøyet hadde seilt fra Ålesund til skipsverkstedet Kongsberg Maritime i Brattvåg og ligget der et par dager.

Metode: Identifiser annen trafikk

Sirklingen til de russiske fartøyene utenfor Andenes indikerte at det kunne være annen trafikk eller hindringer som fartøyene tok hensyn til.

Vi gjorde derfor et uttrekk av all trafikk i området i det aktuelle tidsrommet for hver av passasjene. Det kunne vi gjøre med samme funksjon som vi benyttet til å identifisere fartøyene, men denne gang uten å filtrere bort trafikk slik vi hadde gjort for å identifisere russiske fartøy. Til vår store overraskelse fant vi at det i alle tilfellene var et annet fartøy innblandet, ei redningsskøyte fra Andenes.

Sporene viste at hver gang de russiske fartøyene passerte, kom redningsskøyta ut fra Andenes. Et kort stykke av sporene etter redningsskøyta gikk side om side med sporene etter det russiske fartøyet.

Vi gjentok samme prosedyre for sporene etter tråleren «Taurus» nord for Andøya. Her fant vi

spor etter mer enn 15 andre trålere som navigerte på tilsvarende vis i samme tidsrom. Flere av trålerne sirklet også nær territorialgrensa slik «Taurus» gjorde.

Det ble vist spor av at «Taurus» sirklet i Malangen. Ved å se etter annen trafikk i samme område og tidsrom fant vi at to andre russiske trålere også sirklet der samtidig.

Da «KV Bison» ankom Tromsø havn i forbindelse med at «USS South Dakota» kom til Tønsnes i desember 2022, sirklet kystvaktfartøyet i havna. Vi så derfor etter annen trafikk som kunne være forklaring på manøvreringen til fartøyet. Rett etter ankomst satte fartøyet en lettått på vannet som kjørte inn til losstasjonen og tilbake før «KV Bison» satte kursen nordover. Det indikerte at kystvaktfartøyet hadde satt av eller hentet varer eller personell da det kom til Tromsø.

Metode: Etabler tidslinje

For å kunne se nøyaktig hva som foregikk i de tilfellene der det var flere fartøy involvert i situasjonene, animerte vi sporene for å etablere tidslinje og fastslå rekkefølgen av hendelser.

Til animeringen brukte vi [GPX Animator](#), et program tilgjengelig kostnadsfritt, lisensiert under [Apache versjon 2.0](#).

Ved å animere sporene etter de russiske fartøyene som NRK viste utenfor Andenes sammen med sporene etter redningsskøyta, kunne vi se at redningsskøyta hver gang gikk opp på siden av det russiske fartøyet og seilte parallelt med det i 20 - 40 sekunder. En slik manøver er vanlig ved overføring av personell, post eller pakker. Deretter returnerte redningsskøyta til Andenes, og det russiske fartøyet fortsatte.

«Taurus» skulle ha drevet etterretningsvirksomhet mot en amerikansk ubåt øst for Hekkinga i 2019. Ved å se etter annen trafikk i det aktuelle området på samme måte som vi gjorde ved Andenes, fant vi at charterbåten «MS Skaaskjær» gjorde to turer fra Sommarøya til området der mannskapsbyttet skulle ha funnet sted.

Vi kunne også se sporene etter losbåten fra Tromsø, «Los 132». Den ankom området én time før «MS Skaaskjær» forlot Sommarøya med kurs mot Hekkinga første gang. Losbåten krysset frem og tilbake i området mens «MS Skaaskjær» gjennomførte to turer og forlot området like etter «MS Skaaskjær».

Vi la sporene til «MS Skaaskjær», «Los 132» og «Taurus» inn i animasjonsprogrammet og kunne se at «Taurus» ankom området 9 timer etter at «MS Skaaskjær», losbåten og ubåten hadde forlatt stedet.

Ved anløpet til «USS New Mexico» ved Tønsnes i 2021 hadde ubåten AIS-senderen sin på. Vi la AIS-sporene etter «Taurus» og ubåten inn i animasjonsprogrammet og kunne da se at «Taurus» passerte Tønsnes på vei sørover lenge før ubåten la til kai.

Da vi la inn sporene etter «KV Bison» og «Taurus» ved avgangen fra Tromsø i 2022 i animasjonsprogrammet, så vi umiddelbart at vår visning ikke stemte med visningen til NRK.

