

SKUP 2000 – 50

Prosjekt: Annus horribilis – norsk jernbane i krise

Medarbeider: Se liste

Publikasjon: ~~Aftenposten~~ DAGBLADET

Publisert: 2000

Medium: Avis

Tema: Forvaltning/politikk/samfunn

Journalistene

1. Journalistene bak Dagbladets bidrag, i Alfabetisk rekkefølge

- Ulf André Andersen
- Arve Bartnes
- Mari K. By Rise
- Per Ellingsen
- Tore Gjerstad
- Anders W. Hagen
- Astrid G. Handeland
- Frode Hansen
- Gunnar Hultgreen
- Ottar Jakobsen
- Kirsten Karlsen
- Vibeke Madsen
- Kjell-Ivar Myhr
- Eivind Pedersen
- Kristian Skard
- Anne Marit Sletten
- Karianne Solbrække
- Tom Stalsberg
- Trude W. Strømman
- Thor Sørum-Johansen
- Per Lars Tonstad
- Arild J. Waagbø
- Ole Bjørnen Loe Welde
- Stein Aabø

2. Tittel

Annus Horribilis – Krisen på jernbanen 2000

3. De følgende artikler i Dagbladets dekning av krisen ved den norske jernbanen i år 2000 er presentert i dette dokument:

Dato	Type og plassering	Tittel	Journalister
1. 5. januar 2000:	Leder, side 2:	Det som ikke skulle skje	
2. 5. januar 2000:	Artikkel, side 4 og 5:	Dødskrasjet – 33 kan være drept:	Forfatter: Gunnar Hultgreen
3. 5. januar 2000:	Artikkel side 6:	Konduktøren -Ulykken vil prege meg resten av livet.	Forfatter: Trude W. Strømman
4. 5. januar 2000:	Artikkel side 1, 8 og 9:	Måtte forlate levende inne i vraket	Forfatter: Arild J. Waagbø.
5. 5. januar 2000:	Artikkel side 8 :	Stupte ut av dødsvogna.:	Forfatter: Gunnar Hultgreen
6. 5. januar 2000:	Artikkel side 10:	-Vond følelse da vi satte oss på toget:	Forfatter: Arild J. Waagbø
7. 5. januar 2000:	Artikkel side 11:	"Jeg bare skreik og skreik":	Forfatter: Gunnar Hultgreen
8. 5. januar 2000:	Artikkel side 12 og 13:	De møtte et mareritt:	Forfatter: Karianne Solbrække
9. 5. januar 2000:	Grafikk side 14 og 15:	Dødsferden:	skapt av Dagbladet Grafikk
10. 5. januar 2000:	Artikkel side 16 og 17:	Her skulle toget stoppet:	Forfattere: Frode Hansen, Ulf Andre Andersen, m.fl.
11. 5. januar 2000:	Artikkel side 18:	Pårørende vil til ulykkesstedet:	Forfatter: Kjell-Ivar Myhr
12. 5. januar 2000:	Artikkel side 19:	De verste ulykkene:	Forfatter: Dagbladets arkiv
13. 5. januar 2000:	Midtsidene:	Bondevik: -Hold rundt de pårørende:	Forfatter: Astrid G. Handeland
14. 6. januar 2000,	Artikkel side 1, 4 og 5:	Christopher og Thea -Kjempet desperat for livet:	Forfatter: Kjell-Ivar Myhr
15. 6. januar 2000,	Artikkel side 6. og 7:	Sorg ved dødens spor:	Forfatter: Anders W. Hagen
16. 6. januar 2000,	Artikkel side 8:	Kjerte for tidlig - og mot rødt?:	Forfatter: Gunnar Hultgreen, Frode Hansen m.fl
17. 6. januar 2000:	Artikkel side 9:	16 døde funnet:	Forfatter: Gunnar Hultgreen
18. 6. januar 2000:	Artikkel side 10 og 11:	Lite gjort etter Tretten-ulykken:	Forfatter: Ottar Jakobsen og Per Ellingsen
19. 6. januar 2000:	Artikkel side 12 og 13:	-Nå må det snart være nok:	Forfatter: Anne Marit Sletten
20. 7. januar 2000	Kommentar side 3:	Sikkerhet først	
21. 7. januar 2000	Artikkel side 1, 6 og 7	Så katastrofen komme – ringte feil tog:	Forfatter: Gunnar Hultgreen
22. 7. januar 2000	Artikkel side 8 og 9:	"Jeg er inneforstått med at Stine er død":	Forfatter: Karianne Solbrække
23. 7. januar 2000	Grafikk side 10:	Disse styrer Jernbanen:	Forfatter: Dagbladet Grafikk
24. 7. januar 2000	Artikkel side 11:	Mer enn 300 nestenulykker:	Forfatter: Ottar Jakobsen og Per Ellingsen
25. 8. januar 2000	Artikkel side 12 og 13:	Dødstogene kolliderte kl. 13.12.35,8:	Forfatter: Kjell Ivar Myhr
26. 8. januar 2000	Artikkel side 14 og 15:	Sterkt møte med ofre og redningsmenn:Sonja beveget	Forfatter:Thor Sørum-Johansen
27. 8. januar 2000	Artikkel side 16:	-NSB må stilles til ansvar:	Forfatter: Per Ellingsen og Ottar Jakobsen
28. 8. januar 2000	Artikkel side 17:	-Lær av SAS:	Forfatter: Anne Marit Sletten

