

Utenfor standard

Metoderapport

Aftenposten AS

Januar 2001

Navn på deltagere:

Pål Enghaug, journalist
John Hultgren, journalist
Tone Tveøy, journalist

Tittel på prosjektet:

”Utenfor standard”

Hvor og når publisert:

Artiklene er publisert i Aftenposten i perioden fra 20.juni 2000 til og med januar 2001.

Redaksjon/adresse:

Aftenpostens innenriksavdeling
Pb.1178 sentrum
0170 OSLO
tlf.22863000

Journalistenes telefonnummere:

Pål Enghaug 22 86 44 72
John Hultgren 22 86 35 87
Tone Tveøy 22 86 34 54

1. Innledning

Prosjektet ”Utenfor standard” er for vår del prosjektet som sprakk. Dersom alt hadde gått etter vår plan, skulle vi publisert saker om akslinger og hjul noen måneder senere. Hvorfor? Vi var kjent med at svenskene hadde problemer med akslingene på sine nye høyhastighets krengetog. X-2000 som dette toget heter, produseres også av Adtranz, i likhet med NSB-konsernets nye togpark. Vår antagelse var derfor at problemer i Sverige fort kunne bli problemer i Norge. Allerede i mars måned gjorde vi de første intervjuene med svenske og norske eksperter og personale ved verksteder. Dette ga oss kunnskap om problemer og inspeksjonsrutiner. Vi følte imidlertid at vi hadde langt igjen da Signatur-toget sporet av på Nelaug stasjon 17. juni 2000. Men vi hadde nok til etter vår mening å legge oss i tet. Dette gjorde at Aftenposten også lenge var alene om å kjøre saken.

Avdelingsledelsen på innenriksavdelingen, hvor vi arbeider, mente også at dette var en sak vi burde fortsette å bore i. Dette til tross for at <<prosjektet>> nå var

sprukket. Akselbruddet på Nelaug stasjon skjedde i et halvår med ulykker både på Åsta og Lillestrøm. Avdelingsledelsen mente det var viktig å grave i det som plutselig var blitt en aktuell hendelse. Tanken er at det alt for sjelden brukes ressurser på å grave i det som er aktuelt. Dette er noe ledelsen ved innenriksavdelingen har vært bevisst på ved flere ulike hendelser.

1.1 Konsekvenser og avsløringer

Aftenposten har gjennom sine artikler vist hvordan en hel kontrollkjede av ulike etater har sviktet. Disse skulle sørge for at det var trygt å kjøre tog. Akslingene var åpenbart ikke bra nok, men likevel har Adtranz laget dem slik, og NSB har akseptert den tekniske løsningen. Jernbaneverket har typegodkjent togene med det som viste seg å være for svake akslinger. Statens jernbanetilsyn har gitt sin godkjennelse til at togene skulle få kjøre på norsk skinnegang. I tillegg har forskningsinstitusjonene Sintef og Det Norske Veritas vært inne i typegodkjenningen.

Hvor store konsekvenser har sakene våre hatt? Det er vanskelig å si nøyaktig. Var de med på å felle konsernsjefen? Var de med på å felle styrelederen? Det vi vet er at Aftenpostens avsløringer førte til at direktøren for Flytoget bestemte at alle selskapets tog skulle skifte akslinger. Administrerende direktør Berit Kjøll karakteriserte avsløringene om at akslingene ikke var i henhold til verken UIC-standard eller forslagene til Europeisk norm som skadelig for hele togindustrien. Alt materiell som nå bestilles av NSB-konsernet skal være innenfor standard. Vi har publisert en rekke saker om Signatur-togene og avslørt flere forhold rundt de nye togene til NSB. Aftenposten har blant annet vist at:

- NSB aksepterte for svake akslinger. Akslinger som var utenfor standard.
- Statsbanene ble advart av sine egne tekniske eksperter mot å kjøpe akslingene. Teknisk avdeling fryktet problemer ved kjøp av akslinger som ikke var testet av andre.
- I kontrakten med Adtranz stod det spesifisert at akslingene skulle være innenfor standard. Ledelsen i NSB valgte likevel å bruke akslinger av høyfast stål utenfor standard for å få ned vekten på togene.
- Direktør Sverre Quale i Statens Jernbanetilsyn tar selvkritikk, og sier at togene aldri skulle vært godkjent.
- NSB ble advarte mot svake akslinger av svenske eksperter
- Statens Jernbanetilsyn slo nordisk togalarm, men ville holde det hemmelig.