AIS-dataene fra Kystdatahuset viste at avstanden mellom fartøyene var dobbelt så stor som det

NRK viste. Tidslinjen var forskjøvet i NRKs visning slik at det framsto som om fartøyene seilte mye nærmere hverandre enn det AIS-sporene fra Kystdatahuset viste.

Metode: Sjekk radiohorisonten

Da «Taurus» gikk fra Spitsbergen til Ålesund var fartøyet på det nærmeste godt over 100 km fra kysten av Trøndelag og 200 km fra [områdene der øvelsen foregikk](#). Masta på tråleren er omtrent 25 meter høy. Det høyeste punktet på Hitra, Mørkdalstua, er 345 moh. Kombinert med mastehøyden til tråleren gir det en radiohorisont på 96 km ifølge «everything RF» sin «[Line of Sight Calculator](#)». Så selv om miltærøvelsen for tankeeksperimentets skyld hadde foregått oppå denne toppen, så var ikke fartøyet nært nok til å drive signaletterretning.

Hvis vi forestiller oss at Dovrefjell ikke ligger mellom Ålesund og Dalholen i Folldal 200 km unna, rundt 750 meters over havet, så er også det likevel langt utenfor radiohorisonten. Fartøyet har ingen påfallende antenner, så hvordan skulle den angivelige etterretningsvirksomheten rent teoretisk ha foregått?

Metode: Sjekk værmeldingen

Fartøy søker normalt til havn eller ankringsplass, eller venter i smulere farvann mens værssystem med sterk vind og opprørt hav passerer. Beslutningen om å søke ly tas i stor grad på bakgrunn av det meldte været og det er derfor mer relevant å se på værmeldinger enn på det aktuelle været for å vurdere om det var noe uforklarlig med et seilingsmønster.

For å bedømme om vær eller kommende vær utgjør en fare slik at et fartøy velger å søke ly, tar fartøysjefen hensyn til [sjøgang](#) og [vind](#), hvor [krapp](#) sjøen er, retningen til vind og sjø i forhold til kurs, fartøyet [sjødyktighet](#), størrelse og karakteristikk, formålet med seilassen, osv.

For å undersøke været under oppholdet på Strandvikflaket for det ene fartøyet der vi ikke fant nyhetsrapporter om uvær, og for å undersøke om sirklingen til «Taurus» i Malangfjorden kunne være forårsaket av været, skaffet vi historiske tekstværvarsler for de aktuelle kyst og havområdene fra klimavakten hos Meteorologisk Institutt.

Metode: Søk på nettet

Nettsøkene ble gjennomført med bruk av fire søkemotorer, DuckDuckGo, Yandex, Bing og Google. Litt overraskende så returnerer ofte DuckDuckGo andre resultat enn Bing selv om Bing er kilden for søkene til DuckDuckGo. Yandex returnerte best resultat ved søk med kyrilliske ord og fraser.

Søkene ble avgrenset og målrettet ved å spesifisere tidsrommene vi var interessert i og domene (site), f.eks. «site:no» for å søke informasjon på norske nettsted.

De fleste sporene i Bjørnafjorden endte på omtrent samme sted, ei grunne markert med et ankersymbol og navnet «Strandvikflaket» i «[Den norske los](#)».

Søk på «Strandvikflaket» viste at dette er en av Kystverkets forhåndsdefinerte nødhavner.

Søk på norske nettsted med navnet til fartøyene i tidsrommet fartøyene lå til ankers gav resultat. En pressemelding fra Forsvaret omhandlet tråleren «Matritsa» og tråleren «Volk Arktiki» var

omtalt i en artikkel i Bergens Tidende.

Vi søkte etter «uvær» på norske nettsted med søk avgrenset til tidsrommet fartøyene lå til ankers. Det gav resultat for alle fartøyene unntatt ett.

Søk returnerte flere artikler om at «MS Skaaskjær» rutinemessig ble benyttet til mannskapsbytte på amerikanske ubåter. Og søk etter «ubåt Tønsnes» i 2021 returnerte mengder med artikler om «USS New Mexico». NTB rapporterte i 2016 at Redningselskapet på Andenes hadde kontrakt om lostilbringertjeneste med Norsk Lostransport. Tysnesingen hadde oppslag om fartøyet «SS Sjtandart» i Bjørnafjorden, osv.