29. 9. januar 2000	Artikkel side 12 og 13:	-Ikke døm dem ennå. Hans (59) mistet lokførervennene.	Forfatter: Thor Sørum-Johansen.
30. 9. januar 2000	Artikkel side 14 og 15:	Dette kan være årsakene:	Forfatter: Kjell-Ivar Myhr
31. 10. januar 2000	Artikkel side 6 og 7:	Skylder på lokføreren, gir få svar	
32. 10. januar 2000	Artikkel side 1, 8 og 9:	De døde på Åsta:	Forfatter: Thor Sørum-Johansen, Kjell-Ivar Myhr, m.fl.
33. 10. januar 2000	Artikkel side 10:	"Jeg har vært utrolig heldig":	Forfatter: NTB
34. 11. januar 2000	Artikkel side 8 og 9:	Rydd opp Fjærvoll:	Forfatter: Per Ellingsen og Kirsten Karlsen
35. 11. januar 2000	Artikkel side 10:	Ulovlig å basere sikkerheten på ett menneske:	Forfatter: Per Ellingsen og Kirsten Karlsen
36. 12. januar 2000	Artikkel side 12 og 13:	-Vondt å bli kalt gravskjender:	Forfatter: Kirsten Karlsen og Per Ellingsen.
37. 13. januar 2000.	Artikkel side 14 og 15:	Automatisk togstopp er ute av drift.	Forfatter: Anne Marit Sletten.
38. 14. januar 2000.	Artikkel side 1, 12 og 13.	Ny togkrasj - Kvinne til sykehus.	Forfatter: Anders W. Hagen
39. 17. januar 2000.	Artikkel side 16:	Sabotasje bak nytt tog-drama.	Forfatter: Per Lars Tonstad.
40. 24. januar 2000	Artikkel side 18:	-Hjelp, vi spyr! Folk syke på nye hurtigtog.	Forfatter: Eivind Pedersen
41. 26. januar 2000	Artikkel side 25:	-Fant ingen mobilnumre:	Forfatter: Anders W. Hagen
42. 29. januar 2000	Artikkel side 12:	Sabotasjefrykt! Jernbaneverket stengte høring.	Forfatter: Anders W. Hagen.
43. 30. januar 2000	Kommentar side 3:	Ukløkt å lukke høring	
44. 2. februar 2000	Artikkel side 8 og 9:	Vitne så signalfeil ved Rudstad stasjon:	Forfatter: Anders W. Hagen
45. 3. februar 2000.	Artikkel side 10 og 11:	Vitner knuser ulykkesrapporten:	Forfatter: Anders W. Hagen
46. 5. februar 2000.	Artikkel side 17:	Skryster av den døde lokføreren:	Forfatter: Anders W. Hagen
47. 8. februar 2000	Artikkel side 18:	Magnet kan løse gåten:	Forfatter: Tom Stalsberg.
48. 29. februar 2000.	Artikkel side 12:	-Jeg vil treffe Bente:	Forfatter: Anders W. Hagen
49. 22. mars 2000.	Artikkel side 21:	NSB trenerte Sikkerhetstiltak.	Forfatter: Anders W. Hagen
50. 25. mars 2000	Artikkel side 10:	Dødsvogn var 53 år:	Forfatter: Anders W. Hagen
51. 28. mars 2000.	Artikkel side 22:	Sprengjopper for å sikre Rørosbanen.	Forfatter: Anders W. Hagen.
LILLESTRØMULYKKA			
52. 6. april 2000:	Kommentar side 3:	Sikkerhet som svikter.	
53. 6. april 2000.	Artikkel side 4 og 5:	Natt i livsfare: frykter fremdeles gassseksplasjon:	Forfatter: Anders W. Hagen og Ulf Andre Andersen
54. 6. april 2000.	Artikkel side 1, 6 og 7:	Gjorde alt for å stoppe toget. Lokføreren får skryt.	Forfatter: Anders W. Hagen
55. 6. april 2000.	Artikkel side 8 og 9:	På flukt fra tikkende bombe.	Forfatter: Ulf Andre Andersen og Vibeke Madsen.
56. 7. april 2000.	Artikkel side 6 og 7.	Sloss mot gassbomben med livet som innsats.	Forfatter: Anders W. Hagen og Vibeke Madsen
57. 7. april 2000.	Artikkel side 8 og 9.	Fant ingen brensefeil.	Forfatter: Anders W. Hagen
58. 8. april 2000.	Artikkel side 12 og 13.	-Endelig hjemme, pappa.	Forfatter: Vibeke Madsen
59. 9. april 2000.	Artikkel side 8 og 9.	97 uhell på tre måneder. I går skjedde det igjen..	Forfatter: Anders W. Hagen og Eivind Pedersen
60. 10. april 2000.	Artikkel side 14 og 15:	Byen er i rute igjen.	Forfatter: Karianne Solbrække.

61. 11. april 2000.	Artikkel side 22:	Ulykkes-loket på vill ferd:	Forfatter: Anders W. Hagen.
62. 13. april 2000.	Artikkel side 15.	Frykter katastrofe. Kaos i sikringsanlegget.	Forfatter: Anders W. Hagen.
63. 19. april 2000.	Artikkel side 19.	Det går alltid et-tog en taxi.	Forfatter: Anders W. Hagen
64. 13. mai 2000.	Artikkel side 16.	Leker med livet.	Forfatter: Anders W. Hagen
65. 23. mai 2000	Artikkel side 21:	Opprør etter Åstaulykka.	Forfatter: Anders W. Hagen
66. 18. juni 2000.	Artikkel side 12 og 13:	Katastrofealarm. Alle hurtigtog sjekkes etter akselbrudd.	Forfatter: Kristian Skard.
67. 19. juni 2000.	Artikkel side 17.	NSBs kontrollrutiner sviktet.	Forfatter: Tore Gjerstad
68. 24. juni 2000.	Artikkel side 17.	-Føler meg glemt av NSB.	Forfatter: Anders W. Hagen
69. 25. juni 2000.	Artikkel side 10 og 11.	Alt sprekker for NSB.	Forfatter: Anders W. Hagen, Mari K. By Rise m.fl.
70. 26. juni 2000.	Artikkel side 9.	Hjulbiter faller av flytoget.	Forfatter: Anders W. Hagen
71. 27. juni 2000.	Kommentar side 3:	Når NSB krenger.	Forfatter: Gudleiv Forr. Tegning: Finn Graff.
72. 27. juni 2000.	Artikkel side 19.	Galgenfrist for NSB-sjefen.	Forfatter: Per Ellingsen
73. 28. juni 2000.	Artikkel side 16.	-Bør gå av for å gjenopprette tilliten.	Forfatter: Per Ellingsen og Arve Bartnes
74. 28. juni 2000.	Artikkel side 17.	Rømmer til flyselskapene.	Forfatter: Arve Bartnes og Per Ellingsen
75. 30. juni 2000.	Kommentar side 3.	NSB i dyp krise	
76. 30. juni 2000.	Artikkel side 1, 4 og 5.	Full avsporing. NSB-ledelsen rakner.	Forfatter: Anders W. Hagen og Thor Sørum-Johansen.
77. 30. juni 2000.	Artikkel side 6 og 7.	Kaoset som felte Ueland.	Forfatter: Tore gjerstad og Ole Bjørner Loe Welde.
78. 1. juli 2000.	Artikkel side 8 og 9:	Siste hilsen til NSB.	Forfatter: Tore Gjerstad
79. 1. juli 2000.	Artikkel side 10.	Nei og etter nei. Ingen vil ta over etter Ueland.	Forfatter: Thor Sørum-Johansen og Astrid G. Handeland.
80. 4. juli 2000.	Artikkel side 14.	Ny mann på sporet.	Forfatter: Tore Gjerstad.
81. 7. juli 2000.	Artikkel side 6.	Senker farten på Flytoget.	Forfatter: Anders W. Hagen.
82. 8. juli 2000.	Kommentar side 2.	Svakt immunforsvar.	Forfatter: Gudleiv Forr. tegning: Finn Graff.
83. 12. juli 2000.	Artikkel side 20.	Stoler på Signaturtogene.	Forfatter: Anders W. Hagen
84. 15. juli 2000.	Artikkel side 8.	Fikk smuler.	Forfatter: Anders W. Hagen.
85. 28. juli 2000.	Artikkel side 22.	NSBs hemmelige formel. Satser på Ferrari-tog.	Forfatter: Anders W. Hagen.
86. 5. august 2000.	Artikkel side 6.	-Skerp dere. flytogdirektøren vil ha slutt på slendrian...	Forfatter: Anders W. Hagen.
87. 6. august 2000.	Artikkel side 11.	Frykter togkatastrofe.	Forfatter: Anders W. Hagen.
88. 8. august 2000.	Artikkel side 8.	Sinte på sjefen.	Forfatter: Anders W. Hagen
89. 29. august 2000.	Artikkel side 16.	NSB vil levere togene tilbake.	Forfatter: Anders W. Hagen.
90. 31. august 2000.	Artikkel side 17.	-Siste sjanse, Ronny.	Forfatter: Anders W. Hagen
91. 6. september 2000.	Artikkel side 17.	Advarer mot Agenda.	Forfatter: Anders W. Hagen
92. 7. september 2000.	Artikkel side 1, 6 og 7.	Åge er sikkerhetstiltaket.	Forfatter: Anders W. Hagen
93. 11. september 2000.	Artikkel side 18 og 19.	Lower presise tog.	Forfatter: Anders W. Hagen
94. 25. september 2000	Artikkel side 1,6 og 7	To tog fikk grønt: Katastrofen avverget	Forfatter: Anders W. Hagen
95. 26. september 2000	Artikkel side 15	Lurt av Rørostoget	Forfatter: Anders W. Hagen

