

De Hvite Hjelperne

Av

Anne Marie Groth, Per C. Magnus, Robert Reinlund og Terje Tvedt

**TV 2
Postboks 7222
5020 Bergen
TEL 02255**

INNHold

1. Ideen	3
2. De journalistiske problemstillingene	4
3. Spesielle journalistiske utfordringer	5
4. Metode	5
4.1 Hva er en M6?	5
4.2 Grunnlagsarbeidet i Norge måtte gjøres på en måte som ikke ødela for intervjuene og filmingen i Afrika	6
4.3 Omfattende dokumentetsøk	7
5. Valg av reisemål og reisene	9
5.1 Sørlege Afrika (Malawi og Zambia)	9
5.2 Kenya	11
5.3 Niger	11
6. Intervjuene i Norge	13
7. Konsekvenser	14
8. Om programskaperne	15
9. Kilder	16
9.1 Evalueringsstudier	16
9.2 Operation updates	17
9.3 Røde Kors' eksterne kilder	17
9.4 Korrespondansen mellom Utenriksdepartementet og Røde Kors	17
10. Vedlegg	17

1. Ideen

En etter en ruller de om bord i transportskipet ved kaien i Drammen: 218 utrangerte militære lastebiler har fått nytt liv, de skal redde millioner av mennesker i det sørlige Afrika fra sultedøden. Siden har vi sett bildene av hvitmalte lastebiler med rødt kors fra en rekke steder i verden, som bildebevis på at Norge reagerer resolutt og med tyngde når en ny humanitær katastrofe oppstår. I mange av de store katastrofene som har oppstått siden 2002 har Norges viktigste bidrag vært 40 år gamle lastebiler, uten at norske medier har stilt ett kritisk spørsmål eller undersøkt om dette var den riktige responsen på verdens nød?

Sommeren 2002 kom meldingene om at det var en stor sultkatastrofe under oppseiling i det sørlige Afrika. TV 2, NRK og de fleste norske medier dekket utsendelsen av det største norske bidraget til den internasjonale nødhjelpsoperasjonen som ble satt i gang: Over 200 hvitmalte militærlastebiler av typen M6 ble sendt med båt fra kaia i Drammen til Durban. Derfra skulle de kjøre innover på det afrikanske kontinentet lastet med nødhjelp. De skulle, i følge Røde Kors, frakte 250 000 tonn med mat. På kaia var Thorvald Stoltenberg og Jan Egeland, president og generalsekretær i Norges Røde Kors, og utviklingsminister Hilde Frafjord Johnsen. Alle snakket om hvor viktig denne operasjonen ville være og hvor mange liv den ville redde, og de ønsket bilene vel av gårde til Afrika. Fem uker senere forteller Jan Egeland på NRK Dagsrevyen fra Malawi at operasjonen er i gang, og at ”**en drøm er nå realisert,**” og at M6ene er ”**den mest perfekte type nødhjelpstransport tenkelig**” (15.9.2002).

I løpet av de neste årene dukket det med jevne mellomrom opp reportasjer i norske medier om at Norges Røde Kors sendte ut gamle militære lastebiler til ulike katastrofeområder: Tsjad, Haiti, Nord-Korea, Indonesia, Niger, Pakistan, Kenya og Libanon. I alle reportasjene ble bilenes egenskaper fremhevet, og at de var spesielt egnet for nettopp denne aktuelle katastrofen. Dette selv om terrenget kunne variere fra Himalayas høyfjell til Tsjads ørken. Ledende politikere, som Jonas Gahr Støre og Jan Egeland, sammenliknet ved flere anledninger bilene med (et av høydepunktene i norsk humanisme) ”de hvite bussene etter annen verdenskrig”.ⁱ Sommeren 2005 sendte Norges Røde Kors og forsvaret brukte ambulanser til Libanon og M6er ble sendt fra Dubai, Og statssekretær i Forsvarsdepartementet uttalte ”Det er den mest fornuftige måten Forsvaret kan bruke utstyr som er til overs”.ⁱⁱ

Lastebilene ble oppgradert og sendt ut takket være betydelig finansiell støtte fra Utenriksdepartementet med midler fra bistandsbudsjettet. Mer enn 100 millioner kroner var bevilget fra departementet til disse operasjonene ved utgangen av 2005. I tillegg hadde Norges Røde Kors brukt ca 50 millioner av egen midler for å sende ut bilene. Lastebilene var svært viktige for Røde Kors sin profilering. Blant annet hadde de satt i gang et vellykket biladopsjonsprogram, og samlet inn penger fra næringslivet ved å tilby dem å betale 50 000 for en hel bil eller 25 000 for en halv bil.

2. De journalistiske problemstillingene

Vårt første spørsmål var enkelt, men grunnleggende: Var denne historien om de gamle militære lastebilene, kalt ”det norske forsvarrets arbeidshester”, som nå ble malt hvite og sendt ut i verden for å redde liv, for fantastisk til å være sann?

Generalsekretær Jan Egeland hadde sagt i en uttalelse til NTB at det kunne ”virke meningsløst å frakte hundrevis av lastebiler fra Nordpolen til Sydpolen for å levere mat”, men han understreket: ”det har vist seg at ingen andre kan klare å stable et så stort transportapparat på beina så fort som vi gjør.”ⁱⁱⁱ Vi ville finne ut om det *var* meningsløst, fordi i utgangspunktet var det ikke tvil om at aksjonen brøt med offisiell norsk nødhjelpspolitik. Den hadde i tiår gått ut på at også nødhjelpen må være bærekraftig, ha lokal forankring, ikke ødelegge lokale strukturer, benytte seg av lokale varer og tjenester der dette er mulig osv.

Basert på dette grunnleggende spørsmålet stod en rekke uavklarte spørsmål i kø:

- Hvilken type bil var M6en?
- Hva krevde den av vedlikehold og logistikkapparat?
- Fantes det ikke biler i det moderne Sør-Afrika som heller kunne brukes (MAN har bla en stor fabrikk for terrenggående lastebiler i Sør-Afrika)?
- Hva med lokale transportselskaper - hva kunne de gjøre hvis en betalte dem skikkelig (for 150 millioner kan en kjøpe mye, tenke vi)?
- Hvordan ble opplæringen av sjåfører organisert (for M6en er ingen vanlig bil)?
- Og hva med vedlikehold. Det fantes vel ikke reservedeler lokalt eller på markedet - dvs. måtte det sendes ned egne verksteder?