Metode: Identifiser kameralokasjon

AIS-sporene etter «Taurus» viste at tråleren fulgte hovedfarleden nord for Tønsnesskjæran forbi Tønsnes og «USS South Dakota» i desember 2022. Det så likevel ut som om NRK hadde filmet ubåten mye nærmere enn hovedfarleden. Hvordan kunne vi finne ut om det var tilfellet?

Båten NRK hadde benyttet var så liten at den ikke trengte å rapportere posisjonen sin gjennom AIS-systemet, så AIS-spor var ikke en mulighet. Men ved å inspisere filmsekvensen NRK hadde tatt så det ut som om det var mulig å identifisere punkt på land som kunne brukes til krysspeiling for å bestemme posisjonen til filmkameraet.



Figur 1: Faksimile fra NRK: «Taurus» i hovedfarleden. Ser du noen ubåt?



Figur 2: Faksimile fra NRK: NRK filmet mye nærmere ubåten enn der «Taurus» passerte

Fra bildet 22:07 inn i andre episode av «Skyggekrigen» kunne vi identifisere to peilelinjer med to punkt på hver linje som det gikk å identifisere i kartet. Punktene var identifiserbare i Kartverkets nettkart og vi kunne markere dem og lese ut koordinatene. Med to kjente punkt på to linjer var det mulig å beregne posisjonen der de to linjene krysser hverandre og hvor filmingen ble gjort fra.

Beregningen ble gjort ved å finne ligningen for den rette linjen gjennom hvert av punktsettene. Krysningspunktet fant vi ved å sette uttrykkene for de to linjene lik hverandre. Denne posisjonen viste seg å være mye nærmere ubåten enn der AIS-sporene viste at tråleren passerte. Funnet bekreftet det som var synlig med det blotte øyet fra bildene til NRK.

Metode: Kontakt ansvarlige myndigheter

Vi identifiserte sannsynlige forklaringer på alle sporene som NRK hadde publisert og presentert som unormale. Hvordan kunne vi bekrefte eller avkrefte funnene?

Vi mistenkte at los som ble satt av og tatt om bord kunne være årsaken til møtene redningsskøytene hadde med de russiske fartøyene. Kystverket er ansvarlig for lostjenesten og vi sendte innsynsforespørsel til dem for å få avkreftet eller bekreftet dette.

For å få bekreftet eller avkreftet historien NRK fortalte om at kystvaktfartøyet «KV Bison» hadde seilt til Tromsø for å følge med på og eskortere «Taurus», sendte vi forespørsel til Kystvakta.

I pressemeldingen fra Forsvaret om visitasjon av «Matritsa», sto det at ethvert fremmed fartøy i shelter var underlagt norsk jurisdiksjon og kunne visiteres med hjemmel i anløpsforskriften. I anløpsforskriften står det at alle utenlandske fartøy har meldeplikt til norske myndigheter, og at alle henvendelser om disse forholdene skulle rettes til Forsvarets Operative Hovedkvarter (FOH).

Det måtte bety at FOH hadde registrert opplysninger om formålet med anløpene til alle de russiske fartøyene som hadde beveget seg i territorialfarvannet. Vi kunne nå sende detaljerte innsynsforespørsler til FOH for å få greie på hva fartøyene hadde rapportert inn.

Metode: Kontakt fagfolk

For å sikre oss at informasjonen var korrekt og at vi hadde forklaring på alle forhold som NRK rapporterte om, var vi i kontakt med en håndfull fagfolk, både i private virksomheter og hos myndighetene.

En trålskipper forklarte oss hvorfor de russiske trålerne seilte i sirkler på fiskebankene nord for Andenes og hvorfor de russiske fartøyene hadde et eget rom innvendig i fartøyet til HF-radioen sin.

Fagfolk i forskjellige kommersielle foretak som leverer tjenester til skipsfarten kunne gi gode forklaringer på blant annet hva tråleren «Norweskoje More» gjorde i Ålesund, hvorfor «Taurus» var i Tromsø i desember 2022, at det var lostjenesten selv som kansellerte losen til «Taurus» og at det var et magnetometer og ikke en «slepesonar» som seismikkskipet «Admiral Vladimirski» tauet.