1.2 Problemstillinger

Svenskene har hatt problemer med sine nye høyhastighetskrengetog. Har de nye norske togene de tilsvarende svakhetene? Dette var vår første og generelle problemstilling.

1.3 Endring av problemstillinger

Vi spisset etter hvert en problemstilling til: Hva er spesielt med disse togenes akslinger?

Senere også: Er flere deler utenfor standard?

1.4 Forberedelse til prosjektet

De første intervjuene ble gjort allerede i mars 2000. Vi fikk da kjennskap til inspeksjonsintervaller for X-2000 togene i Sverige, og at svenskene hadde intensivt kontrollene kraftig på grunn av store problemer. Adtranz i Tyskland har en egen hjemmeside. På denne var det mulig å hente ut mange tekniske data om understellene som Adtranz-togene i Norge brukte. Vi fikk kunnskap om at stålet i akslingene er høyfast, vi fikk for eksempel beskrivelser av hva som skjer med stålet i hjulene når de kjøres. Stålet i hjulene heter perit. Når det blir varmt omdannes det til martensit som er et hardere metall, men som også er sprøere. Egenskapene forandres altså. Dette blir ofte referert til som herding. Vi mener dette var viktig kunnskap. Ikke fordi vi absolutt skulle vise Aftenpostens lesere at vi visste det, men det ga oss en fordel i intervjusituasjoner. Vi var <<bare>> journalister i Aftenposten, men dette var faktisk et tema vi prøvde å sette oss inn i. Dessuten, jo flere tekniske detaljer vi kunne, desto bedre spørsmål kunne vi stille.

2. Organisering av materialet

Vi har i dette prosjektet arbeidet mer med anonyme kilder enn vi vanligvis gjør. Vi var likevel tidlig klar over at mye av jobben måtte baseres på dokumenter. God erfaring fra prosjektet om Gardermoen gjorde derfor at vi opprettet et eget arkiv. Erkjennelsen fra det forrige prosjektet var at det å ha intervjuer på bånd alene ikke er nok til å sikre tilfredsstillende oversikt over innholdet i intervjuene. I det forrige prosjektet savnet vi å kunne gå tilbake og sjekke uttalelser og meninger. Det kan man riktignok gjøre når man har alle intervjuene på bånd, men det vil være mye lettere dersom man kan søke i fritekst på stikkord. Derfor begynte vi i mars med å skrive ut alle intervjuene.

I likhet med at prosjektet ble tatt av hendelsene, ble også denne delen av metodearbeidet tatt av begivenhetenes gang. Vi må bare erkjenne at vi ikke greide å gjennomføre dette fullt ut.

Også denne gangen tok vi opp de fleste intervjuene på bånd. Det sikret oss dokumentasjon.

2.1 Kronologi og egen dokumentliste

Hensikten er å ordne uttalelser og dokumenter på en måte som sikrer oss oversikt over materialet, og gir oss mulighet til å søke på stikkord. Vi la derfor alle dokumenter inn i programmet Excel. Vi organiserte materialet etter følgende

inndeling: Dato/år, hendelse, dokument, hvem er avsender/mottaker, dokument nr. og antall sider i dokumentet.

Vårt eget dokumentnummer er svært viktig. Vi har nummerert alt skriftlig materiale vi har fått. Deretter plasserte vi det i tidsskriftholdere. Excel er et program det er mulig å søke i. Ved å søke på stikkord kan vi lett finne dokumenter som omhandler det temaet innen Signatur-tog vi skal skrive om. Ved bruk av vår egen nummerering kan vi bare hente ut riktig dokument .

Kronologien (arkivet) la vi ut på en felles mappe slik at alle tre i prosjektet kunne arbeide med det. Det ga ingen andre i Aftenpostens avdelinger tilgang.

2.2 Tips

Vi fikk svært mange tips. Disse viste seg også en rekke ganger å være svært gode. Behovet for å fortelle hva som skjedde i NSB var stort.

2.3 Kilder

To av oss brukte fra før Outlook til alle våre kilder. Dette programmet ble brukt fortløpende. Også dette gjør søk mulig. Ulempen ved Outlook er at ikke alle kilder og kontakter blir tilgjengelig for alle i prosjektet.