Nyhetspoenget og det journalistisk interessante i denne saken var å finne ut hva som skjedde med bilene etter at de var sendt ut av Norge - hva var resultatet av nødhjelpsoperasjonen og hvordan ble den mottatt? Kort sagt, spørsmålet var:

Var dette moderne, effektiv nødhjelp i en globalisert verden? Var dette virkelig et nytt topp-punkt i norsk humanisme, eller var det et eksempel på strålende PR av hva som internasjonalt kalles nødhjelpsindustrien?

Eller var det en smart metode for å kvitte seg med utrangert militært utstyr?

Saken dreide seg om store spørsmål. Den handlet om noen av de mest sentrale norske politikerne (og alle norske regjeringer siden 2002 har støttet den), de største norske selskapene (bla Statoil og Hydro) hadde bidratt med penger gjennom å adoptere M6er, og det handlet om Norges Røde Kors og dets øverste ledelse, kanskje Norges mest aktede organisasjon. I tillegg hadde saken enda større dimensjoner, fordi aksjonen ble iverksatt på et tidspunkt da alle de ledende politikerne snakket om at Norge var ”en humanitær stormakt”, og ikke minst gjaldt det de politikere som var ansvarlig for aksjonen.

3. Spesielle journalistiske utfordringer

Vi var klar over, basert på egen erfaring, at bistand og nødhjelp har vist seg å være et vanskelig felt å drive kritisk og uavhengig journalistikk på. Det er vanskelig å avdekke kritikkverdige forhold, ikke fordi det ikke finnes, men først og fremst fordi denne sektoren av norsk politikk har en helt spesiell posisjon i samfunnet. I stor grad må pressen forholde seg til de offisielle fortellingene om Norges rolle og norske prosjekter i andre land, slik politikere og organisasjoner formidler dem. Kostnadene ved lange reiser er store og derfor er mange journalister avhengig av å følge delegasjoner av politikere og organisasjonsledere når prosjekter skal tas i øyesyn. Vi er derfor takknemlige for at vår egen redaksjonsledelse gav oss anledning til å bruke nødvendig tid og ressurser til jobbe med denne saken på uavhengig basis.

Vår ide var å finne ut hva som faktisk skjedde med et prosjekt som ble omtalt som ”en nasjonal dugnad”, som et prosjekt som skulle redde ”millioner av mennesker”, og om folk som ville dø om bilene ikke kom.

Data var i utgangspunktet vanskelig tilgjengelig. Vi var jo interessert i hvor bilene hadde kjørt i fjellene i Pakistan, på landsbyga i Afrika eller i ørkenen i Niger; hvor mye mat de hadde kjørt, hvor mange som faktisk gikk, hvor mye drivstoff de brukte, om det var mange ulykker med dem osv. Vi visste at det også at det ville være spesielt vanskelig å kontrollere innholdet og sannhetsgehalten i hva aktørene selv sier i sine rapporter. Fordi dette handlet om gaver fra Norge, kunne også mottakernes rapporter (internasjonale og lokale organisasjoner) preges av overdreven velvilje.

Jo mer vi leste, jo tydeligere ble det at mange av rapportene var skrevet med tanke på økt goodwill for prosjektet selv, noe som er beskrevet som et generelt trekk ved nødhjelpsindustrien i mye av forskningslitteraturen. Vi oppdaget også ganske raskt at ønsket om å finne ut sannheten var relativt beskjeden både blant organisasjoner og bevilgende myndigheter. Aktørene ville helst slå seg til ro med den offisielle fortellingen: Aksjonen var en suksess.

4. Metode

4.1 Hva er en M6?

Vi startet på forsvarets hjemmesider, og med litteratur om militære lastebiler. M6ene ble produsert i USA på 1960-tallet. Norge mottok om lag 1300 biler på 60-tallet som en del av Marshall-planen, og disse var spesialbygget for vinterlige norske forhold. Forsvaret faset ut bilene på 1990-tallet og M6ene ble parkert. Hva som videre skulle skje med bilene var et uløst problem for Forsvaret. Historiske Militære Kjøretøyers Forenings (HMK) ”rullende museum” skulle få overta 130 - men hva med resten? Siden bilene var amerikansk eiendom skapte dette problemer: Amerikanerne måtte godkjenne hver enkelt sluttbruker, og det tok flere år før HMK-medlemmene fikk bilene sine registrert.

Vi fulgte nøye med på nettdebattene blant veteranbilentusiastene på HMKs hjemmesider. Her forstod vi at bilene var spesialkonstruert for norske forhold, og hadde betydelige

vedlikeholdskrav. De som eier slike biler i Norge bruker mye tid på å holde dem i stand og på å finne riktige reservedeler. Drivstoff-forbruket er høyt, og bilene har en særegen teknologi som krever både teknisk oppfølging og spesialkunnskap - ikke minst fra sjåførenes side. I forhold til kjøring i det sørlige Afrika var jo også rattet på feil side og bilene hadde i utgangspunktet ikke speedometer. Dette måtte Røde Kors montere inn, sammen med speil og sikkerhetsbelter.

Vi fant ut at det var solide 40 år gamle lastebiler, men at de ofte brøt sammen selv i det terrenget de var produsert for. De måtte oppgraderes før utsendelser, og de forutsatte opplæring av egne M6-sjåfører der hvor de kom. Det måtte også etableres egne verksteder for M6ene. Et sentralt problem var mangel på reservedeler.

Spørsmålene ble så: Var slike veteranbiler virkelig de mest hensiktsmessige både i ørkenen i Niger, på slettelandet i Zambia, i fjellene i Pakistan og Lesotho, og i hovedstaden i Malawi, slik aksjonens talsmenn hevdet de var? Og fantes det ingen alternativer? Og hva skjedde med den lokale transportsektoren når Norges Røde Kors plutselig fløy inn en liten hær av lastebiler? Og hadde virkelig myndighetene i mottakerlandene bedt om slike 40 år gamle lastebiler i 2002 og 2005?

4.2 Grunnlagsarbeidet i Norge måtte gjøres på en måte som ikke ødela for intervjuene og filmingen i Afrika

Hvordan skulle vi undersøke hva som skjedde? Vi måtte selv reise til mange land og undersøke. Men hvor skulle vi dra og hvem skulle vi snakke med?

