

Agent 007 sjø

Når et skip blir stjålet i lovløse farvann, går Max Hardberger til aksjon. Han hamler opp med pirater, mytterister og banditter. Så stjeler han skipet tilbake og setter kursen mot en trygg havn.

Julie S. Werenskiold og Magnus S. Sundholm (foto), Los Angeles

TAR OPPDRAG.

– Det innebærer stor risiko, sier Max Hardberger, som henter tilbake skip som er stjålet. – Jeg har blitt skutt etter på broa.

MAX HARDBERGER OG livvakten hans kjørte mot havneområdet Miragoane på Haiti. Det var 2004, opptøyer, og banditter herjet i gatene. Tidsfristen gikk ut om 48 timer: Da skulle cargoskipet «The Aztec Express» selges til en svindler. Nå lå skipet i arrest ved kaia, med bevæpnede vakter på dekk.

– En amerikansk forretningsmann hadde bestykket en dommer for å kunne kjøpe henne billig, i en auksjon som var avgjort på forhånd, forklarer Hardberger til DN.

Han spionerte på det 700 fot lange fraktskipet med kikkert. Han anla russisk aksent, utga seg for å være sjømann og skålte med styrmenn og dekksgutter i lurvete barer. Han gikk på horehus og betalte for informasjon. Han fikk vite at vaktene på «The Aztec Express» solgte skipets drivstoff på det svarte markedet. Samt at havnemyndighetene benyttet en mobiltelefon som kun hadde dekning på en nærliggende fotballbane. I det stille betalte Hardberger for en slepebåt og en gruppe barskinger fra terrorpolitiet. Så leide han en heksedoktor og gikk til aksjon.

«Drit i å lete etter liket». Nå står Hardberger på brygga i Long Beach, USAs nest største havn. Han har Tom Selleck-bart og militærinspirert skjorte. Han er utdannet kaptein, skipsinspektør og jurist, med maritim jus som spesialie. På fritiden trener han som stuntmann.

– Målet er å ta kommandoen på skipet. Ta det fra et dårlig sted til et sikkert sted, sier Hardberger. Et «dårlig sted» er herjet av pira-

ter, banditter og heftig korrupsjon: Lovløse land på vestkysten i Afrika, i Syd-Asia, Karibien og i Latin-Amerika.

– Et fartøy med verdi på flere millioner dollar er et naturlig mål. I enkelte land kan skurker kjøpe hva som helst for hundre dollar i bestikkelser. Blir du sittende fast i et land med dårlig jurisdiksjon kan du tape alt, sier Hardberger.

Han har gjenvunnet et dusin skip siden 90-tallet. I 2002 etablerte han selskapet Vessel Extractions i New Orleans, sammen med sjørettsjuristen Michael Bono.

Mens Hardberger er som 007 på oppdrag, sitter Bono på kontoret, i rollen som «M». Bono skaffer informasjon, kontakter, navn, utstyr og kontanter. Hardberger ringer fra satellittelefon, til fast tid hver eneste dag, forteller Bono:

– En gang sa han «hvis jeg ikke ringer deg i morgen er jeg død. Drit i å lete etter liket».

«Lovens gråsoner». «The Aztec Express» tilhørte delvis en greker, delvis en bank i USA, som hadde 3,3 millioner dollar i krav mot skipet. Nå lå det ved kaia i Haiti. Det var månescinn da en heksedoktor strødde grått pulver i en ring rundt fotballbanen ved havna.

– Haitierne tror på voodoo. Hvis havnemyndighetene oppdaget oss ville de ikke tørre å gå til fotballbanen for å slå alarm med mobilen, harker Hardberger.

Han sendte bud til vaktene på dekk om at han ville kjøpe drivstoff og møte dem til forhandlinger på brygga. Da slo han til: Terrorpolitiet holdt vaktene tilbake, slepebåten bakket opp mot «The Aztec Express», Hardberger inntok skipet og mannskapet kuttet anker-

kjettingene. Hardberger satte kurs mot Bahamas, men ble forfulgt av en båt. De truet med å borde skipet, men ble siden arrestert for «forsøk på piratvirksomhet», forteller Hardberger:

– «The Aztec Express» ble solgt på rett vis i Bahamas, slik at banken og den greske rederfamilien fikk pengene tilbake.

– Jeg vet ikke om noen som gjør dette, bortsett fra Max, uttaler Jonathan S. Spencer, en maritim takstmann i New York.

– Det er vanskelig å si hvor mye slike som han blir brukt. De jobber i lovens gråsoner. De er veldig diskrete, og folk som hyrer dem er diskrete også.

Drammeflaske og sterke sedativer. Hardberger henter skip for eiere, eller på vegne av banker som har utestående krav. Skipet kan være konfiskert i en lovløs havn, som følge av et urettmessig pengekrav eller falske påstander om skader på lasten. Tyvene, sier Hardberger, kan være myndighetspersoner, skipseieren selv, selger, eller mottager av lasten. Det skjer i Trinidad, Venezuela, Columbia, Honduras og Guatemala. En gang gjenvant han et skip som var strandet i Pireus i Hellas, «et sted der skipsnavn hyppig blir malt over».