2.4. Kildekritikk og etiske dilemmaer

Vi har brukt mange anonyme kilder i arbeidet med tog-avsløringene, men vi hadde sannsynligvis ikke kunnet skrive de samme artiklene uten hjelp fra disse kildene. Vi har erfart at lojaliteten var og er sterk innenfor NSB-systemet. Sterkere mediepress enn vanlig førte til at selskapet i stor grad forsøkte å styre og kontrollere informasjon gjennom svært få personer. Disse hadde ofte langt mindre faktakunnskap enn dem vi egentlig ønsket å få i tale.

Etter hvert som konflikten tilspisset seg mellom selger og kjøper av supertogene og dessuten mellom Jernbaneverket, Jernbanetilsynet og NSB, støtte vi på et annet etisk problem: Flere kilder begynte å sile bevisst informasjon til oss i håp om å få <<sin>> versjon på trykk i Aftenposten. Motiver var det nok av; overtak i million-forhandlingene om erstatning var et. Samtidig hadde nye ledere i både Jernbaneverket og Jernbanetilsynet et behov for å markere styrke i forhold til hverandre. Dette gjorde naturligvis at vi var nødt til å vurdere nøye informasjonsverdien og sannhetsgehalten i hver eneste opplysning vi fikk. Vi veide motiver opp mot viktighet, kryss-sjekkert informasjon og unngikk å trykke enkilde-saker.

Et annet problem med bruk av anonyme kilder er at leseren ikke kan gjøre en uavhengig vurdering av kildens troverdighet, og det er vanskeligere å etterprøve påstandene kildene fremsetter. En innvending mot bruk av anonyme kilder vil dermed være at journalistikken blir mindre redelig. Enkelte anonyme kilder forlangte å kommunisere på e-post, for å sikre seg at det aldri var noen fra Aftenposten som ringte sentralbordet for å spørre etter vedkommende.

I arbeidet med togavsløringene mener vi likevel at anonym kildebruk kan forsvares. Vi var avhengig av opplysninger fra dem for å fylle inn hull i historiene.

3. Organisering av arbeidet

Da vi startet opp med fokus på problemene i Sverige og en undring til om dette også kunne inntreffe i Norge, var vi to journalister. I denne perioden fullførte vi et annet prosjekt, og arbeidet parallelt med andre fortløpende saker. I løpet av sommeren skulle to av oss ha ferie, arbeidet ble da ført videre av den tredje. Etter vel overstått ferie, har alle tre arbeidet med dette stoffet. Jernbane i videste forstand har de siste seks månedene i hovedsak vært det vi har arbeidet med alle tre. Det er viktig å understreke at emnene innen jernbane har vært forskjellige. Vi har fulgt vanlig turnus på avdelingen.

3.1 Hvor startet vi søkene

Vi startet søkene i Sverige i mars måned. Ingen hokuspokus. Rett på sak. Hva trodde og mente verkstedsledere, informasjonssjefer, direktører og forskere om akslingene i de nye X-2000 togene til Statens Järnvägar (SJ). Hvorfor var det problemer, og hva kunne gjøres. Samtidig kontaktet vi Flytoget AS (daværende Gardermobanen AS) og ba om informasjon om hjul og akslinger. Teknisk direktør Geir Hellum var den som hadde mest kompetanse, og som brukte mest tid på å svare på våre spørsmål. Viktige var også Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket som begge hadde godkjent både Signatur- og Flytogene.

Vi var ikke alene om å stille spørsmålet om Norge kunne oppleve de samme problemene som svenskene hadde. Det viste seg raskt at flere nøkkelpersoner var veldig opptatt av problemstillingen. Vi ble henvist til Sverige, hvor vi etter en lengre omvei rundt informasjonssjefer og direktører fikk snakke med leder for verstedet til X-2000. Og han forsikret om at problemene var under kontroll. Likevel fikk vi beskjed om enda et betydelig utfall fra et hjul, noe som gjorde at vi følte vi likevel var inne på noe som kunne bli en stor sak.

3.2 Søk i arkivene

Postjournalene i Statens Jernbanetilsyn, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet ble hele tiden fulgt systematisk. Dette har gitt konkrete opplysninger som vi har kunnet sette inn i en sammenheng, pluss konkrete saker.