Røde Kors hadde totalt sendt ut over 500 M6 biler til 11 land. De hadde brukt til sammen mer enn 150 millioner kroner på disse prosjektene. Da vi startet arbeidet var det to ting som fremstod som avgjørende:

- a) Vi måtte undersøke så mye som mulig i forkant slik at vi visste hvor vi skulle reise. Det ville bli både for dyrt og tidkrevende å reise til alle de aktuelle landene/stedene, og
- b) Det var viktig og unngå å alarmere aktørene slik at de kunne legge hindringer i veien for, eller blande seg inn i våre undersøkelser. Dette poenget må understrekes for andre som ønsker å arbeide innenfor samme felt.

To eksempler: Etter at vi hadde vært i Niger tok Norges Røde Kors kontakt og informerte oss om at det var uhørt at TV2 tok direkte kontakt med Niger Røde Kors uten å gå gjennom Røde Kors i Norge. Niger Røde Kors er imidlertid en selvstendig organisasjon i et annet land. Det finnes ingen formelle grunner til at Norges Røde Kors har noe med at norske medier kontakter en organisasjonen i et afrikansk land. Men denne holdningen til afrikanske samarbeidspartnere er ikke uvanlig. Kirkens Nødhjelps stedlige representant i Malawi fikk munnkurv av ledelsen ved hovedkontoret i Oslo, da vi møtte henne og ba om et intervju i Lilongve.

Vi måtte altså legge opp et journalistisk løp hvor de norske aktørene ikke på forhånd kunne kontakte de lokale samarbeidspartnerne og instruere dem i hva de skulle si. Mange slike samarbeidspartnere til store norske organisasjoner er helt avhengig av pengestøtten fra Norge og vil derfor vegre seg mot å kritisere sine givere.

4.3. Omfattende dokumentøk

Da det journalistiske prosjektet startet var det 3 ½ år siden de første bilene ble sendt ut. Vi begynte med å søke opp all tilgjengelig informasjon som Røde Kors og Den Internasjonale Røde Kors-føderasjonen (IFRC) hadde om nødhjelpsoperasjonene og M6ene.

I første omgang var vi bare interessert i den første M6-operasjonen i det sørlige Afrika i 2002 (den største og mest vellykkede av deres nødhjelpsoperasjoner, i følge Røde Kors selv). Det viste seg at Røde Kors, IFRC, og deres samarbeidspartner FNs Matvareprogram (World Food Programme, WFP), hadde gjennomført flere evalueringer av operasjonen. Det var også mulig å rekonstruere operasjonen i store trekk gjennom IFRCs "Operasjons Updates". De ble publiserte med jevne mellomrom gjennom hele operasjonen. Den første evalueringen ble gjort allerede høsten 2002.

Vi ble overrasket over at allerede den første rapporten fortalte at operasjonen hadde store problemer helt fra begynnelsen. Det var overraskende fordi opplysningene i denne rapporten stod i klar motsetning til den informasjonen som var gitt av Norges Røde Kors til norske medier. Blant annet stod det at det hadde vært vanskelig å få bilene ut av Durban havn og ut av Sør-Afrika på grunn av manglende dokumenter og problemer i tollene. I tillegg var det vanskelig å skaffe transport til bilene da togene ut av Durban var fulle. Da evalueringen ble gjennomført i midten av oktober var kun to biler operasjonelle i Lesotho, ingen i Malawi og ingen i Zambia. Det fremgikk også av "Operations Updatene" at bilene ikke var i gang på dette tidspunktet og at de ikke kom i gang før i desember/januar. I nyhetsinnslag sendt på norsk fjernsyn og gjengitt i norske aviser i begynnelsen av september, ble det imidlertid sagt at bilene var fremme og i gang med å kjøre mat allerede i begynnelsen av september, og at Norge reddet liv.

FNs Matvareprogram (WFP) var Røde Kors' samarbeidspartner i dette prosjektet og de gjennomførte en evaluering i juni 2003. Denne evalueringen var sendt fra Norges Røde Kors til Utenriksdepartementet (UD), og vi fikk den utlevert sammen med andre dokumenter etter søk i departementets postlister. Denne rapporten pekte på en rekke problemer som hadde oppstått i alle landene. I konklusjonen står det at det er umulig å få frem de eksakte kostnadene ved operasjonen. Det er også vanskelig å avgjøre hvilken betydning operasjonen har hatt, men at det er mulig at operasjonen har bidratt til å redde liv, men at det høye drivstoff-forbruket, den lave lastekapasiteten og vedlikeholdskravene "seriously challenge the appropriateness of its role in emergency logistics."^{iv}

Vi oppdaget at det var denne evalueringen som ble lagt til grunn i departementet når de skulle ta stilling til søknaden fra Røde Kors om penger til å overta de gjenværende M6ene, i alt 900 lastebiler. I UD's internnotat står det om operasjonen i Sør Afrika:

"En evaluering av prosjektet viser at innsatsen var vellykket og bærekraftig".

Det var ikke referert til noe av kritikken av prosjektet i evalueringsrapporten, heller ikke at det var umulig å vise hva prosjektet i virkeligheten koster. Faktiske kostnader som knytter seg til et prosjekt er normalt relevante opplysninger som grunnlag for UD's beslutninger om støtte. Enda mer interessant ble det når UD i sitt notat beskriver M6enes verdi. Der viser de til Røde Kors' beregninger på at bilenes enhetspris etter oppgradering er på NOK 42.200. I notatet skriver

UD at

”Kjøretøy med tilsvarende egenskaper har i dag en innkjøpspris på NOK 700.000 – 1 000 000.”^v

Departementets beslutningsnotat slo altså fast at biler til en verdi av 42 tusen kroner, i katastrofeområder har en verdi på opp mot en million kroner!

UD besluttet så å bevilge NOK 27 millioner til finansiering av istandsettelse av 600 lastebiler over 3 år. Det ble åpnet for at Røde Kors kunne søke penger til bruk av bilene i forskjellige nødssituasjoner, altså for mer statlige midler til M6ene.^{vi}

Mens dokumentaren opprinnelig var ment å begrense seg til operasjonen i det sørlige Afrika, valgte vi nå å utvide vår undersøkelse.