– Det ble holdt tilbake av en reparatør som hadde sendt en kjemperegning. Juridisk sett var regningen latterlig og ville satt eieren i konkurs.

Hardberger ventet til påske, da «alle grekere drikker seg fulle». Han klarerte forflytning fra indre havn for å rengjøre skipets tanker. Så sendte han en kasse whisky til kystvaktens kontorer, bordet skipet og stakk.

Første gang Hardberger var i felten var i

[Agent 00sjø]



TILFILMEN. Hollywood vil lage film om shippingens James Bond. Max Hardberger møtte nylig en rekke regissører, tolv langfilmprodusenter og fem produsenter for realityserier. Men Hardberger benekter at han er prototypen på en actionhelt.

➔ 1998. Det var i Den Dominikanske Republikk, et «land der man kan få utført hva som helst for penger». Han var kaptein på en båt og den ble beslaglagt urettmessig. «Jeg ville ha den tilbake». Havnemyndighetene plasserte en vakt ombord, for å holde ham unna. Men kaptein Hardberger skaffet en prostituert, en dramme flaske og sterke sedativer. Så sendte han gledespiken ombord:

– Etterpå la jeg vakten på kaia og helte en flaske whisky over ham. Så styrte jeg inn i en regnstorm og var i internasjonalt farvann før den var over.

Blir oppdaget. Det hender mannskapet er fiendtlig, har mønstret av eller er latt i stikken i en fremmed havn. Da flyr Hardberger inn sitt eget team. Han har tolv mann fra Ukraina. «Jeg liker ukrainere. De er tøffe karer». Han sier han kan få et skip på femti tonn i trygghet, ved hjelp av åtte mann. De lander i det stille, ankommer havnebyen hver for seg og tar inn på vidt forskjellige hoteller.

– Som regel betaler jeg en fiskebåt for å ta oss ut. Så tar vi oss opp skipssiden med liner. Først sniker jeg og sjefingeniøren oss ombord. Vi må sjekke om maskinen fortsatt er i drift. At den ikke er sabotert.

Det hender de blir oppdaget. Hardberger sier kanskje at han er «besiktigelsesmann». Eller hoier til vakten at moren hans «er døende, på sykehus». Noen ganger er mannskapet fortsatt ombord og må «overtales». Eller de jubler ved tanken på å endelig få lønn. Da er som regel kapteinen problemet: Han er mest lojal mot en skipseier som nærmer seg konkurs.

– I mange gjeldssaker er kapteinen den eneste som har fått betalt. Da lurar jeg ham i



SKIPPER. Max Hardberger er utdannet kaptein, skipsinspektør og jurist, med maritim jus som spesialitet. FOTO: PRIVAT

land ved å gi en beskjed om at han må komme til agenten snarest. Så betaler jeg en taxi for å dukke opp til rett tid og kjøre seg vill, lenge.

Siste utvei. En gang tidlig i karrieren var Hardberger havnekaptein for et skip som ble holdt tilbake i Venezuela, på grunnlag av smørepenger og «en bisarr liten lov». En korrump dommer hadde kastet kapteinen og sjefingeniøren i fengsel, men Hardberger «overtalte» politiet til å sette dem i husarrest på et hotell. De rømte fra politiet gjennom et vaskerom i hotellet, forserte piggtråd og netting, snek seg mellom lagerhus på kaia, entret skipet og kapet fortøyningene med øks.



GRÅTT. – Dette er en gråsoner, men som jurister vet vi nøyaktig hvor grensen går, sier Michael Bono.

– Jeg kunne ikke la noen stå tilbake på brygga for å fikse fortøyningene, sier Hardberger lakonisk:

– Han ville blitt myrdet.

Hardberger er blitt skutt etter. Faren for fengselsstraffer stor. I noen land kan han ende med straffutmåling på tyve års fengsel, mener Bono. Kostnader alene, for én operasjon stiger fort opp mot 700.000 kroner. Først forsøker Vessel Extractions med juss og forhandlinger. Å sende Hardberger er siste utvei.

– Vi gjør det bare om alt annet mislykkes, understreker Bono.

– Mange ringer og vi takker nei. Hvis det finnes et snev av tvil om rettigheter så sender vi ikke Max.

Skipseiere gråter. Hardberger ser på skipene i Long Beach med kjærlighet i blikket. Han kom nettopp fra møter i Hollywood. Nå vil filmbyen lage action med Max Hardberger som hovedperson. «Daniel Craig», «Russell Crowe», «Harrison Ford for tyve år siden», sier produsentene. Men Hardberger benekter at han er prototypen på en actionhelt.

– Jeg bruker ikke vold. Jeg bruker ikke makt. Triksing og fiksing er det beste.

– Jeg føler at det jeg gjør er riktig. Særlig når det gjelder mindre skip. Jeg har hørt skipseiere gråte i telefonen. De har lagt til i feil havn og skurker har tatt over båten.

Hardberger vender blikket mot havet. Lengter til Haiti. Der tilbringer han ferier, i en søvnløs landsby der barna følger leende etter ham på gaten.

– Haitierne er vidunderlige, varme mennesker, mumler Max Hardberger, fraværende.

– Tenk, haitiske menn, de leier hverandre. m