Mye fokus ble rettet mot Statens jernbanetilsyn. Vi bestilte alt av dokumenter og rapporter som kunne virke beslektet ut fra journalene. Et av dem virket spesielt interessant. Det virket ut fra stikkordene i journalen som om det handlet om en slags advarsel om akslingene til nordiske jernbane-kolleger. Vi fikk avslag på innsyn.

Avslaget ble straks påklaget, men vi visste av erfaring at klagebehandlingen kunne ta tid. Siden dette var et brev som var sendt nordiske kolleger, fant vi ut at vi i stedet skulle henvende oss til jernbanetilsynene i de andre nordiske landene, og så søke innsyn der. Kanskje var vi heldige.

I Sverige holder jernbanetilsynet til i Borlänge. Der fikk vi bekreftet at de hadde mottatt brevet fra Norge, og at vi kunne få det. De forklarte at de hadde et veldig åpent forhold til mediene. Men da vi ringte tilbake, fikk vi beskjed om at de ikke hadde brevet lenger. Årsaken var at jernbanetilsynet i Norge hadde krevet å få en garanti for at alle ville holde brevet hemmelig, og det hadde svenskene nektet å etterkomme. Derfor hadde det norske jernbanetilsynet forlangt å få brevet i retur. Nå forsto vi at innholdet i nettopp dette brevet kunne være svært viktig. Derfor satt vi alt inn mot både Statens jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet for å få ut dette dokumentet. Og det fikk vi til slutt. Da kunne vi skrive oppfølgingssaken ”Full togalarm i Norden”.

Sverige og problemene med X-2000 var hele tiden sentrale. Vi var reiste derfor til det svenske Jernbanetilsynet. Her fikk vi hjelp til å søke i denne etatens arkiv.

Svenskene har en egen inspektør som arbeidet utelukkende med problemene med hjul og akslinger på X-2000. Han hadde forberedt seg slik at vi fikk en del skriftlig materiale av ham.

Vi besøkte arkivet til det svenske Banverket (tilsvarer det norske Jernbaneverket). Der fikk vi lignende hjelp til å søke på definerte stikkord. Vi besøkte også Deutsche Bahn i Frankfurt for å snakke med en av direktørene der som hadde lang erfaring med tog fra Adtranz.

Signatur-togene er en opsjon som ble underskrevet i forbindelse med kontrakten på Flytoget. Hele arkivet fra anskaffelsen av de nye togene ligger derfor i Flytogets arkiver. Hvis det var gjort endringer på akslinger og hjul, ville det

fremgå av korrespondanse i dette arkivet. Etter at vi 4. september avslørte at akslingene var utenfor både UIC-standard og Europeisk norm, ba vi om innsyn i dette arkivet. Til tross for at selskapet ikke lenger er underlagt offentlighetsloven, fikk vi innsyn.

Vi brukte om lag en uke på å gå igjennom alle dokumentene. Ifølge arkivaren i selskapet dreier det seg om 4000 sider med dokumenter. Da vi satt oss ned med arkiveskene for toganskaffelsen til flere milliarder kroner, visste vi at NSB har akseptert en annen løsning på akslingene enn det kontrakten bestemte. Var det flere løsninger som NSB hadde akseptert, som i dag er et problem?

Måten å finne ut det på var å følge Adtranz' søknader om endringsordre og NSBs eventuelle aksept av disse. Gjennomgangen av arkivet ga oss flere saker. Eksempler er: <<Fjernet bremseskiver for å få lettere og raskere tog>> (23.09.2000) og <<Trafikkfarlige frontruter på supertog>> (01.10.2000). Vi fant også nyttig informasjon om at NSB var bekymret for det som skjedde med X-2000 togene i Sverige. Både ledelse og arkivpersonale i Flytoget AS var imøtekomende og hjelpsomme.

3.3. Internasjonale standarder

Stål og stålkvalitet ble svært viktig i forhold til avsløringen vår om akslingene som var utenfor standard, og det var også det vanskeligste området å trenge til bunns i. Derfor velger vi å legge stor vekt på dette arbeidet i metoderapporten. For å forstå essensen i saken er det viktig å være klar over hva UIC og på EN-norm betyr. UIC står for International Union of Railways. Denne sammenslutningen utarbeider det som innen jernbanesektoren blir kalt UIC-standarder. Disse standardene bygger på de erfaringer togindustri og jernbaneselskaper har opparbeidet seg gjennom årtier på ulike materiellkvaliteter. Når man er enige om at materiellet er godt nok, blir det definert som standard.