Vi hadde nå gått gjennom et stort antall dokumenter fra ulike aktører i denne saken. Bare slik kunne denne historien fortelles. **En sammenstilling av dokumentene fra WFP, IFRC, Norges Røde Kors og Utenriksdepartementet viste uten tvil at den første M6 operasjonen verken var slik den ble presentert i mediene eller slik Norges Røde Kors og departementet hevdet den hadde vært.** Men til tross for at det i alle evalueringene ble slått fast at bilene var veldig dyre i drift, hadde store tekniske problemer, lav lastekapasitet og ikke svarte til forventningene, fortsatte Røde Kors å sende ut M6er. I 2004 ble det sendt:

29 biler til Tsjad
32 til Haiti
5 til Nord-Korea

I 2005 ble det sendt :

98 biler til Indonesia
70 til Niger
40 til Pakistan

I 2006 ble det sendt:

50 biler til Kenya

I tillegg til at bilene som hadde vært i Pakistan, etter en tur innom Røde Kors lageret i Dubai, nå ble sendt til Libanon.

Vi gikk så gjennom et stort antall dokumenter om disse landene, og rekonstruerte så godt det var mulig lastebilenes bevegelser, hva som var Røde Kors sine planer og Utenriksdepartementets forventninger. Vi skaffet oss også oversikt over all tilgjengelig informasjon om antall biler, antall tonn kjørt, antall Røde Kors-delegater utsendt og penger brukt.

5. Valg av reisemål og reisene

Det var helt klart at historien om Norges største nødhjelpsprosjekt bare kunne fortelles ved å reise ut til land og områder der disse prosjektene hadde foregått. Problemet var selvsagt at det var umulig å reise alle stedene. Det ville bli både for dyrt og for tidkrevende. Vi brukte derfor tid her hjemme på å gå gjennom det som fantes av ”Operations Updates” om prosjektene, prosjektbeskrivelser, søknader og rapporter for å finne ut hvilke operasjoner som var størst, og dermed viktigst å se nærmere på. Afrika var totalt sett største mottaker av M6 lastebiler. I tillegg til de 218 bilene som var sendt til det sørlige Afrika i 2002, var det sendt totalt 364 biler til afrikanske land ved utgangen av 2006. Så valget falt på Afrika.

Vi følte vi hadde nå et godt research-grunnlag, vi trengte billed-dokumentasjon og ville gjøre den videre researchen med kamera. Vi ville la filmens form bli som en ”roadmovie”, og slik dokumentere ikke bare selve reisen men også vår research i felten. Målet med reisene var først og fremst å finne lastebiler, men også å møte mennesker lokalt som kunne fortelle om genuine erfaringer med den norske gaven. Derfor valgte vi bevisst, som tidligere nevnt, å ikke varsle organisasjonene om våre reisepålegg. Vi ville oppsøke mennesker og situasjoner, med kamera på, for å oppnå mest mulig autentiske situasjoner. Så ville vi la disse møtene bli ledetråder som vi så videre forfulgte. Slik hadde vi rom for stor grad av fleksibilitet og improvisasjon underveis; – vi la ut på ”jakten på de norske M6ene”.

Men først måtte vi se M6er i aksjon her hjemme. Gjennom våre søk og forespørslser på HMKs nettsider hadde vi fått kontakt med to medlemmer som holder til like ved Gardermoen. Her fikk vi demonstrert for kamera bilenes ekstreme egenskaper i ulendt terreng, og vi fikk se hva som kreves for å holde de 40 år gamle lastebilene i kjørbar stand; stor entusiasme, teknisk kompetanse, god tid og betydelig lidenskap for veteranbiler.

5.1 Sørlige Afrika (Malawi og Zambia)

Vi bestemte oss for i første omgang å reise til 3 land; Malawi, Zambia og Kenya.

Vi visste at det som var igjen av bilene fra den første operasjonen i 2002 (opprinnelig i alt 218 M6er) mest sannsynlig stod i Malawi, derfor reiste vi først dit. I Zambia regnet vi med å treffe folk som hadde direkte erfaring med bilene både som ansatte og mottakere av denne hjelpen, selv om de fleste bilene som ble sendt dit nok var hugget opp eller sendt ut av landet.

Vi landet i Lilongve, Malawis hovedstad, 10. november 2006, med kun en natts hotellbestilling, en leiebilavtale og en avtale om å møte ambassadør Gunnar Føreland. I løpet av uke skulle vi oppleve to av filmens viktige vendepunkter. På blokken hadde vi navn og telefonnumre og enkelte adresser.

Allerede første dagen fikk vi bekreftet at metoden med å oppsøke personer og situasjoner med kamera på og uten avtale på forhånd, var fornuftig. Den stedlige representanten for FNs Matvareprogram (WFP) gav oss viktige ledetråder og åpenhjertige synspunkter etter at vi banket på hans kontordør. Siden filmen i stor grad viser denne prosessen – med møter, nye ledetråder og oppsiktsvekkende funn – skal vi bare her kort fortelle om foranledningene til vendepunktene i vår

filmatiske fortelling.

På forhånd hadde vi sett grundig og mange ganger på nyhetsinnslagene i TV 2 (12.9.2002) og Dagsrevyen (15.9.2002). Det ante oss at noe ikke stemte. **Jan Egeland stod foran en M6 i Malawi og erklærte at de norske lastebilene nå var framme i Afrika (en drøy måned etter avreise fra Norge), og var i full gang med å kjøre ut mat til millioner av sultne mennesker.** Ved grundig gjennomgang av nyhetsbildene, oppdaget vi at det var den samme bilen i alle bildene, og at den var uten registreringsskilter. Vi hadde noenlunde kunnskap om hvor disse opptakene var gjort. Det viste seg å være en enkel transportetappe fra hovedstaden fram til denne landsbyen, på gode veier. Røde Kors hadde skapt inntrykket at landsbyen lå langt inne i "bushen".

Lokalt frivillige i Røde Kors i landsbyen bekreftet våre antagelser; det var kun EN bil, uten registreringsskilter, som deltok på seremonien i september 2002. De lokale fortalte også at det heller ikke hadde vært noe problem med mattilførselen på dette tidspunktet. Maten som var distribuert var levert med vanlige lastebiler. Besøket av internasjonale ledere fra Røde Kors og FN hadde vært en stor fest og feiring.

Det var med andre ord ikke slik Jan Egeland presenterte det: At "bilene var på veien, og kjørte ut mat" til de sultende. I virkeligheten stod de norske M6ene fortsatt på havnen i Durban i Sør-Afrika, mens den ene lastebilen som ble vist fram for presse og publikum hjemme i Norge, var spesialsendt til Malawi. Vi forstod at dette ble et viktig tema å ta opp i intervjuer med Jan Egeland og Røde Kors-ledelsen i Norge.