96. 4. oktober 2000.	Artikkel side 10.	"Spør du meg om jeg reiser med toget, er svaret nei".	Forfatter: Anders W. Hagen
97. 7. oktober 2000.	Artikkel side 10 og 11:	Siste avgang for Henriksen.	Forfatter: Anders W. Hagen.
98. 8. oktober 2000.	Artikkel side 6 og 7.	- Nye ledere løser ingenting.	Forfatter: Thor Sørum-Johansen og Marianne Gran.
99. 5. november 2000.	Artikkel side 11.	Toget kjørte mot rødt.	Forfatter: Anders W. Hagen
100. 6. november 2000.	Artikkel side 20:	-Ikke hørt fra NSB.	Forfatter: Anders W. Hagen.
101. 7. november 2000.	Artikkel side 14.	Våget seg på togtur igjen.	Forfatter: Anders W. Hagen.
102. 8. November 2000.	Artikkel side 24 og 25.	Bare 6 av 19 krav innfridd.	Forfatter: Anders W. Hagen
103. 13. november 2000:	Artikkel side 1 og 6:	Visste om signalfeil i ni år	Forfatter Anders W. Hagen
104. 19. november 2000:	Artikkel side 1, 10 og 11.	Hemmelig sjokkrapport - NSB er en syk bedrift	Forfatter: Anders W. Hagen
105. 19. november 2000:	Artikkel side 12:	NSB-sjef Arne Wam svarer på sjokkrapporten:	Forfatter: Anders W. Hagen
106. 20. November 2000:	Artikkel side 15:	Kan gjøre vondt verre	Forfatter Stein Aabø
107. 21. november 2000:	Artikkel side 22:	-Sunn rapport	Forfatter: Anders W. Hagen
108. 21. november 2000:	Leder side 3:	En syk bedrift	Forfatter: Anders W. Hagen
109. 25. november 2000:	Artikkel side 12:	Truer NSB-tystere med sparken	Forfatter: Anders W. Hagen
110. 5. januar 2001:	Artikkel side 12 og 13:	"Vi vil aldri glemme " Kjell Blystad overkonduktør	Forfattere: Anders W. Hagen og Anne Marit Sletten
111. 6. januar 2001:	Artikkel side 12	Jernbanedirektøren: Uønsket på Åsta-markering	

4. Adresser

Dagbladet

Akersgata 49
PB 1184 Sentrum
0107 Oslo
Sentralbord: 22 31 06 00
Fax: 22 42 95 48

Ansvarlig redaktør:
Nyhetsredaktør:

John O. Egeland
John Arne Markussen

Joe@dagbladet.no
Jam@dagbladet.no

5. Kontaktperson:

Journalist

Anders W. Hagen

aha@dagbladet.no

Mob:916 00 484

Ktr: 22 31 05 78

Det journalistiske arbeidet bak i dette dokument er utført av

- Nyhetsavdelingen i Dagbladets redaksjon
- Politisk avdeling i Dagbladets redaksjon
- Kommentar/lederavdelingen i Dagbladets redaksjon
- Grafikkavdelingen i Dagbladets redaksjon
- Fotoavdelingen i Dagbladets redaksjon
- Desken i Dagbladets redaksjon
- Dagbladets arkiv
- Andre avdelinger i Dagbladets redaksjon

Dagbladets bidrag er, som det senere vil bli redegjort for, en dekning av et bredt felt, snarere enn artikler med et smalt fokus. Så og si alle avdelinger som sysler med journalistikk i Dagbladet har bidratt, noen i større grad enn andre.

6. Redegjørrelse for arbeidet

Dagbladets prosjekt

- **4. januar 2000.** En dato da Norge forandret seg. 19 liv endte brått og brutalt på Åsta. Hundrevis av liv fikk nytt innhold. Innholdet var ofte sorg, savn, fortvilelse, raseri og avmakt. 4. januar var en dag da skjebner ble skapt. Det er en dato som vil leve i nordmenns kollektive minne i lang tid.
- **4. januar begynte forandringen** av et samfunn. Brått gikk det gradvis opp for nordmenn at trygghetsfølelsen vi har ikke er uten grenser. At det å leve i et høyteknologisk, velregulert samfunn ikke er noen garanti for at systemene som skal beskytte oss fungerer. Vi begynte å innse at vi er prisgitt de som styrer systemene. En ulykke der 19 mennesker omkom, vekket oss.