UIC-standarder er nå under endring til en ny felles europeisk norm innenfor EU. Den nye standarden kalles Europeisk Norm– forkortet til EN.

3.3.1 Ikke sikkert, men sprøtt

Fra teknisk direktør i Flytoget, Geir Hellum, fikk vi vite at stålet som var i akslingene på Signatur- og Flytoget, var laget av en underfabrikant av Adtranz. Det bekreftet Adtranz, og fortalte at jernverket holdt til i Surehammar i Sverige.

Skrotstål var et stikkord vi fikk relativt tidlig fra jernverket i Surehammar. Skrotstål, tenkte vi, det er her problemet ligger. En ingeniør ved jernverket

fortalte at stålet blir laget av skrot som er samlet inn i Sverige og avfall fra produksjonen. En lang runde med sjekketelefoner resulterte i at verden ikke var fullt så enkelt. Vi satt etter hvert med en liste over forskjellige legeringer. Denne besto av en rekke tall. Skrotstål-teorien måtte etter noen dagers arbeid kasseres, fordi det ikke nødvendigvis var sånn at stål produsert av skrot var dårligere enn annen stål.

Som nevnt har vi i arbeidet med dette prosjektet hatt flere fortrolige samtaler enn vi vanligvis aksepterer. En rekke kilder vi kontaktet, eller som kontaktet oss, var villige til å snakke kun hvis vi lovet aldri å røpe deres identitet for noen. Det lovet vi overfor flere. Det var en av disse som første gang nevnte for oss at akslingene var utenfor UIC-standard.

Vi trodde først at vedkommende måtte være dårlig informert, fordi ingen av dem vi hadde snakket med - og det var ganske mange - hadde noen gang vært innom dette forholdet. Det var nesten for utrolig til å være sant. Men hvis det stemte, kunne det gi svar på mange ubesvarte spørsmål. Vi bestemte oss derfor for å forfølge dette sporet. Vi hadde flere utvekslinger av informasjon med denne kilden. Vi følte etter hvert at dette kunne bli et gjennombrudd.

30. august, fem dager før vi publiserte utenfor standard-artikkelen, holdt konstituert konsernsjef Arne Wam pressekonferanse om problemene med Signatur-togene. Vi var da et kort stykke unna å ha saken klar, men manglet noen biter. Wam skulle fortelle om hva som var hovedproblemet med Signatur og flere direktører var på plass – også fra Sverige. Dessuten skulle Veritas presentere resultatet av sin undersøkelse av akslingene etter avsporingen på Nelaug.

Vi tenkte at hvis vi hadde rett i at akslingene var utenfor standard, så var det en betydelig risiko for at saken vår ble blåst på pressekonferansen. Mye var galt, lite var som NSB ønsket. Men hverken Wam eller noen andre av hans direktører, fortalte på pressekonferansen at selskapet hadde akseptert akslinger som ikke tilfredsstillter UIC, eller er i henhold til utkastet for Europeisk norm.

Dagen etter NSBs store og godt omtalte pressekonferanse, hadde vi avtale med Tom Ingulstad som er direktør for Drift og teknikk i NSB BA. Han avviste først hele problemstillingen, fordi han mente det ikke finnes noen standard for akslinger i høyfast stål. Men på oppfordring fra oss, sjekket han med en av sine teknikere, som straks bekreftet at joda, det finnes en foreløpig standard for akslinger av høyfast stål.

Det Ingulstad fikk bekreftet var at det finnes en foreløpig EN-standard for akslinger av høyfast stål, og han forklarte at den fantes allerede i 1995. Det betyr

før Signatur-togene var bestilt, men etter bestillingen av Flytogene. Det vil si at man startet med å utarbeide standardene da, og at alle produsenter, leverandører og kjøpere i hele det europeiske togmiljøet var informert om at dette pågikk. Teknisk avdeling i NSB var informert, og hadde protestert på valget av akslinger fordi de var utenfor utkastet til foreløpig standard. Ingulstad bekreftet også at akslingene både på Fly- og Signatur-tog var utenfor den foreløpige EN-standard.

Ingulstad jobbet ikke i NSB BA på dette tidspunktet, og han visste derfor heller ikke hvem som var klar over at akslingene avvek fra den foreløpige standarden.