Vi visste at de fleste M6ene som ble sendt til det sørlige Afrika i 2002 måtte stå i Malawi. Filmen forteller hvordan vi fant fem vrak i sentrum av Lilongve, biler som Kirkens Nødhjelp hadde ansvar for, og som de etterlot på en gårdsplass til stor fortvilelse for eierne av plassen. Vår oppdagelse i byen Blantyre, sør i landet, var likevel mest avgjørende for denne historien. **Der stod nemlig alt som var igjen den "nasjonale dugnaden" i Norge (2002): 70 lastebiler, mer eller mindre vrak.** Igjen fikk vi god uttelling for metoden med å la kamera rulle. De malawiske mekanikerne og sjåførene vi traff på stedet var svært åpenhjertige og direkte om sine erfaringer med den norske gaven. De bekreftet hva vi antok etter å ha lest mer enn tusen sider med rapporter; de hadde fått minimal opplæring, de manglet reservedeler, M6ene hadde vært innblandet i en rekke ulykker (som de på egenhånd hadde dokumentert med stillsbilder) og bilene brøt sammen etter kort tid på veien.

Journalistisk er det verdt å merke seg hvordan fortellingene om lastebilene i Afrika var avhengig av intervjuobjektene; organisasjonsrepresentantene på ene siden og de afrikanske "mottakerne" på den andre (sjåfører, mekanikere og lokale bistandsarbeidere). Den siste gruppen framstod også som umiddelbare og direkte, mens den første gruppen bar preg av å veie sine ord på gullvekt.

Vi antok på grunnlag av vår research at det ikke lenger fantes norske M6er i Zambia. Men det var hit flest biler ble sendt i 2002/2003, og det var hit operasjonen kom først i gang. Heller ikke her hadde vi gjort andre forhåndsavtaler enn med ambassaden i Lusaka. Ambassadør Terje Vigtel i Zambia hadde nylig skrevet en interessant artikkel i Bistandsaktuelt med et kritisk blikk på norsk nødhjelp og matvarehjelp til Afrika. Dette ville vi gjerne utdype i et intervju.

Vi fikk raskt bekreftet våre antagelser om M6'enes skjebne i Zambia. Ingen biler var i aktivitet, det var ikke lenger behov for de, enten var de hugget opp eller sendt ut av landet. Vi møtte mye skepsis til M6ene blant lokale utviklings- og hjelpearbeidere. Drinah Nyirenda, professor i ernæring ved universitetet i hovedstaden Lusaka, fortalte blant annet hvordan de norske lastebilene hadde utkonkurrert lokale transportbedrifter.

5.2 Kenya

Reisen vår fortsatte til Kenya. Bilene var sendt dit våren 2006, bare et halvt år før vi kom. Det gav oss muligheten til å se et prosjekt på det antatt mest effektive tidspunktet, og vi ville kunne intervju folk som hadde vært med fra starten av prosjektet. Blant annet kunne vi undersøke hvilke vurderinger som var gjort i forkant av etableringen av prosjektet. På det tidspunktet M6ene ble sent til Kenya, hadde Norges Røde Kors en rekke evalueringsrapporter, med kritisk innhold, å forholde seg til. I Kenya skulle vi få oppleve et tredje viktig vendepunkt i det som skulle bli vår fortelling.

Kenyas Røde Kors var mottaker av de norske M6ene og direkte samarbeidspartner med Norges Røde Kors. Raskt etter at vi ankom kontoret til Kenyas Røde Kors, og filmet flere M6er som stod parkert utenfor, ble vi ledet opp til kontoret til generalsekretær Abbas Gullet. Han begynte med å fortelle at han var en god venn av Jan Egeland, og fortalte videre entusiastisk om bruken av de norske M6ene i Kenya. Det ble tydelig for oss at Kenya Røde Kors nå opererte som nærmest et kommersielt transportselskap takket være de 50 lastebilene fra Norge.

Midt under samtalen forteller han at bilene som står parkert utenfor faktisk allerede neste dag skal frakte nødhjelpsutstyr til flomutsatte områder ved kysten mot grensen til Tanzania. Vi får lov å være med. For første gang er vi tilstede under en operasjon, og vi gjør nye og oppsiktsvekkende funn. Den sentrale ideen til Røde Kors ved å bruke M6er i nødhjelpsoperasjoner er at de skal brukes til det de kaller "the last mile", altså den siste etappen fram til nødlidende som ikke kan nås på annen måte.

Filmen beskriver den lange transporten mellom Nairobi og Mombaza. I tillegg til hva selve denne turen dokumenterer, forteller sjåførene oss at de i all hovedsak kjører M6ene lastet med gods på hovedveiene mellom byer i Kenya. Og at dette selvfølgelig er lite effektivt, all den tid vi til stadighet blir forbigjørt av store moderne vogntog; bilene har liten lastekapasitet, ekstremt høyt drivstofforbruk og liten fart. Sjåførene ber Norge sende nye lastebiler!

5.3 Niger

Tilbake i Norge fortsatte vi å studere dokumenter fra Røde Kors og Utenriksdepartementet og vi oppdaget at Røde Kors høsten 2006 søkte om 2 millioner kroner til M6-prosjektet i Niger. I forbindelse med denne søknaden informerte de Utenriksdepartementet om at de nå skulle begynne å hugge opp 30 av de 70 M6-bilene de hadde sendt ned i august 2005.

Utenriksdepartementet aksepterte dette og bevilget 2 millioner kroner til å etablere en pool for transportberedskap bestående av de resterende 40 bilene. Det var flere grunner til at vi oppfattet

dette som interessant. Sommeren 2005 gikk alarmen i Niger om en pågående sultkatastrofe og Norges Røde Kors var raskt på banen. De sendte 70 M6 biler til Niger hvorav 20 ble sendt med verdens største transportfly fra Værnes. Igjen var det en stor og dyr operasjon med høy medieprofil. Daværende generalsekretær Jonas Gar Støre ble intervjuet og sa: ”På grunn av behovene og krisen i Niger så har vi valgt denne gangen å dele opp forsendelsen, slik at 50 lastebiler går med båt.... Og 20 biler går med fly i morgen og på lørdag. Dermed er vi allerede i virksomhet neste uke.” (Nyhetene TV 2, 3.august 2005)

Til denne operasjonen fikk Røde Kors 13 millioner kroner fra Utenriksdepartementet.^{vii}

Ett år etter får organisasjonen altså ytterligere 2 millioner kroner, denne gangen av utenriksminister Jonas Gahr Støre, og nå til å hugge opp nesten halvparten av bilene han som generalsekretær hadde sendt ned ett år tidligere.