Vi er et lite land. Vi opplevde hvor sårbare vi er.

- **4. januar begynte et journalistisk arbeid.** Ikke bare i Dagbladet, men i alle redaksjoner som på noen måte valgte å komme i befatning med Åstaulykka og dens skjebner. Dagbladets dekning av krisen på jernbanen i 2000 bygger ikke på noen enkeltstående ide. Den bygger på brutal virkelighet, og nødvendighet.
- **Åstaulykka åpnet dører** til en myriade av journalistiske prosjekter. Spørsmålene som reiste seg er journalistikkens vanskeligste: Hvordan og hvorfor. Dagbladet har etter 4. januar fulgt de mange små og store hendelsene på jernbanen i Norge, hele tiden med ønske om å besvare disse spørsmålene.

Hvorfor og hvordan.

- **For hendelsene henger sammen.** Årsakskjedene og sammenkoblingene er diffuse og skjulte. Noen av dem knytter seg til en mangeårig organisasjonskultur i NSB og Jernbaneverket. Noen av de bakenforliggende årsakene finner man i departementene, i byråkratenes kontorer, og i stortingssalen. Andre finner man på verkstedene, i lokstaller og ute på skinnene.
- **Atter andre årsaker** finner man blant menneskene som har styrt og jobbet på jernbanen i mange år. Et iboende konservativt system, som på få år er drevet ut i kaos av ambisiøse politiske og markedsmessige reorganiseringer og omveltninger. Omveltninger jernbanen ikke var beredt eller i stand til å takle.
- **Dagbladet har gjennom 2000 ønsket og forsøkt å dekke, avdekke og forklare konsekvensene** av disse forholdene. For hver liten eller stor hendelse, for hver politiske eller organisasjonsmessige konflikt mellom politikere, NSB, departementer, byråkraterne i Jernbaneverket og vokterne i Statens jernbanetilsyn, har Dagbladet forsøkt å være nyhetsledende. Vi har klart det. Ikke hele tiden, men ofte.
- **En skal ikke undervurdere Åstaulykkas betydning** for det journalistiske arbeidet som er gjort i Dagbladet. Den åpnet døren til å granske jernbanen, men det er denne journalists oppfatning at alle saker som omhandlet jernbanen og jernbanepolitikken i år 2000 i sum var med på å besvare spørsmålene om hvordan og hvorfor Åstaulykka kunne skje. Groth-kommisjonen sa i sin rapport at det var en systematisk svikt i sikkerhetsarbeidet i Jernbaneverket.
- **På samme måte kan alle hendelsene og konfliktene ved jernbanen i kriseåret 2000 betraktes** på som deler av en forklaring. Noen av de kritikkverdige forholdene er forklaringer, andre er symptomer. Tilsammen utgjør de bitene i puslespillet, som satt sammen gir oss bedre forståelse av hvordan systemet sviktet så totalt at 19 menneskeliv måtte gå tapt.
- **For Dagbladets prosjekt har sin bunn i en sterk og klar normativ vurdering:** Hvordan kan samfunnet bli spart for en ny Åstaulykke? I tillegg er den preget av at Dagbladet ikke ønsker jernbanen i Norge nedlagt. Avisen ønsker en trygg og levedyktig jernbane.

- **Med andre ord:** Prosjektet var til å begynne med: Hvorfor og hvordan kunne Åstaulykka skje? Det forandret seg raskt og er fortsatt: Å avdekke og beskrive hva som er galt og kritikkverdig ved jernbanen, og forsøke å besvare spørsmålet: Hvordan og hvorfor har norsk jernbane blitt rammet av en total krise innenfor svært mange deler av virksomheten.
- Dette journalistiske prosjektet har aldri vært eksplitt fortalt Dagbladets lesere, men det er krystallklart definert i summen av Dagbladets dekning. Dagbladets fokus på sikkerhet på jernbanen har vært med på å prege det nasjonale nyhetsbildet i 2000.
- Og det vil fortsette å gjøre det. I det journalistiske prosjektet ligger en ambisjon om ikke å slippe tak i spørsmålene når 4. januar 2000 ligger lenger og lenger bak oss. De som er ansvarlige for at det skjedde er de som skal sørge for at det ikke skjer igjen. I vårt prosjekt ligger den viktige oppgave å passe på at de gjør denne jobben, og at de gjør det raskt.

I dette dokumentet er 111 artikler presentert.

Et kollektivt arbeid

- Dette dokumentet er et kollektivt arbeid, utført av svært mange av Dagbladets medarbeidere. Således vil det nok bli betraktet som et uortodokst bidrag til SKUP.
- Dette er beskrivelse av en dekning, ikke en enkeltstående avsløring. I dekningen ligger det flere avsløringer som har satt nasjonal dagsorden. Likevel er det totaliteten i alle de medvirkendes arbeid som er hovedpoenget. Det massive arbeidet har ført til konsekvenser i Norge.
- NSB-styreformann Arent. M. Henriksen sparket NSBs konsernsjef gjennom fem år, Osmund Ueland. Henriksen fikk selv sparken av samferdselsministeren noen måneder senere. Jernbaneløst jobber i dag på nye måter og med et tempo som organisasjonen aldri tidligere har vært i nærheten av. Jernbanen har på ett år omfavnet en sikkerhetsparadigme som den motvillig og skrittvis snuste på før Åstaulykka.
- Dagbladet vil ikke på noen måte påberope seg æren for disse hendelsene. Regjeringens granskningskommisjon avdekket kritikkverdige forhold. Samferdselsministeren sparket Henriksen brått og overraskende. Flere redaksjoner i landet har dekket krisen på jernbanen bredt og forbilledlig.
- Men Dagbladet er en liten del årsaken til omveltningene. Det brede fokuset og det harde journalistiske trykket som har vært rettet mot jernbanen har bidratt. Dekningen har vært god og har gitt kraft og moment til de sårt trengte omveltningene som er i ferd med å skje i jernbanens etater og bedrifter.
- De mange journalistene som har bidratt har bred kompetanse innenfor ulike fagfelt. I dekningen av ulykkene har kompetanse innenfor kriminaljournalistikk vært uvurderlig. Der krisa på jernbanen har blitt politisk, har journalistene ved politiske avdeling fulgt utviklingen. Dagbladets kommentaravdeling har gjennom hele året løftet debatten om jernbanen ut av detaljrikdommen og teknikken ved jernbanen, og stilt spørsmål og krav til de ansvarlige
- Dagbladets grafikkavdeling har bidratt til å formidle og forenkle vanskelige tekniske beskrivelser og hendelsesforløp. Dagbladets fotoavdeling har gjennomgående vært ledende i sin dekning av krisen på jernbanen gjennom 2000. Dagbladets arkiv har bidratt med uvurderlig kompetanse.
- Undertegnede fikk på et tidspunkt et ansvar for å følge jernbanen og problemstillingene rundt den. Det innbar oppbygging av kompetanse og kildenett. Undertegnede har derfor skrevet brorparten av artiklene som her er presentert.