Spørsmålet ble hvordan vi skulle finne ut på hvilken måte akslingene skilte seg fra de akslingene som er innenfor standard. Vi bestemte oss først for at vi måtte få tak i et eksemplar av utkastet til standarden. Etter en telefon til Paris, hvor hovedkontoret for UIC ligger, ble vi dirigert til Europakommisjonens delegasjon i Oslo. Delegasjonen viste videre til det norske kontoret for europeisk standardisering; Norsk Teknologistandardisering.

Vi fikk avtale med sjefingeniør Hans Frostad, som ga oss fire ulike utkast til stålstandarder for akslinger på tog. Men det tekniske innholdet i utkastene var enda mer komplisert enn vi hadde fryktet. De ulike ståltypene var oppgitt med kodetall som ikke var forklart noe sted. Fra en teknisk rapport laget av Veritas, hadde vi kodetallet for akslingene i Signatur- og Flytogene. Vi kom ikke videre før vi forsto noe av innholdet i standarden.

Norsk Teknologistandardisering kunne ikke forklare oss hva tallkombinasjonene eller kodene sto for. For hver enkelt standard i EN-systemet finnes det en arbeidsgruppe. Vi ringte alle medlemmer i arbeidsgruppen NTS K 184 Jernbaneinfrastruktur og rullende materiell som togakslinger sorterer under, men alle hevdet at de ikke kunne hjelpe oss. Vi protesterte, og sa vi syntes det var påfallende at ingen av dem kjente til dette problemet til tross for all oppmerksomheten rundt akslingene på Signatur- og Flytog. Vi fortalte også at vi fant det underlig at de som eksperter og medlemmer av en standardiseringsgruppe ikke kunne fortelle oss hva dette var. Men ingen ting hjalp, det var ingen som kunne eller ville hjelpe oss.

Deretter begynte vi å ringe rundt til stålverk i Norge. Heller ikke der kunne noen forklare oss sammenhengen. Vi søkte på metallurgi på Internett, og fant frem til metallurgisk institutt ved Norsk Teknisk-Naturvitenskapelig Universitet i Trondheim. På hjemmesiden deres fant vi en presentasjon av alle ansatte med tittel og stillingsbetegnelse. Så ringte vi rundt til samtlige som var benevnt med tittel metallurg. Ingen av dem kunne hjelpe oss.

Vi var også i kontakt med SINTEFs forskere, som hadde hatt befatning med typegodkjenningen av flytogene, men som likevel ikke kjente den konkrete problemstillingen vi presenterte.

Vi visste nå at akslingene på NSBs nye tog var utenfor det foreløpige utkastet til EN-standard. Vi visste at det hadde vært en diskusjon internt i NSB om valget av disse akslingene hvor teknisk avdeling sto mot administrasjonen. Vi visste at det i kontrakten mellom Adtranz og NSB var bestemt at alt skulle være innenfor internasjonale standarder. Og vi visste at akslingene som Adtranz først hadde konstruert togene med, ble byttet ut fordi de var for tunge. Høyfast stål skal etter sigende være spesielt sterkt, og derfor kan konstruktørene teoretisk sett gå ned i dimensjon og likevel opprettholde den samme styrken i akslingen. Men samtidig er stålet sprøere enn vanlig stål.

Likevel var det noe som ikke stemte. Da saken ble skrevet, satt vi alle tre med en bestemt følelse av at det var noe vesentlig vi ikke hadde forstått. En god gammel regel er å ikke publisere det du ikke selv skjønner. Vi bestemte oss derfor for ikke å trykke saken før vi hadde gått enda en runde med eksperter på akslinger, stål og styrkekrav.

Dagen etter kontaktet vi en ståleksperter som tolket stålkodene, men vi skjønnte raskt at det heller ikke var nøkkelen til løsning på gåten. Først da vi fikk kontakt med en kilde vi hadde stor tiltro til, forstod vi at vi hadde misforstått noe svært vesentlig. Kilden avviste bestemt at det fantes internasjonale standarder for dimensjonen på akslinger av høyfast stål. Vi viste til at direktør Tom Ingulstad for Drift og teknikk allerede hadde vedgått at det fantes en slik standard, som riktignok var foreløpig, men som han forklarte at i realiteten ble oppfattet like bindende som andre vedtatte standarder. Men, forklarte vår kilde, disse standardene dere snakker om gjelder stålqualiteten, ikke dimensjonen på akslingen.

