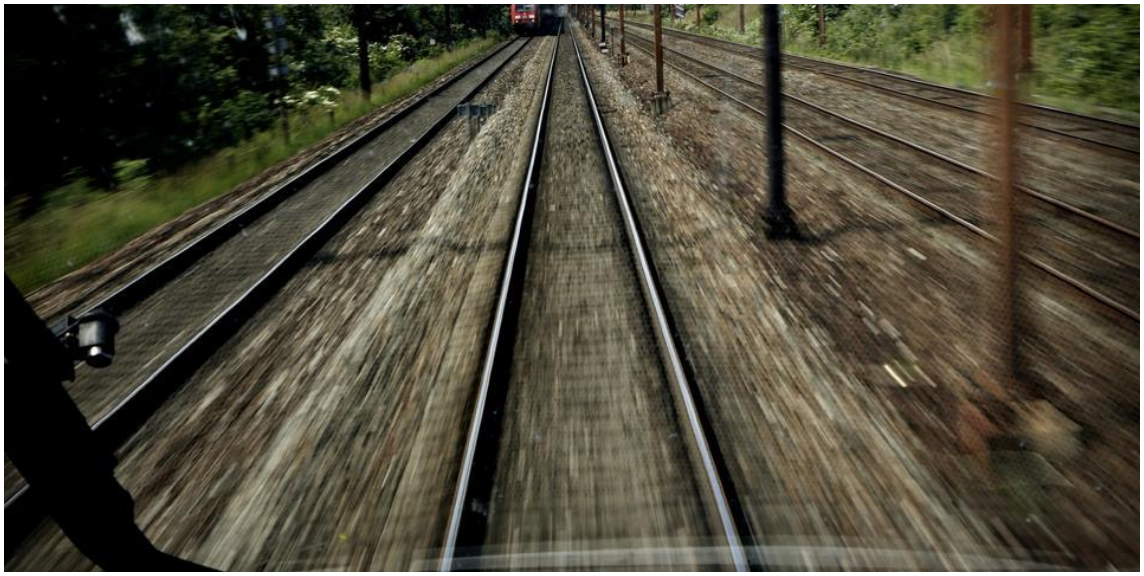
Selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne



Lilian Zøllner, Sarah Grube Jakobsen, Agnieszka Konieczna, Lisbet Rønnow Torp

© Center for Selvmordsforskning

Selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne

Ph.D. Lilian Zøllner
Cand. scient.san.publ., Sarah Grube Jakobsen
Cand. scient Agnieszka Konieczna
Cand. theol. Lisbet Rønnow Torp

© Forfatteren og Center for Selvmordsforskning
Odense, 2018

Layout: Lilian Zøllner
Forsidens foto: Ukendt.

Det er tilladt at citere, kopiere m.v. fra denne rapport med tydelig kildehenvisning

Udgivet af Center for Selvmordsforskning
Bangs Boder 28-30
5000 Odense C
Tel: (+45) 66 13 88 11
E-mail: info@cfsmail.dk
Hjemmeside: www.selvmordsforskning.dk

1. udgave, 1. Oplag 2018

ISBN:978-87-93124-35-6

**Lilian Zøllner, Sarah Grube Jakobsen,
Agnieszka Konieczna, Lisbet Rønnow Torp**

Selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne

© Center for Selvmordsforskning 2018

Indhold

Forord 9

1. Resume og anbefalinger 11

1.1 Karakteristik af de personer, som har begået selvmord på skinnerne 11

1.2 Følgevirkninger for lokomotivførere, togførere og togrevisorer 12

1.3 Følgevirkninger for lokomotivførere 14

1.4 Anbefalinger 16

2. Baggrund og tidligere forskning 19

2.1 Indledning 19

2.2 Omfanget af togpåkørsler 19

2.3 Tidligere forskning 21

3. Definition af begreber og stillingsbetegnelser 25

3.1 Indledning 25

3.2 Selvmord 25

3.3 Selvmordsforsøg 26

3.4 Personpåkørsel 26

3.5 Lokomotivfører 27

3.6 Togfører 27

3.7 Togrevisor 28

4. Teori, togpåkørsel, mål, design, metode, analysemodel, deltagere og mål 29

4.1 Indledning 29

4.2 Teori 29

4.3 Selvmord, selvmordsforsøg ved togpåkørsel 32

4.4 Mål 35

4.5 Design 35

4.6 Etiske overvejelser og gennemførelse 37

5. Karakteristik af personer, som har begået selvmord ved togpåkørsel 39
5.1 Indledning 39
5.2 Mål 39
5.3 Metode 39
5.4 Resultater 43