Krisen på jernbanen

Under følger en gjennomgang av sentrale punkter i Dagbladets dekning. Den redegjør i noen grad for metode, sakenes opphav, og tankene bak dekningen.

Det er her ikke redegjort for hvilket omfang artiklene fikk i avisen, og i hvilken grad de preget førstesiden. 10 ganger har Dagbladets dekning av krisen på jernbanen vært hovedoppslag i løpet av 2000.

Åstaulykka: 4. januar

Ulykka ble gjenstand for en bred dekning i Dagbladet 5., 6., 7., 8., 9, og 10. januar 2000. Dekningen er omfattende, avslørende og god.

- Vi er nært på ulykkens overlevdende ofre. De snakker og beskriver sine opplevelser, noen alt fra sykesenga. Dagbladet kommer nært på ofrene allerede de første dagene, slik en god tabloidavis skal, men uten å være påtrengende.
- Vi er nært på de som mistet sine kjære (7. jan s. 8 og 9: "Jeg er inneforstått med at stine er død")
- Vi er nært på samfunnet som rammes. Vi er tilstede på åstedet, og dekker minnehøytidelighetene. Vi snakker med NSB-kollegene som mistet sine venner.
- Vi har allerede 7. januar gode politikilder som kan avsløre at toglederne ringe feil tog da de forsøkte å avverge ulykken. Dette ble et sentralt tema for politiet og regjeringsskissjonen i etterforskningen av ulykken. Dagbladet ønsker tidlig å gi sine lesere innblikk i de ulike teoriene som kan forklare ulykka.
- Dagbladets grafikkavdeling gjør allerede 5. januar en forbilledlig jobb med å forklare hendelsesforløpet for leserne. (5. jan, s 14 og 15: **Dødsferden.**)
- Dagbladet begynner også arbeidet med å gi svar på hvem som er ansvarlige for ulykka. (6. jan : **Lite gjort etter Tretten-ulykken/ 7. jan: Mer enn 300 nestenulykker**)

Den første forklaringen

- 10. januar presenteres navn og bilder av de drepte på Åsta i Dagbladet. Men også den første, brutale forklaringen på hva som kan ha skjedd.
- Søndag 9. januar klokka 16. blir det holdt en pressekonferanse i Jernbaneverkets lokaler på Stortorget i Oslo. Den foreløpige uhellsrapporten blir presentert, med sannsynlig konklusjon: Nordgående tog kjørte på rødt. Denne rapporten ble bredt kritisert fordi den la skylda på lokføreren.
- Denne konklusjonen vekker stor oppsikt, særlig fordi en rekke spørsmål forblir ubesvart i rapporten. Den ble allerede samme kveld kritisert av NSB-sjef Osmund Ueland. Dette ledet til en konflikt mellom Ueland og JBV-sjef Steinar Killi, som gjorde samarbeidsklimaet mellom de to lederne vanskelig i tiden som fulgte. Dagbladet følger denne konflikten mellom topplederne fra dag en.
- 11. januar ber avisen samferdselsminister Fjervoll om å rydde opp i konflikten.
- 12. januar beskriver Steinar Killi sine følelser i forbindelse med konflikten.

Jernbanen overvåkes

I tiden som følger overvåker Dagbladet hendelsene på Jernbanen.

- 13. januar avslører avisen at ATC, sikkerhetssystemet som skal hindre tog i å kolliderer ikke er i drift i Oslostunnelen, der det passerer mange hundre tog i døgnet.
- 13. januar kommer det tips til redaksjonen om en ny togulykke. Under skifting på Dombås stasjon støter to tog sammen. En kvinne sendes til sykehus.
- 17. januar beskriver Dagbladet ungutteres sabotasje mot NSB. Ved å legge en jernbjelke på skinnene tar et tog fyr. En katastrofe kunne ha skjedd.
- 24. januar kommer et humoristisk blikk på de nye Signaturtogene, et tema som skulle bli gjenvendende i Dagbladet senere i året. Folk ble rett og slett spysjuka av å reise med krengetog på Sørlandsbanen.

Høringer

25. januar begynner regjeringskommisjonens høringer etter Åstaulykka på Hamar. Det ledet til en serie artikler i en tre ukers periode. Undertegnede dekket høringene, og valgte i perioden å pendle til Hamar. Dette innebar svært lange dager (06.00 til 20.00), men også en enestående mulighet til å knytte kontakter i jernbanemiljøet. Disse kontaktene viste seg å bli meget nyttige senere i året. Dette er noen av artiklene som kom ut av høringene:

- 26. jan: Bekreftelsen på at togledelsen ikke fant mobiltelefonnumrene da de ville avverge ulykka
- 2. feb: Vitne så signalfeil ved Rudstad stasjon
- 3. feb: På dette tidspunktet i høringene begynner det å bli klart at Jernbaneverkets uhellsrapport ikke tar hensyn til en rekke unormale vitneutsagn og hendelser rundt signalanlegget på Rørosbanen. Artikkelen stiller spørsmål ved rapportens innhold, målt opp mot vitneutsagnene.
- 5. feb: Skryter av den døde lokføreren: Lokførernes beskrivelse av sin døde kollega.
- 8. feb magnet kan løse gåten: En interessant teori om at en sterk magnet kan ha fått lokførerens klokke til å gå for fort, og dermed påskynde avgangen fra Rudstad. Undertegnede tester selv sin egen klokke på en slik magnet, og den gikk bakover!
- 29. feb: Høringene fortsetter i London, og vår korrespondent intervjuer de britiske heltene fra Åsta. De ønsker å treffe Bente Larsen, kvinnen som ble reddet etter fire timer.
- 22. mars: Høringen begynner i Oslo, med lederne i NSB og Jernbaneverket: Her ble det klart at NSB og Jernbaneverket hadde fått penger og lagt planer om sikringstiltak som ville hindret Åstaulykka, men at planene hadde blitt trenert på grunn av andre prestisjeprosjekter.
- 25. januar kan Dagbladet alene avdekke at NSB har snakket usant om hvor gammelt materiellet i Åstatogene egentlig var. En vogn var 53 år gammel.