Vi hadde sett hele problemstillingen fra feil side.

Dermed falt alle bitene på plass: Det finnes flere typer høyfast stål. Fire av dem er innenfor standard. Ståltypen i akslingene på NSBs nye tog var ikke en av dem, og dermed var den heller ikke testet ut på en slik måte at man visste den var god nok. Nå ble saken enkel og forståelig, til tross for det tekniske virvaret som egentlig lå bak. Og vi skrev ut sakene <<NSB aksepterte for svake akslinger>> og <<Valgte fart fremfor sikkerhet>> som begge sto mandag 4. september 2000.

3.4. Kontinuerlig overvåking

Kontinuerlig og daglig overvåking av den videre prosessen etter at Signatur hadde sporet av, gjorde at vi kunne være nyhetsledende på hva som skjedde videre gjennom sommeren og høsten. Vi snakket med sentrale personer hver dag, og vi leste rapporter. Blant viktige saker som kom ut av rapportlesingen var advarselen fra den svenske tog-eksperten ansatt i Veritas, Ingemar Pålsson, som vi sporet opp via utdrag fra en rapport. Det viste seg at han hadde advart NSB mot svakheter i akslinger – og kanskje like viktig; at NSB ikke hadde tid til å la ham gjøre en vurdering av selve typeaksept-prosessen. Han ble hentet inn bare fem uker før togene skulle debutere på norske skinner.

Da toget sporet av, var det stor oppmerksomhet om NSB i andre medier. Dagbladet hadde en sak dagen etter avsporingen – deretter var det stille frem til august. Uken etter avsporingen omtalte nesten ingen andre medier saken. Det forspranget vi hadde fra prosjektet, gjorde at vi i uken etter avsporingen kunne presentere en eksklusiv nyhets sak hver dag som drev saken videre. Samtidig med avsporingen ble det også kjent at NSB manglet lokførere, og enkelte medier valgte da å konsentrere seg om innstilte tog som følge av lokfører-mangelen.

4. Spesielle forhold

NSB klagde Aftenposten inn for Pressens Faglige Utvalg på bakgrunn av artikkelen som sto på trykk 04.09.2000. <<NSB aksepterte for svake akslinger>> og <<Valgte fart fremfor sikkerhet>>. Klagen ble mottatt av PFU 24.11.2000. PFUs sekretariat ba NSB presisere hva klagen gjaldt. En slik presisering er ennå ikke mottatt når denne rapporten sendes. I tillegg ble både Aftenpostens og VGs leder om samme sak klagd inn til PFU. VG skrev i sin leder at <<skandaler som denne bør føre til at både toppledelsen og styret i vedkommende selskap får sparken på dagen>>.

4.1. Forsøk på avsporing

Det tekniske detaljnivået i researchen bak togsakene er innfløkt og vanskelig tilgjengelig. Dersom man ikke sitter inne med solide faktakunnskaper, er det nesten umulig å være kritisk nok til de opplysningene man som journalist får presentert – rett og slett fordi det tekniske nivået er så høyt at man ikke vet hva man skal spørre om. Det er forståelig at man som journalist lar seg fange hvis man ikke har fulgt nøye med i lengre tid og stoppet å lese etter de første sidene i en rapport.

Vi har hatt klare fordeler av å kunne jobbe med tog på heltid, spesielt når forsøkene på dementier, både gjennom lesebrev og pressemeldinger, begynte å komme fra NSB etter at vi hadde publisert de første artiklene. Et eksempel er at

NSB gjentatte ganger i pressemeldinger har hevdet at de svenske X 2000-togene har trafikkert i Sverige uten problemer. Fordi vi har besøkt det svenske jernbanetilsynet, snakket med de involverte og fått rapporter som viser at det er problemer, har vi visst at det også eksisterer en annen versjon av den svenske <<suksess-historien>> NSB har presentert. Dermed har vi kunnet plukke fra hverandre argumentene.

Et annet eksempel: Samme dag som artikkelen om akslinger utenfor standard stod på trykk, kalte Flytoget inn til pressekonferanse og informerte om at Adtranz hadde dokumentert at den valgte strandarden var like god som den vanlige standarden og ikke minst – at dette var verifisert av Sintef. Vi visste imidlertid på forhånd at Sintefs rapport var basert på beregninger fra Adtranz, som Adtranz selv hadde innrømmet var feil, og kunne dermed slå fast at Sintef-rapporten som Flytog-ledelsen støttet seg på ikke var brukbar.

