

GENERALDIREKTØREN

Maria Rørbye Rønn

DR Byen

Emil Holms Kanal 20

DK-0999 København C

T +45 3520 3040

www.dr.dk

19. januar 2019

Kære /

Du har den klaget over et interview i TV-Avisen på DR1 den 3. januar 2019. Efter at redaktionen afviste din kritik, har du klaget videre til lytternes og seernes redaktør. Han har nu gennemgået sagen og lavet en indstilling til min afgørelse.

Jeg fremsender hermed indstillingen, hvis konklusion jeg har valgt at følge.

Med venlig hilsen



Maria Rørbye Rønn
Generaldirektør

Kopi:

Journalen

Konst. etikchef Anja Lundberg-Andersen

Underdirektør Frank Serup Laybourn

Redaktionschef Marie Buss

Nyhedsdirektør Sandy French

Chefkonsulent Marianne Juul

Redaktør Joakim Frøsig-Andersen

Resumé

En seer mente, at DR indirekte anklagede DR Cargo for at være skyld i den togulykke, som skete på Storbæltsforbindelsen den 2. januar 2019. Ifølge Klager gennemførte værten i TV-Avisen et sensationspræget interview med kommunikationsdirektøren for firmaet, hvor DR anklagede DB Cargo for ulykken på trods af, at en havarikommission ikke havde undersøgt ulykken. Klager får ikke medhold.

Sagen fremstillet kronologisk

Klager (herefter Klager) henvender sig til lytternes og seernes redaktør (herefter LSR) den 3. januar 2019 vedrørende et indslag i TV-Avisen samme dag.

Klager skriver:

"Vedrørende TV-Avisen 03jan kl1830

Min henvendelse handler om togulykken den 02jan. Studievært Johannes Langkilde interviewede den særdeles saglige direktør for DB.

I indslaget anklagede Langkilde indirekte DB for at have skyld i ulykken, inden nogen konklusion fra havarikommissionen er klar.

Det er da sensationsjournalistik af værste skuffe. Det er ringe, tarvelig og udygtig journalistik og Langkilde burde skamme sig.

Han burde ligeledes have en redaktør, som forklarer ham lidt omkring saglig journalistik.

Du sender sikker denne mail videre til Langkildes redaktør, jeg ville foretrække, hvis du forholdt dig til indslaget."

Den 28. januar 2019 skriver redaktør på TV-Avisen, Joakim Frøsig-Andersen følgende svar:

Jeg var redaktør på TV Avisen 18.30.

Det er vores job at stille spørgsmål til de ansvarlige, om det så er politikere, virksomheder eller andre.

I dette tilfælde var det DB Cargos transport, som var kollideret med et passagertog.

Vi forholder os ikke til skyld i interviewet fordi – som du rigtigt skriver – vi afventer Havarikommissionen.

Det, som du beskriver, som "indirekte anklager" kalder jeg journalistik. Saglig journalistik.

Der var heller ikke i forbindelse med interviewet nogen klager fra DB Cargo-direktøren, som har stillet op flere gange siden.

Vi håber, at det klargør vores blik på interviewet.

Klager går videre med sin klage til LSR samme dag med følgende begrundelse:
"Jeg har modtaget nedenstående svar fra Joakim Frøsig-Andersen. Svaret er forventeligt, DR erkender aldrig gerne redaktionelle fejl.

Er du enig i, at det er journalistik at indirekte anklage DB for skyld, inden Havarikommissionen er kommet til nogen konklusion.

Saglig journalistik? Jeg kalder det sensationsjournalistik af værste skuffe. Oven i købet på en dag, som naturligt har været meget følsom for mange mennesker, også for DB.

Selvfølgelig har der ikke været klager fra direktøren fra DB Cargo, han ved alt om kommunikation og ved, hvornår man gør det ene og hvornår man gør det andet.

Det var Johannes Langkilde som var studievært den pågældende aften. Retfærdigt eller ej, så hænger der, til evig tid, en sky over hans hoved. Han skal derfor være meget forsigtig med at anklage nogen for noget. Den vinkel bør også indgå i redaktionens arbejde."