Metode: Presentasjon

For å kunne presentere funnene på en måte som både gav rom for å inkludere tilstrekkelige tekniske detaljer til at andre lett kan verifisere arbeidet, og samtidig illustrere fartøysbevegelsene på en god måte, satte vi opp et nettsted/blogg til formålet. Mange detaljer og illustrasjoner ble flyttet til sluttnoter for å forbedre lesbarheten mens etterprøvbareheten ble opprettholdt.

Visningene av funnene ble tilpasset bildene og videoene NRK publiserte. Kartutsnittene ble valgt slik at de dekket det samme området som illustrasjonene til NRK. For å gjøre det lett å se likheten med de publiserte bildene konfigurerte vi samme kartgrunnlag, men med avvikende fargenyanser og illustrasjon av AIS-spor for å skille våre illustrasjoner fra NRKs. Samtidig la vi

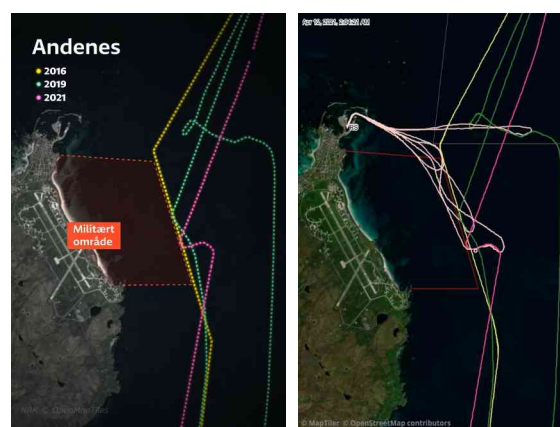
vekt på at formen skulle være så lik som mulig slik at det var lett å sammenligne bildene og videoene.

Posisjonering av våre funn side ved side med NRKs presentasjon fungerte godt der de dynamiske karakterstikkene ved visningene var viktige. Video av redningsskøytene fra Andenes som møtte russiske fartøy for å sette av og ta om bord los var en overraskende effektiv presentasjon. Det samme var tilfellet med illustrasjonen av at «Taurus» passerte Hekkinga og Tønsnes uten at det var noen ubåt der.



Figur 3: Faksimile fra NRK

Figur 4: Med spor fra redningsskøyte



Figur 5: Faksimile fra NRK

Figur 6: Med spor fra redningsskøyte

Funn og konsekvenser

De «hemmelige tjenestene» hadde instruert NRK i hvordan de kunne avdekke spionasje fra sivile fartøy: «Det går an å undersøke hvor de seiler og hvilke bevegelsesmønstre de har. En annen metode er å se på hvordan fartøyene er utstyrt, for eksempel med antall antenner på taket, eller utstyr som de kan kommunisere med.»

Vi har ved teknisk gjennomgang og undersøkelser vist at *alle* publiserte AIS-spor NRK mente var uforklarlige og mulig etterretningsvirksomhet har helt normale forklaringer. Funnene våre er bekreftet av myndighetene som har ansvar for de angjeldende områdene, Forsvarets Operative Hovedkvarter, Kystverket, Sjøtrafikksentralen og Kystvakta.

NRK rapporterte at «Taurus» passerte amerikanske ubåter fire ganger. Det var feil, vi har vist at to av passeringene ikke fant sted. Ved de to passeringene som fant sted kom ubåten til Tønsnes mens tråleren lå til kai i Tromsø.

I tillegg har vi ved hjelp av bilde- og nettsøk dokumentert at Politiets Sikkerhetstjeneste tok feil da de la til grunn at radioene ombord på de russiske trålerne «Ester» og «Lira» var militære og at radioene derved gav grunn til å mistenke spionasjevirkosomhet.

Vi har også dokumentert at NRK manipulerte visningen av AIS-spor slik at avstanden mellom «KV Bison» og «Taurus» ut fra Tromsø så ut som om den var halvparten av det AIS-sporene viser, og at de villet seerne ved å filme ubåten fra en posisjon mye nærmere ubåten enn der

tråleren passerte og lot seerne tro det var dette tråleren så.

Vi har vist fleksible, anvendbare teknikker som både journalister, etterretningstjenesten og forskere på Sjøkrigsskolen med fordel kan benytte ved undersøkelser i forbindelse med mistanke om maritim etterretningsvirksomhet.