Av dokumentene vi hadde fra Niger var det vanskelig å få et klart bilde av hvor bilene var. Det kunne se ut som en del aldri hadde vært i bruk, men hadde stått i Niamey hele tiden. Vi mente det var nødvendig å reise til Niger for å få klarhet i hva som egentlig hadde skjedd der det siste året.

2. februar 2007 lander vi i Niamey, hovedstaden i Niger. Her skal vi få oppleve det som blir det siste avgjørende vendepunktet i filmen. Heller ikke her tok vi kontakt med noen før avreise, med ett unntak. Niger er fransktalende, og vi trengte tolk. Via det internasjonale nettverket av autoriserte tolker fikk vi kontakt med Elisabeth Kouaovi. Hun hadde bodd og studert i 10 år i Europa før hun flyttet hjem til Niger for noen år siden. Hun hadde et utstrakt kontaktnett og var til stor praktisk hjelp. Hun kunne allerede første dagen ta oss med til Niger Røde Kors' lagerplass i utkanten av byen. Vi antok at hvis M6ene stod i hovedstaden, var det her vi ville finne de. Scenen ved ankomsten til lagerplassen er i filmen formidlet i ”real-time”. Der står alle bilene parkert, noen ser brukbare ut, andre er vrak og en stor haug med skrapdeler formidler at opphuggingen er godt i gang.

Kamera går hele tiden, og vi får overvære opphuggingen av en 40 år gammel M6 fra Norge. Først etter at vi har kommet tilbake til Norge får vi opplysninger om at lastebilene inneholder asbest. Uten noen form for beskyttelse hugger arbeiderne til Røde Kors i Niger opp disse bilene som i Norge betegnes som miljøbomber. Arbeidsforholdene for tilsvarende operasjoner her i landet er dramatisk annerledes. Her skal arbeiderne ha heldekkende beskyttelsesdrakter, masker og hjelmer. De farlige stoffene skal overføres til lukkede beholdere for så å leveres på forsvarlig måte til deponier for farlig avfall. I Niger forsvant giftstoffene rett ut på bakken, Røde Kors-arbeiderne på verkstedet var ikke en gang klar over de farlige stoffene som finnes i M6ene.

Med god hjelp fra Elisabeth lyktes vi også å møte landets statsminister, Hama Amadou. Han uttrykte ingen takknemlighet for gaven fra Norge, og **mente tiden nå var inne for afrikanske ledere til å si nei til å være en søppelplass for utrangerte biler og maskiner fra vesten**. Han kjente godt til de norske M6ene, og mente de hadde gjort liten nytte. Den vanskelige matvaresituasjonen i landet var sommeren 2005, og de norske lastebilene kom først til Niger i september. Deretter ble de stående lenge før noen av de kom i drift. Da var matvaresituasjonen under kontroll.

Da vi reiste til Afrika hadde vi ambisjonen om å finne og få bilder av noen av de

gjenværende M6-lastebilene. I løpet av reisen fikk vi mye større uttelling enn vi hadde våget å tro. Vi fikk dokumentert tilstanden til de fleste gjenværende bilene på kontinentet, vi filmet opphuggingen av M6er i Niger og vi fulgte en "hjelpeoperasjon" der lastebilene ble brukt til noe helt annet enn det Norges Røde Kors hadde sagt de skulle brukes til.

Tilbake i Norge drar vil Stjørdal i Trøndelag og Trandum ved Gardermoen for å filme de drøyt 500 (i følge Røde Kors søknad til UD 11.05.2006 hadde de da 65 oppgraderte biler og 387 ikke oppgraderte) M6ene som fortsatt står igjen i Norge. Disse bilene står i beredskap for å sendes ut til neste katastrofe hvor UD vil bevilge penger til Røde Kors.

6. Intervjuene i Norge

Nå var tiden inne for å møte de sentrale norske aktørene: Jan Egeland, Halvor Fossum Lauritzsen og Jonas Gahr Støre, for å presentere de med våre funn, både i rapporter og dokumenter, og ikke minst med hva vi hadde dokumentert i Afrika. Grundig research og forkunnskaper var helt nødvendig forutsetninger for våre møter med intervjubjektene for at vi skulle kunne skille mellom retorikk og realiteter. Våre intervjukandidater hadde systematisk fremstilte aksjonen som en uovertruffen suksess og hevdet at bilene var ønsket av afrikanerne.

Intervjuene ble planlagt slik at de i sin helhet kunne publiseres (på tv og nett), samtidig som de ville være viktige i forhold til den siste fasen av vår research. Vi ønsket å presentere de vi intervjuet med all vår research for å få deres kommentarer og eventuelle korreksjoner til denne. Det kunne derfor bli lange og omfattende intervjuer.

Jonas Gahr Støre takket nei til intervju, under henvisning til sin dobbeltrolle som tidligere generalsekretær i Norges Røde Kors og nåværende utenriksminister. Den første vi intervjuet var Jan Egeland i Oslo 13.februar 2007. Intervjuet var avtalt pr telefon og epost, hvor vi forklarte at det var M6-operasjonene til Norges Røde Kors som var tema, hans medvirkning som daværende generalsekretær i 2002, og hvordan han nå i ettertid ser på prosjektene.

I intervjuet fastholdt Egeland i store trekk det samme syn han presenterte for mediene i 2002; M6ene hadde vært en stor suksess i Afrika. Men han innrømmet at seremonien med påfølgende nyhetsoppslag i de fleste store norske medier i september 2002 var en symbolaksjon, og at bilen som var hentet fra Sør-Afrika var en "symbolbil".

Dagen etter mottok vi en epost hvor Egeland forlangte et nytt intervju. Meldingen var skarp i tonen:

"Intervjuet i går om M6 gikk utover det som var forutsetningene, nemlig min deltagelse i oppstartingen i 2002 da jeg fortsatt var generalsekretær i Røde Kors.

Jeg hadde ingen forutsetninger for å svare for hvordan M6ene siden ble brukt."