Indslaget den 3. januar 2019

Indslaget relaterer sig til dødsulykken på Storebælt, som fandt sted 2. januar 2019. Her blev et lyntog på vej fra Fyn mod Sjælland ramt af dele fra et modkørende godstog. Topindslaget den 3. januar 2019 følges op med et interview med Deutsche Bahns kommunikationsdirektør i Danmark Jan Wildau under overskriften "hvordan kunne det ske." Det er det interview, som Klager henvender sig om. Nedenfor er et udskrift af interviewet mellem DR-vært Johannes Langkilde og kommunikationsdirektør Jan Wildau, Deutsche Bahn Danmark. I det følgende er de to deltagere forkortet til henholdsvis JL og JW.

JW: "Vi har identificeret en lang række datapunkter og en masse informationer og en masse materiale, som skal overrækkes til myndighederne. Det er ikke op til os som virksomhed og part i sagen at konkludere på, hvad der kan friske os, eller hvad der kan betyde, at vi eventuelt har gjort noget forkert. Det tilkommer ikke os, og det synes vi heller ikke, at vi vil bidrage til. Men det, vi arbejder meget hårdt på, er at skaffe alle de informationer, som kan tænkes at have nogen som helst betydning for det kommende opklaringsarbejde."

JL: "Når vi taler med Banedanmark, Jan Wildau, så siger de, at det er jer, der har ansvaret for om det gods, der bliver placeret på godsvognene, under en transport er forsvarligt sikret, og om transporten i det hele taget foregår efter bogen. Er det korrekt, at det i sidste ende er jer, der har ansvaret for, at det her er foregået korrekt?"

JW: "Vi har ansvaret for, at de tog, som vi sender ud på de danske strækninger er forsvarlige at køre med, det er fuldstændig korrekt."

JL: "Og når så en trailer af en eller anden årsag blæser ned fra en godsvogn og er medvirkende til denne her ulykke, så er det også i sidste ende jeres ansvar?"

JW: "Ja, se, hvorvidt den er blæst ned eller ej, det er et forhold, som efterforskningen må klarlægge. Det er en efterforskning, som bliver forestået af dels politiet og dels havarikommissionen. De kommer jo til at få alle de her informationer, som vi kan skaffe, og som andre kan skaffe og så drage de rigtige konklusioner. Hvad der er sket nu, det ved vi faktisk ikke endnu. Det, der er vores opgave, er at sikre, at vi får tilvejebragt det bedst mulige grundlag for at finde ud af, hvad det var, der skete. Det er den eneste måde, hvorpå vi kan minimere risikoen for, at en ulykke som den her nogensinde sker igen."

JL: "Hvad er jeres reaktioner, som virksomhed på, at denne her ulykke har kostet otte mennesker livet og kvæstet 16?"

JW: "Jamen, det er jo forfærdeligt et omfang, så det er svært egentlig at sætte ord på. Vi havde selv flere medarbejdere, der var involveret i det. Ikke bare i opklaringsarbejdet. Det de sagde var hos en lokomotivfører, som førte godsløkomotivet, og som også er meget berørt af situationen. Dels så havde vi en medarbejder, som civilt – kan man sige – fra sikkerhedsafdelingen fra vores It-afdeling, var passager i IC4-toget. Han blev ikke selv skadet, så han påtog sig opgaven at få frem i et område, hvor folk var meget svært tilskadekomne og at bidrage til at forsøge at redde mennesker. Så det er en meget, meget frygtelig og alvorlig sag."

JL: "Men Jan Wildau når man ser på de her TV-billeder, og det her nærmest hele Danmark jo gjort, så er der tale om en vogn, der nærmest er et telt på hjul. Altså,

den har presenninger på siden, og presenninger som tag. Den var tom, og det blæste. Hvorfor er der ikke nogen i jeres system, der tænker: Ah, det er nok ikke smart at sende sådan en let transport afsted i sådan et voldsomt blæsevejr. Selvom det alligevel måtte være inden for reglerne?"

JW: "Det kan godt være, at det for almindelige mennesker ligner et telt på hjul. Det er dog et telt, man kan løfte 30 tons i. Det er en stålkonstruktion med presenninger på. Det er også en transportform, som har været anvendt, som det også blev nævnt, af andre. I går, i lang tid og i mange år i Danmark har der aldrig nogensinde været nogen indikation af, at en ulykke som den her kunne ske."

JL: "Så det vil sige, at på nuværende tidspunkt har I ikke ændret procedure?"

JW: "På nuværende tidspunkt kører der ikke tog af den her type i Danmark."

JL: "Så det vil sige, at I har heller ikke internt sagt, at det må der heller ikke?"

JW: "Nej, i øjeblikket har vi ikke kørsel med toget, og hvorvidt vi gør det eller hvornår vi gør det, har vi ikke besluttet endnu."