«Skyggekrigen» hadde en visjon om «å riste i lesere (og regjeringer) med sannheten om hva regimet til vår store nabo i øst har blitt til», og de skulle komme med store avsløringer.³

Undersøkelsen vår viste noe overraskende at verken NRKs gravejournalister eller PST gjorde noen egen kontroll av funn, men ukritisk ser ut til å ha valgt en forutinntatt forklaring. Alle funn ble tolket inn i troen de på forhånd hadde om at de russiske fartøytene spionerte, uten at funnene i seg selv viste dette. NRK kunne benyttet metodene vi har vist, men valgte i stedet å gå til en «trosfelle», Ståle Ulriksen, for å få bekreftelse.

Andre forklaringer som involverer intensjon er også mulig, kanskje sannsynlig. Det er uvanlig at AIS-spor flytter seg i tid ved en tilfeldighet, og at etterretningstjenesten stoler på kilder de ikke kjenner og ikke verifiserer informasjon før de går ut i media.

PSTs håndtering kan etterretningsfaglig bare forklares med at feilinformasjon var en del av en påvirkningsoperasjon, sannsynligvis rettet mot befolkningen, politikere og beslutningstakere her i landet. Alternativet er at de både manglet kompetanse og ble lurt av en brite.

Norebo, eierne av tråleren «Taurus», imøtegikk anklagene til NRK med at «de følger alle lover og regler, og at påstander om etterretning er usannheter som fører til politisk paranoia». Det som er vist, støtter ikke troen på at fartøyene skal ha drevet etterretningsvirksomhet. Det er mer sannsynlig at Norebo har rett og at feilinformasjonen i «Skyggekrigen» har bidratt til «politisk paranoia»,⁴ ikke bare i Russland, men også her hjemme.

Etter at NRK viste «Skyggekrigen» var det flere politiske partier som høyrøstet krevde tiltak. Partiet Venstre med Guri Melby i spissen var høyt oppe på banen og brukte serien som begrunnelse for politiske standpunkt og tiltak.⁵ Melby ville vise at vi ikke var naive. Men hun var vel selv både naiv og litt paranoid da hun uten forbehold stolte på opplysningene fra NRK og PST.

Vi sitter igjen med noen viktige spørsmål. Hvor stiller dette de politiske standpunktene som var begrunnet i funnene publisert av NRK? Hvilken rolle har feilinformasjonen fra sikkerhetspolitiet og statskringkasteren spilt for beslutninger og meningsdannelsen her i landet? Det er svært lite sannsynlig at feilinformasjonen gagnar den norske befolkningen. Så hvem er tjent med at vi fortsetter å danne meninger og lager politikk på dette grunnlaget?

3 [“Skyggekrigen”: Refleksjoner etter det store samarbeidet](#), Nordvisjon, 6. juli 2023

4 [The Politics Of Paranoia](#), Psychology Today, 19 July 2012

5 [Stortingspolitikere etter NRK-dokumentar: Krever tiltak og mer kontroll](#), NRK, 19. april 2023

Vedlegg

Publiseringer

- 12. februar 2024: Spionskipene: Gravde NRKs gravejournalister for grunt?
<https://skyggekrigen.no/artikler/under-sporene/>
- 12. februar 2024: Spinntjenesten: Motarbeidet PST regjeringen med britisk hjelp?
<https://skyggekrigen.no/artikler/spinntjenesten/>
- 10. mars 2024: De blåøyde i en svart-hvit verden
<https://www.kystogfjord.no/debatt/i/rIBVEm/de-blaaoeyde-i-en-svart-hvit-verden>
- 13. mars 2024: «Enhver russisk fiskebåt er et mulig spionskip»
<https://www.kystogfjord.no/nyheter/i/AP6ALj/enhver-russisk-fiskebaat-er-et-mulig-spionskip>
- 18. mars 2024: «Avslørte» losstasjon
<https://www.kystogfjord.no/debatt/i/eJ2aLM/avsloerte-losstasjon>
- 17. juni 2024: Hvorfor gjentar NRK påstander uten dekning?
<https://www.kystogfjord.no/debatt/i/RzrR7x/hvorfor-gjentar-nrk-paastander-uten-dekning>

Annet

- 19 april 2024: Klage på Skyggekrigen til Kringkastingsrådet (KRA0029601):
<https://skyggekrigen.no/files/Skyggekrigen-klage-Kringkastingsradet.pdf>