Lillestrømulykka

- Natt til 5. april mister et godstog bremsene på Hanaborgtoppen, og seiler ned mot Lillestrøm stasjon. Der kolliderer det med et annet godstog. To tankvogner med propan tar fyr og truer med å eksplodere. 2000 mennesker blir evakuert.
- 6. april kan Dagbladet eksklusivt bringe intervju med lokføreren som mirakuløst overlevde ulykka. Intervjuet med lokføreren kom i stand etter megen møye, men gjennom en spennende prosess. Takket være kontaktene knyttet på Hamar under høringene, hadde denne journalist blitt kjent med lokførerens sjef. Sjefen viste seg å sitte på lensmannskontoret på Lørenskog, der lokføreren satt i avhør. Vi møtte opp på lensmannskontoret, og spurte lokføreren om han kunne tenke seg å snakke med oss. Han var tydelig sliten og mørbanket, og sterkt i tvil. Vi inngikk en avtale om at han skulle tenke på det. Vi fikk ta et bilde av ham, men først etter å ha skrevet en "kontrakt" på et visittkort om at bildet ikke skulle benyttes dersom han ikke ønsket å la seg intervju. Sent samme kveld ble intervjuet gjennomført i en telefonkonferanse mellom lokføreren, hans sjef og undertegnede. Jeg er klar over de fallgruber som ligger i å gjøre avtaler med intervjuobjektene, men vurderte i dette tilfellet muligheten til å snakke med døgnets "heteste" intervjuobjekt som viktigere enn å legge alle føringer for intervjusituasjonen.
- I dagene som fulgte kunne Dagbladet avdekke at lokomotivet som mistet bremsene kom fra helsjekk noen timer før ulykken. Disse opplysningene ble gitt i fortrolighet fra en kilde i NSB, og ble senere bekreftet av NSB-ledelsen. I tillegg fulgte avisen brannen, evakueringen og slokkingen på Lillestrøm på en meget grundig måte.
- 9. april presenterer Dagbladet en meget utfyllende liste over alle de problemer, uhell og hendelser som hadde rammet jernbanen de siste tre månedene, 97 i alt. Kildematerialet var hentet etter grundige søk i Jernbanetilsynets arkiver. Denne artikkelen ble forsøkt stoppet på alle tenkelige måter av en "ikke navngitt" informasjonssjef i NSB. Han truet sågar (muligens som en fleip) med å møte opp i redaksjonen og knuse kaffekopper. Frykten var begrunnet i at NSB i artikkelen ville bli gjort eneansvarlig for ulykkene og hendelsene, og at Osmund Ueland ville bli stilt til ansvar. Artikkelen gikk likevel på trykk, uten å gi NSB all skyld. Artikkelen inneholdt også, på den tid oppsiktsvekkende, innrømmelser fra NSB-ledelsen.
- Nye og spennende kilder ble meget nyttige 11. april. Jernbaneentusiastene i Norge har et levende og kunnskapsrikt miljø, og internett er deres samlingspunkt. De har et meget detaljrikt og teknisk forhold til jernbanen, og det ble på internett siden Jernbane.net diskutert om lokomotivet som mistet bremsene på Lillestrøm hadde mistet bremsene før. Noen jernbaneentusiaster pekte meg i retning jernbaneentusiastenes tidsskrift "På sporet", og NSB Gods bekreftet at lok El16.2215

hadde dundret gjennom Oslo S uten bremses. Avsløringen sto på trykk i Dagbladet 11. april.

Konflikt på jernbanen

- Gjennom hele denne perioden knyttes det mange kontakter, ofte via e-post. Artikkelen 13. april kom som et resultat av en debatt jeg i lengre tid hadde hatt gående på e-post med lederen for Jernbaneverkets elektromontører. Denne kontakten førte til at han valgte å gå ut i Dagbladet med et problem motørene hadde fryktet i noen tid. Artikkelen 13. april ble en sitatsak i mange medier.
- Det samme ble artikkelen 23. mai, som fortalte om de meget problematiske forholdene på togledersentralen på Hamar etter Åstaulykka. Artikkelen kom som følge av en meget tidkrevende prosess med å gå gjennom all korrespondanse Regjeringskommisjonen som gransket ulykka hadde i sitt arkiv. Det varte en hel dag, og måtte utføres ved at kommisjonens sekretær leste opp titlene på hvert eneste av de 1300 brevene, hvorpå han fortalte meg at det var unntatt offentlighet. Kun dette brevet, som er omtalt i saken, var offentlig og hadde substans nok til å lage en sak.

Signatur og andre supertog

- 17. juni brakk en aksel på et signaturtog på Nelaug stasjon på Sørlandsbanen, og et nytt mareritt var i gang for NSB. Dette førte til en serie artikler i Dagbladet (18. juni, 19. juni, 25. juni). Gjennom en intern NSB-kilde kunne Dagbladet 29. august fortelle at NSB ønsket å levere togene tilbake, og og 30. august ble dette bekreftet på en brutalt regissert pressekonferanse der togprodusenten Adtranz fikk et ultimatum av NSB: Fiks togene eller ta dem tilbake. Nyheten om ønske om å levere togene tilbake, var eksklusiv.
- Dagbladet kunne også bringe den første kontroversen rundt det andre nye supertoget, Agenda. En regelmessig gjennomgang av postlistene til Jernbanetilsynet hadde lenge vært rutine for undertegnede, og der fant jeg brevet fra lokførerne i Bodø, som fryktet Agendatogets vinterferdigheter. Artikkelen "Advarer mot Agenda" (6. september), ble sitert over det ganske land.
- Dagbladet er også stedet der leserne kunne få se nye tog først. Via jernbaneentusiastenes hjemmesider ble det klart at det nye lokaltoget Puls var kommet til landet. Dagbladet viste bilde av Puls, først og eksklusivt.
- Det var stor oppstandelse omkring sikkerheten på akslingene og hjulene på Flytoget en periode fjor sommer. Dagbladet var alene om å skrive at Flytoget ble tvunget til å redusere hastigheten fra 210 til 160 av sikkerhetsårsaker, (7. juli) etter å først ha konstatert at at det faller biter av hjulene på flytogene (26. juni).