Vi mener det styrker troverdigheten vår at vi ved hjelp av faktakunnskap har hatt muligheten til å stille spørsmål der andre stopper opp på grunn av manglende teknisk innsikt.

5. Utskriving og saker

Vi som har arbeidet med disse sakene har svært ofte sittet sammen og skrevet ut artiklene. Det har i kompliserte saker flere fordeler enn ulemper, så lenge gruppen arbeider godt sammen. Samarbeid om skriveprosessen tjener blant annet som en kvalitetskontroll. Vi kan dessuten relativt raskt sjekke opp eventuelle svakheter vi måtte se når vi sitter og skriver.

Under utskrivning sørget vi for å ta med enkelte tekniske detaljer i teksten for på den måten å fremstå som troverdige og holde et høyt presisjonsnivå i teknisk vanskelige saker. Det kan også bidra til å gjøre kompliserte saker til spennende lesning fordi det ofte har vært de tekniske detaljene som har vært avgjørende.

Aftenposten har i løpet av perioden publisert 54 hovedsaker og undersaker som omhandler Signaturtogene.

18.06.2000 Supertogene satt ut av spill

19.06.2000 For dårlig vedlikehold av supertogene

20.06.2000 25 tog innstilt i dag

21.06.2000 NSB kan kreve millioner

22.06.2000 Prestisjetog kan bli stoppet

23.06.2000 Signaturtoget skulle aldri vært godkjent

24.06.2000 Stoler ikke på egne tall

25.06.2000 Ombygging vil ta ett år

26.06.2000 NSB ignorerte advarsel

27.06.2000 NSB-sjefen: Adtranz må ta skylden
28.06.2000 Signatur godtatt under tvil
28.06.2000 NSB risikerer gigantiske tap
29.06.2000 Vi føler oss ikke trygge nok i tog
30.06.2000 Ueland måtte gå etter katastrofeår
30.06.2000 Adtranz legger seg flat
01.07.2000 NSB-direktørene: Styret har ikke tillit
01.07.2000 Mistillit er oppsigelsesgrunn
02.07.2000 NSBs økonomi felte Ueland
03.07.2000 Arne Wam blir ny NSB-sjef
04.07.2000 Arne Wam vil sitte lenge
08.07.2000 NSB setter Signatur-togene i drift neste uke
12.07.2000 NSB senker prisene på Signatur
13.07.2000 Signatur skjøvet ett år frem
14.07.2000 Varsler full opprydding
14.07.2000 Debtur-tur med Signatur
15.07.2000 NSB advart om svake akslinger
22.07.2000 Eksperter hadde ikke tid til Signatur-test
23.07.2000 Svenske refser Adtranz
25.07.2000 Økt risiko for ulykker med Signatur-tog
28.07.2000 Adtranz: Akslingene ikke konstruert feil
26.08.2000 Rust i Signatur-akslingene?
27.08.2000 Nye feil; krengetogene krenger ikke lenger
28.08.2000 Togene bremses på egen hånd
31.08.2000 NSB innrømmer: Signatur-tog på kanten av det forsvarlige
04.09.2000 NSB aksepterte for svake akslinger
05.09.2000 Full togalarm i Norden
05.09.2000 Ikke tilfredsstillende dokumentasjon
06.09.2000 Svenskene vil ikke bruke høyfast stål
08.09.2000 Tysk krengetog sendt i retur
09.09.2000 Brevet som kan koste NSB millioner
10.09.2000 Krever svar om akslinger
10.09.2000 Vektkrav kan stoppe de nye Agenda-togene
12.09.2000 Supertogene i full drift først i 2002
15.09.2000 Fant sprekk i flytog-aksling
16.09.2000 Adtranz og NSB skal forhandle
20.09.2000 Må følge internasjonale standarder
23.09.2000 Fjernet bremseskiver for å få lettere og raskere tog
28.09.2000 Flytoget får nye akslinger
01.10.2000 Trafikkfarlige frontruter på supertog
10.10.2000 Jernbaneforbundet vil kaste direktører
23.10.2000 Hjulbytte på alle tog
01.11.2000 Veritas må redegjøre for hvordan kontrollen av togakslinger

30.12.2000 Supertog mister deler

08.01.2001 Kjøpte supertog mot egne eksperters råd