Videre skriver han:

”Dersom jeg skal brukes i noen form i dette programmet ber jeg med dette formelt om et nytt intervju ettersom jeg nå har informasjon om hva dere er ute etter og hva som er de faktiske forhold.”

Vi aksepterte dette og reiste på nytt til Oslo for møte Egeland den 16.februar. Også dette ble et langt og omfattende intervju. Denne gangen gikk Egeland lenger i å erkjenne at det var knyttet flere problemer til M6-operasjonene. Men han la ansvaret for dette på de lokale organisasjonsrepresentantene både i Røde Kors og FN-systemet. Selv om to lange intervjuer var gjennomført kunne vi ikke se at nye opplysninger hadde framkommet.

Etter hjemkomsten fra Niger ble vi, som tidligere nevnt, oppringt av kommunikasjonssjef Bernt Apeland i Norges Røde Kors. Han mente vi hadde opptrådt uetisk overfor lokale Røde Kors-representanter i Afrika, og at vi hadde tatt oss til rette under filming av om de lag 500 lastebilene som fortsatt står igjen i Norge. Vi avviste disse beskyldningene på det sterkeste, og ba om et intervju med beredskaps- og utenlandssjef Halvor Fossum Lauritzsen.

Intervjuet fant sted 23.februar 2007 hos Norges Røde Kors. Der møtte vi i tillegg til Fossum Lauritzsen, Bernt Apeland og Anne-Merethe Pedersen fra kommunikasjonsavdelingen, som alle deltok under intervjuet. Også Fossum Lauritzsen gikk nå langt i framstille hendelsene i Malawi i september 2002 som en ren symbolaksjon. Det var en ”matutdeling for media” innrømmet han. Fossum Lauritzsen var Norges Røde Kors’ øverste ansvarlige for samtlige operasjoner med M6er, både i Afrika, Asia og på Haiti. Han forsvarte ideen (som var hans egen, iflg Jan Egeland) og insisterte på at bilene hadde vært til uvurderlig nytte i de aller fleste operasjoner.

Mandag 5.mars 2007 ble filmen ”De hvite hjelperne” vist under vignetten Dokument 2, på TV 2.

7. Konsekvenser

Uken etter at Dokument 2 gikk på luften med ”De hvite hjelperne”, skrev generalsekretær Trygve Nordby i Aftenposten (14.3.2007) at organisasjonen umiddelbart ville skjerpe sine rutiner når det gjaldt håndtering av farlig avfall, og de hentet inn ekstern kompetanse som skulle foreta en full gjennomgang av organisasjonens miljørutiner både hjemme og i felt. Videre informerte Røde Kors om de hadde de satt i gang en intern gjennomgang av alle M6 operasjonene, og de anmodet Utenriksdepartementet om å foreta en ekstern gjennomgang.^{viii}

Som et resultat av Dokument 2’s program la Røde Kors frem sin internevaluering i mai 2007. Den konkluderte med at det hadde vært store problemer med M6 bilene og at de ikke fungerte som lovet. **Norges Røde Kors stanset enn videre all videre utsendelse av M6-bilene etter denne internevalueringen.** Røde Kors hadde 11. juli 2006 fått NOK 5.575. 500 til oppgradering av 100 biler og demontering av 30 samt klargjøring av tre flyttbare verkstedsvogner.^{ix} I et brev til utenriksdepartementet i juni 2007 ber Røde Kors om forlengelse av tidsperioden for dette tilsagnet fordi de vil avvente utfallet av departementets evaluering.^x

På grunn av Dokument 2’s avsløringer i programmet ”De hvite hjelperne”, bestemte Utenriksdepartementet at det skulle gjennomføres en omfattende internasjonal evaluering av alle

M6-prosjektene. NORAD fikk oppdraget med gjennomføringen av evalueringen. Denne ble sendt ut på internasjonalt anbud i juni 2007. Den nederlandske institusjonen Channel Research vant oppdraget.

Evalueringsrapporten ble offentliggjort 7. januar 2008. Denne avdekket at det hadde vært store mangler og svakheter ved M6 operasjonene, og den anbefalte den norske regjeringen å ikke finansiere flere transportoperasjoner i regi av Norges Røde Kors før organisasjonen kunne vise til seriøse forbedringer i sin strategi for denne typen intervensjoner. Eller som det heter:

”Norwegian government should suspend decisions on future support for Norcross TSUs (M6-operasjonene, red.anm.) until such time that the organisation can show serious progress on developing a coherent strategy for such interventions.”

Røde Kors fikk i tillegg alvorlig kritikk for sitt arbeid i alle operasjonene. Utenriksdepartementet fikk kritikk for manglende evne til kontroll med Røde Kors. Det ble anbefalt at departementet gikk gjennom sine relasjoner til alle de store organisasjonene med bakgrunn i det som var avdekket om håndteringen av M6 prosjektene.

Avsløringene i Dokument 2-programmet endrer sentrale sider ved norsk praksis innen bistands- og nødhjelpsfeltet. ”Den humanitære stormakten” Norge vil ikke lenger framstå med 40 år gamle hvitmalt militærlastebiler som sitt viktigste bidrag til handlekraftig livreddende nødoperasjoner. Vi har satt et generelt søkelys på hele ideen om å sende utrangert teknologi fra Norge til Afrika. ”De hvite hjelperne” har også avdekket store systemsvakheter både i en av Norges største bistandsorganisasjoner og i Utenriksdepartementet.

Norsk presse, oss selv inkludert, har tidligere ved flere anledninger avdekket mislykkede bistandsprosjekter og tvilsomme nødhjelpsoperasjoner. Men for første gang har en gruppe journalister fulgt et stort og nasjonalt prestisje-prosjekt fra begynnelse til slutt, og slik avdekket svikt, feil og løgner. Vi har også avdekket at når sentrale personer i norsk bistands-offentlighet snakker usant, så gjør de ikke det for å redde nødlidende mennesker, men for å redde eget omdømme.