Gennemgang af sagen

Klagers hovedpåstand er, at DR i interviewet placerer en skyld hos DB Cargo i Danmark, uden at en havarikommission har gennemgået sagen. DR's etiske retningslinjer siger indledningsvis i forordet, at DR er fair, upartisk og udøver kritisk journalistik. DR lægger afgørende vægt på grundig research, hæderlighed og ordentlighed.

Værten spørger til, hvem der har ansvaret, når noget går galt på skinnerne, som det skete i dette tilfælde. Dernæst spørger værten, om DB Cargo også har ansvaret, når en trailer blæser ned. Her nuancerer kommunikationsdirektøren forholdene med henvisning til, at ansvaret ikke er placeret endnu.

Efterforskningen må afklare, hvad der faktisk skete, siger Jan Wildau.

Dernæst kommer der et spørgsmål gående på, hvordan DB Cargo forholder sig til, at ulykken har kostet døde og sårede. Endelig spørger værten til, om DB Cargo ikke burde have været mere forsigtige, når det blæste så meget, uanset om det var tilladt at køre i henhold til reglerne. Også det svarer kommunikationsdirektøren på.

DR's opgave er at forholde sig kritisk til de kilder, der kan have et ansvar, hvilket i den konkrete situation var DB Cargo. DR-værten stiller kritiske, men fair spørgsmål til sagens opklaring, og gæsten får en fair chance for at besvare spørgsmålene. Der er tale om et live-interview uden redigering, hvor seerne har fuld indsigt i såvel spørgsmål som svar.

Værten spørger om ansvaret når en trailer blæser ned fra en godsvogn og medvirker til en ulykke, er det så DB Cargos ansvar. Til det svarer kommunikationsdirektøren, at det er uafklaret, om traileren er blæst ned. Det må efterforskningen klarlægge.

En kommunikationsdirektør for DB Cargo er en professionel kilde, der er trænet i på firmaets vegne at besvare kritiske spørgsmål fra journalister. Det vidner interviewet også om. Det er DR-værtens opgave at forholde sig kritisk til det hændelsesforløb, så vidt det er kendt dagen efter en meget alvorlig ulykke har fundet sted. Det vil som oftest være et grundvilkår i journalistik, at eksempelvis en studievært skal gennemføre et kritisk interview med en part i en sag, hvor værten langt fra har alle relevante oplysninger i sagen.

Det er relevant at konfrontere ejeren af godstoget, DB Cargo, med firmaets mulige ansvar, og det er også det, der sker ved værtens spørgsmål om DB Cargos reaktion på de otte døde og mange kvæstede. Det er relevante spørgsmål og ligger ikke inden for det upassende, sensationsjagende, sådan som Klager anfører i sine mails.

Det er vigtigt at skille et medie som DR fra en offentlig myndighed som en havarikommission. DR er ikke underkastet havarikommissionens myndighedsforpligtelser, men har sin journalistiske forpligtelse til at spørge kritisk for at afdække en sag.

Konkret har DR en redaktionel ret til at spørge til, hvordan godstogets vogn bevægede sig på skinnerne i den kraftige blæst.

Derfor er det rimeligt, at DR spørger til årsagsforhold, når gæsten får en fair mulighed for at svare, som det skete her.

Klager får ikke medhold.

Konklusion

En seer klagede over et indslag i TV-Avisens dækning af dødsulykken på Storebæltsbroen den 2. januar 2019. Klageren mente, at DR indirekte anklager i et live-interview med kommunikationsdirektøren DB Cargo for at have skyld i ulykken. Samtidig skrev Klager, at DR foregreb havarikommissionens undersøgelse af sagen.

DR gennemførte et regulært og fair interview med kommunikationsdirektøren. Værten spurgte til ansvaret, og han spurgte ligeledes til, om DB Cargo kunne have udvist større forsigtighed end foreskrevet, fordi det blæste. DR's opgave er at spørge kritisk til blandt andet ansvaret i forbindelse med en dødsulykke, og DR er ikke forpligtet til at vente med at stille kritiske spørgsmål, til en havarikommission har talt. Kommunikationsdirektøren fra DB Cargo fik en fair mulighed for at besvare spørgsmålene. DR gjorde et stykke journalistisk arbejde på en fair måde, og der var ikke tale om en indirekte beskyldning af DB Cargo for at sidde med ansvaret.

Klager får ikke medhold.

Jesper Termansen, den 18. februar 2019