Kaos i NSB

- Etter signaturskandalen i sommer rettet Dagbladet søkelyset mot NSBs ledelse. I en serie artikler ble det rettet søkelyset mot NSB-ledelsens sviktende tillit hos publikum, og en rekke røste kallet for Uelands avgang. Sentralt i dette sto Signaturskandalen, og den kommende mangelen på lokomotivførere.
- Da Ueland fikk sparken, 29. juni, var ikke disse problemene den direkte årsaken. Styret la vekt på Uelands manglende evne og ferdighet til riktig og god økonomiske planlegging. Dette fortalte interne kilder til Dagbladet. Det viste seg raskt at få var villige til å stille opp som ny konsernsjef, da andre toppledere forsvant i Uelands dragsug.
- Ueland var såra og vonbråten etter å ha fått sparken og ville ha erstatning. Han fikk ikke mer enn han hadde krav på. Dagbladet brakte resultatet av forhandlingene 15. juli.

Tilbake på Åsta

- Med alt kaoset i NSB, var ikke så mange som lenger tenkte på Åstaulykka og Rørosbanen. Etter å ha spurt oss selv hva som egentlig foregikk der, dro vi tilbake. Jeg var klar over at det var manuell drift med togekspeditører på Rudstad og de andre kryssingspunktene. Lenge satt togekspeditørene i en bil, men etterhvert fikk de campingvogn. Vi fikk avtale om intervju med Jernbaneverket. Artikkelen som fulgte ble et meget talende eksempel. Mannen i campingvogna var ikke til å klandre, men nesten 300 dager etter ulykka var han det eneste tiltaket som var satt i verk.

Jernbanen ble forsåvidt drevet sikkert, men på samme måte som 150 år siden. Jernbanelivet hadde lovet å rydde opp. Dagbladet satte fokus på løfter som ikke ble holdt 7. september.

- 4. oktober var politiets etterforskning av ulykka ferdig. Etterforskningslederen setter nok en støkk i mange når han forteller at han ikke lenger kjører tog etter å ha gått grundig inn i hvordan jernbanen drives.
- 7. november skulle Groth-kommisjonens rapport presenteres, en rapport hvis konklusjon ikke hadde lekket ut. Det gjorde den i Dagbladet 5. november.
- 8. november setter Dagbladet igjen søkelyset på Jernbanelivet og Steinar Killis jobb med å bedre sikkerheten på Jernbanen. Av de mange anbefalingene og kraven som ble gjort i Groth-kommisjonens rapport, var det bare seks som var innfridd. Dagbladet gikk gjennom dem en etter en denne dagen.
- Noen bisteninger i rapporten nevnte at det var advart mot signalfeil på Rørosbanen på et tidlig tidspunkt. Undertegnede gransket saken videre, kom i kontakt med rapportskriverne, uten at de ønsket å uttale seg. Jernbanelivets uforståelige svar på hvorfor det ikke var gjort noe for å utbedre feilene bærer vitne om de vansker Jernbanelivet har (eller i det minste: Har hatt) i sin sikkerhetstenkning. Nok en gang satte Dagbladet dagsorden 13. november.

Arne Wam

- Hva skulle Arne Wam gjøre? I et eksklusivt intervju med Dagbladet 11. september fortalte han første gang om sine planer, ferre tog og realistisk planlegging. Det var samme grunn styreformann Arent M. Henriksen fikk da han fikk sparken under en måned senere. Det var dagen rutekuttene ble iverksatt. Dagbladet fulgte Henriksen tett på hans siste togtur hjem etter oppsigelsen 7. oktober.
- Wam fortalte i intervjuet 11. september at han hadde satt i gang en helseundersøkelse av NSB. Denne fikk Dagbladet tak i, og kunne offentliggjøre den knusende diagnosen. Avsløringene satte nasjonal dagsorden. NSB hadde på egen hånd identifisert mange av de problemene som er bakenforliggende årsaker til krisen på jernbanen i 2000. Rapporten ble gjenstand for debatt i Dagbladet i dagene som fulgte.
- Wam gikk etter lekkasjen av rapporten internt ut i NSB og truet de som lekket med oppsigelse. Trusselen lakk ut til Dagbladet, og ble presentert 25. november. Senere valgte også Wam å trekke sitt kandidatur som permanent NSB-sjef, blant annet med bakgrunn i Dagbladets avsløringer.

Ottestad – den vanvittige nestenulykken

- 24. september var to tog iferd med å kolliderer, med et enormt potensiale for tap av menneskeliv. Begge togene fikk grønt signal, mot hverandre. Konsekvensene ville blitt uoverskuelige for norsk jernbanedrift dersom ikke en årvaken togleder hadde reagert så kjapt. Saken er dekket i Dagbladet 25. september
- Dagen etter gir Dagbladet som eneste avis forklaringen på hvorfor en slik nestenulykke kunne skje, takket være gode kilder.

Åsta –ett år etter

- Dagbladet markerer ettårsdagen for Åstaulykka med å ta samsvarende tog som kolliderte ett år tidligere. Det sterke møte med et samfunn som fremdeles er preget står på trykk 5. januar 2001.
- Dagen etter kommer det fram hvor mange sterke følelser som fremdeles er i sving. Jernbanedirektør Steinar Killi er ikke ønsket på minnegudstjenesten av de pårørende og etterlatte.