8. Om programskaperne

Per Christian Magnus og Robert Reinlund arbeider til daglig som journalister i Dokument 2-redaksjonen. For tidligere Dokument 2-produksjoner har de vunnet to Gullruter (2005 og 2007) i kategorien årets beste faktaprogram, samt Gullparaplyen for fremragende journalistikk (2004). Anne Marie Groth har bred erfaring fra offentlig forvaltning, og ble engasjert som freelance researcher. Hun hadde hovedansvar for den omfattende jakten på og gjennomgangen av dokumenter og rapporter. Terje Tvedt er professor ved Universitetene i Oslo og Bergen, og han vant Fritt Ord-prisen i 2007. Han var en nødvendig samtalepartner gjennom hele prosessen på grunn av sin kunnskap om feltets historie og forskningslitteraturen rundt bistands- og nødhjelpsspørsmål. Dette ganske unike samarbeidet mellom journalister og forsker, mellom Dokument 2 og Terje Tvedt, strekker seg over flere år. Vi har sammen også laget filmene ”De norske leiediplomatene” (2003) og ”De norske statsmisjonærene” (2004).

9. Kilder

Denne dokumentaren baserer seg på følgende kildekategorier:

- a) studier av et svært stort antall offentlige tilgjengelige dokumenter som er sammenholdt med hverandre;
- b) intervjuer både med ”mottakere” i Afrika utenfor og innenfor bistandssystemet og med ledende aktører i Norge,
- c) dokumentert filmmateriale fra områder som det ellers ikke hadde eksistert bilder fra.

De skriftlige kildene er av ulik type;

- a) prosjektrapperter
- b) evalueringsstudier,
- c) den omfattende korrespondanse mellom Norges Røde Kors og Utenriksdepartementet og mellom Utenriksdepartementet og andre organisasjoner, og
- d) avisoppslag og TV-program om aksjonen.

9.1 Evalueringsstudier

Southern Africa Food Security Operation Real Time Evaluation Report 10 October – 1 November 2002. Geneva, 15 November 2002.

Not business as usual - International Federation of the Red Cross and Red Crescent Societies & UN World Food Programme Southern Africa Transport Support Package Review. June 2003.

World Food Programme. A report from the Office of Evaluation. Full Report of the Real-Time Evaluation of WFP's Response to the Southern Africa Crisis, 2002-2003 (EMOP 10200) (July 2002-May 2003) Rome, September 2003 Ref. OEDE/2003/03.

Southern Africa: Food aid and Humanitarian Assistance; Emergency Appeal no 12/2002 Final Report 16 October 2003. Period covered: May 2002 to July 2003.

Management Review of International Red Cross Federation's Response to the Southern Africa Food Security Operation. March 2004.

TSP Review. Global Report, February-March 2005

9.2 Operation updates

IFRC har lagt ut sine appeller og sine operations updates (noen ganger har de produsert flere slike ”updates” eller oppdatering pr. måned og noen ganger mer irregulært) på internett. Vi har gått gjennom de som er tilgjengelig på internett for de relevante tidsperioder:

IFRCs Appeller og Operations updates for operasjonen i det sørlige Afrika – 2002-2003

IFRC Appeller og Operations updates for operasjonen i Niger, 2005-2006

IFRCs Appeller og Operations updates for operasjonene i Kenya – eller Kenya Røde Kors sine egen updater, 2006-2007

9.3 Røde Kors sine eksterne kilder

Røde Kors sitt blad for perioden 2002-2007

Alle oppslag om denne saken i norske medier i perioden 2002-2007 (Atekst)

Alle Røde Kors sine pressemeldinger om angjeldende sak i perioden 2002-2007

9.4 Korrespondansen mellom Utenriksdepartementet og Røde Kors

Utenriksdepartementets postliste er gjennomgått, og for perioden 2002 til 2007 har vi gått igjennom prosjektsøknader, prosjektrapporter og korrespondanse om dette prosjektet.

10. Vedlegg

DVD som inneholder:

- Filmen ”De hvite hjelperne” (50 min)
- Diverse nyhetsinnslag i TV 2 Nyhetene og på TV 2 Nyhetskanalen
- Kronikker og artikler i Aftenposten
- Diverse studiodebatter og utdypende reportasjer på TV 2 Nyhetskanalen
- To tidligere Dokument 2-filmer; ”De norske leiediplomatene” og ”De norske statsmisjonærene”.

¹ ”- For meg er bussen et fantastisk symbol på håp, engasjement, mot, ansvar. Og den er hvit. Lastebilene fra Forsvaret som bringer nødhjelp ut til fol i katastrofeområder blir hvitmalte over natten, slik bussene her bel malt hvite og merket over natten. – Og flotte er de med det røde korset på panseret.” Utenriksminister Jonas Gahr Støre, tale ved åpning av Opplevelsessenteret Den Hvite Bussen, 07.06.2006.

”- Historien om De Hvite Bussene illustrerer verdiforankringen til Røde Kors. I dag har vi lastebilene som bringer nødhjelp ut til folk i katastrofeområder. Lastebiler fra Forsvaret hvitmales over natten, slik de Hvite Bussene ble malt og merket over natten under krigen.” Generalsekretær I Røde Kors Jonas Gahr Støre ved åpning av utstillingen om De Hvite Bussene på Voksenåsen i Oslo, 2005. Pressemelding, Norges Røde Kors.

”-Operasjonen kan sammenliknes med De Hvite Bussene rett etter krigen, da de nordiske landene malte militærkjøretøyer hvite og sendte dem til Tyskland for å bringe hjem overlevende fra konsentrasjonsleirene, sier generalsekretær Jan Egeland I Norges Røde Kors”, Adresseavisen/NTB 23.07.2003.

ⁱⁱ Pressemelding på Forsvarsnett ”-Vil redde liv”, 2005.

ⁱⁱⁱ Adresseavisen/NTB 23.07.2002.

^{iv} International Federation of the Red Cross and Red Crescent Societies & UN World Food Programme, Southern Africa Transport Support Package Review, June 2003.

^v Notat, Utenriksdepartementet 13.06.2003. ”Kjøp av Utrangerte lastebiler fra forsvaret for nødhjelpsformål”

^{vi} Notat, Utenriksdepartementet 03.09.2003, Kjøp av utrangerte lastebiler fra forsvaret for nødhjelpsformål.

^{vii} Brev fra Utenriksdepartementet til Norges Røde Kors, 03.08.05.

^{viii} Aftenposten 14 mars 2007.

^{ix} Brev fra Utenriksdepartementet til Norges Røde Kors 11.07.2006.

^x Brev fra Norges Røde Kors til Utenriksdepartementet 29.06.2007.

Bergen, 18.januar 2008.

Anne Marie Groth
amgroth@online.no

Per Christian Magnus
per.magnus@tv2.no

Robert Reinlund
robert.reinlund@tv2.no