Om kildene

Anonyme kilder

- En ikke ubetydelig del av kildene i Dagbladets dekning av krisen på Jernbanen er anonyme, og vil forbli det. I noen tilfeller er undertegnede forhindret fra å gå i noen diskurs om kildenes uavhengighet og motiver, da å identifisere deres stillinger og holdninger vil gi mulighet til å oppspore dem. Det er viktig å bite seg merke til at selv om de er anonyme, er det løpende gjennom hele prosessen foretatt kritiske og journalistiske vurderinger av kildenes troverdighet og tendens.
- Jernbanen er på mange måter et lukket samfunn. Den er en tekonkratisk og ekskluderende for den som ikke er innvidd. Samtidig er den et system med sterke bindinger og følelser. En kilde beskrev de ansattes kjærlighet til Jernbanen slik: "Det er som å være forelska i den styggeste jenta på skolen. Du skjønner det ikke er spesielt kult i gjengen din, men du kan ikke gjøre noe med det." Dette kjærlighetsforholdet er tosidig. Svært mange i systemet ønsker å gjøre jernbanen tryggere og bedre for kundene. De skjønner at det ikke er bra med negativt omtale og kritisk blikk. Men de samme personene opplever å ikke nå fram i systemet. Da kan de gå til media for å rette søkelyset mot det de ønsker forandret. Men innbakt i kjærlighetsforholdet ligger frykten for å miste den stygge kjærestens tillit dersom den som sier fra blir avslørt internt. Dagbladet ser det som en viktig del av sin oppgave å være ventil for de som ikke når fram i systemene som angår mange mennesker.
- På jernbanen står også profesjonskamp og fagforeningskamp sentralt. Når kildekritiske vurderinger er foretatt, har dette vært med i betraktningene. Mange utspill kom aldri på trykk, og de som gjorde det, gjorde det etter vurdering av hvorvidt informasjonen/utspillet var verdifull i debatten og kampen for å trygge jernbanen. Det er i slike tilfeller foretatt klare normative vurderinger fra redaksjonelt hold.
- Lekkasje frykten ble til tider stor i organisasjonene på jernbanen. Møtedeltagere sluttet å ta med seg dokumenter fra møter, i frykt for at de skulle bli beskyldt for å lekke. I to tilfeller satt Dagbladet på slike dokumenter, men kunne ikke skrive om det, da kildene var visse om at de ville bli avslørt dersom sakene ble omtalt.

Informasjonsmedarbeidere

- Året har vært et interessant møte med informasjonsmedarbeiderne i NSB og Jernbaneverket. NSB har 14 informasjonssjefer. Undertegnede vet at jobben deres er brannslukning, og at det under arbeidet med en sak ikke var uvanlig at en informasjonssjef fikk snusen i hva som kom i avisen dagen etter. Da ringte han gjerne meg for å gjøre sitt beste for å stoppe saken. Dette ble oppfattet som et klart signal om at saken måtte på trykk. Undertegnede vil likevel gi honnør infoavdelingen i NSB for profesjonalitet i en vanskelig periode.

Dokumentkilder

- Gjennom hele prosessen har arkivene og postlistene til Jernbanetilsynet, Jernbaneverket, Regjeringskommisjonen og Samferdselsdepartementet blitt regelmessig saumfart.

Internett

- Som tidligere nevnt har internett vært et uvurderlig bindeledd til jernbaneentusiastene og deres store kunnskap og historiske data om jernbanen.

Åpne kilder

- Dagbladet har gjennom hele året lagt vekt på nærhet til de krisen på jernbanen angår. Passasjerer, ansatte i NSB og Jernbaneverket, ulykkes pårørende og overlevende, redningsmannskapene på Åsta og Lillestrøm er eksempler på grupper som har vært meget sentrale i Dagbladets dekning.
- Lederne, toppene og pampene på Jernbanen har blitt fulgt tett, og deres utsagn, utspill og handlinger har blitt kritisk gransket.

Tipserne

- Dagbladets tipsere har spilt en uvurderlig rolle i avisens arbeid med å holde seg oppdatert om hendelser på jernbanen.

7. Tidsbruk

Arbeidsform og tidsforbruk

- Dagbladet har satset bredt i sin dekning. Mye av arbeidet har foregått via telefon og e-post, men en betydelig del har av journalistikken har blitt skapt utenfor redaksjonslokalene. Dette har for undertegnede del ført til en rekke reiser til Åsta, Rudstad, Hamar, Rena og Elverum. Også NSB og Jernbaneverkets store verksteder og anlegg har vært gjenstand for en rekke besøk. Dessuten ble langt flere intervjuer utført og fotografier tatt på jernbanestasjoner enn tidligere. Krisen på jernbanen har ført Dagbladets medarbeidere til Østerdalen, Hedmark, Sørlandet, Bergen, Dombås, over hele Østlandet, samt London.
- Alle journalister, fotografer og grafikkmedarbeider som har bidratt til dette dokumentet, har lagt ned tusenvis av arbeidstimer gjennom 2000.
- For undertegnede har tidsforbruket med det journalistiske arbeidet vært til tider stort. Et røft estimat vil være omkring 1800 arbeidstimer.
- Svært mye av arbeidet har foregått på kveldstid, og mye har vært gjort på fritiden. Dette arbeidet har især vært knytting av kontakter med miljøer og kilder. I en periode anså jeg det som svært viktig å bygge opp kompetanse og gjøre meg synlig hos sentrale kilder, og ble i en periode sett på som en plageånd hos kildene som ikke ønsket flere telefoner for å snakke om akslinger eller signalanlegg den kvelden.. Dette var unektelig en noe skremmende utvikling, men i stedet for å slutte, fortsatte jeg maset, noe som ga resultater. Etter som jeg fikk mer kunnskap, kunne diskusjonene og meningsutvekslingene bli mer konkrete og interessante for kildene. Min erfaring er at økt kunnskap innenfor kildenes fagfelt, ga økt tillit til meg som reporter. Det er vel uunngåelig å legge til at de fleste av de mange hundre av disse telefonene ikke førte til stort på trykk i avisa.
- Tekstmeldinger har vært av stor betydning i kontakten med kildene. Det har til tider lekket informasjon fra møter før møtene er ferdige.

8. Spesielle erfaringer

Spesielle erfaringer

- Undertegnede kan ikke snakke for andre journalistene som er ansvarlig for dette dokumentet, men kan gjøre noen egne betraktninger. Som ung reporter har det vært en glede å få sjansen til å jobbe seg inn på et spesialområde, bygge opp kompetanse og kildenett. Det har vært meget givende og lærerikt.
- Undertegnede, som er vikar i Dagbladet, vil gi honnør til redaksjonen, som i det alt vesentligste har lagt alt til rette for en optimal dekning av krisen på jernbanen. Avisens forståelse og satsning på dette stoffet som viktig og relevant, er prisverdig.

9. Dato, sted, underskrift

Oslo, 19. januar 2001

Anders W. Hagen
Journalist
Dagbladets nyhetsavdeling