6. Hvor er der størst risiko for selvmord? 59
6.1 Indledning 59
6.2 Databehandling 59
6.3 Regional og kommunal variation 60
6.4 Togtype og banestrækning 62
6.5 Adfærd 64

7. Deltagere i spørgeskemaundersøgelse 67
7.1 Indledning 67
7.2 Deltagere og besvarelsesprocent 67
7.3 Køn, alder og stilling 67
7.4 Erfaringer med personpåkørsel 69

8. Den personpåkørsel, der har berørt den ansatte mest 73
8.1 Indledning 73
8.2 Støtte efter påkørslen 73
8.3 Tilbage til arbejdet efter påkørslen 77
8.4 Sygefravær 79
8.5 Påvirkninger 81
8.6 Opsøgt hjælp efter påkørslen 83
8.7 Lægehjælp, medicin 84
8.8 Overvejelser om arbejdsskift 84

9. Seneste personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg) 87
9.1 Indledning 87
9.2 Seneste personpåkørsel 87
9.3 Tanker, mens personalet venter på hjælp 89
9.4 Hvem hjalp, og hvordan blev hjælpen opfattet? 93
9.5 Hvordan reagerede passagererne? 96

10. Før og efter personpåkørsel 99
10.1 Indledning 99
10.2 Civilstand 99
10.3 Rygning og alkohol 100
10.4 Økonomi før og efter personpåkørsel 101

11. Deltagere i interviewundersøgelse 103
11.1 Indledning 103
11.2 Udvalgskriterier og antal besvarelser 103
11.3 Personpåkørsler, nærvedpåkørsler, selvmord, selvmordsforsøg 103

12. Personpåkørsler 105
12.1 Indledning 105
12.2 Inden påkørslen 105
12.3 Påkørsler 107

13. Hjælp og støtte til lokomotivførere den dag personpåkørslen sker 117
13.1 Indledning 117
13.2 Egne ressourcer, manglende ressourcer udefra 118
13.3 Egne ressourcer, uventede ressourcer udefra 120
13.4 Egne ressourcer, forventede ressourcer udefra 122
13.5 Lokomotivførernes vurdering af hjælpen på stedet 127
13.6 Lokomotivførerens hjemkomst 130

14. Hjælp og støtte til lokomotivføreren efter personpåkørslen 135

14.1 Indledning 135

14.2 Efterfølgende kontakt 135

14.3 Psykolog 138

14.4 Støtte fra kolleger 141

14.5 Tilbage til arbejdet 144

14.6 Følgevirkninger 146

Litteratur 159

Bilag 161

Figur 1A

Figur 1B

Figur 2

Forord

I foråret 2016 blev samarbejdet mellem DSB og Center for Selvmordsforskning indledt. Baggrunden var, at DSB havde en vision om at begrænse selvmord og selvmordsforsøg på jernbanen.

Togpåkørsler er ikke et nyt problem. Selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne har store omkostninger for de pårørende. Men selvmord og selvmordsforsøg har også store økonomiske, samfundsmæssige og helbredsmæssige konsekvenser for de DSB-ansatte og deres pårørende. Og for DSB.

I efteråret 2017 blev forskningsprojektet igangsat. Formålet med undersøgelsen er at bidrage til forebyggelse blandt borgere samt bidrage til at mindske følgevirkningerne for det DSB-personale, som er involveret i personpåkørslerne.

Resultaterne af forskningsprojektet fremgår af denne rapport. Resultaterne bygger på en registerundersøgelse, en spørgeskemaundersøgelse og en interviewundersøgelse. Forskningsprojektet er unikt såvel nationalt som internationalt. Der er ikke tidligere gennemført et forskningsprojekt, som omhandler såvel borgere som DSB-personale.

Der er grund til at takke DSB for hjælp, støtte og kvalitetssikring. Tak til de DSB-ansatte, som ved besvarelsen af spørgeskemaer har bidraget til at få belyst problemer ud fra vidt forskellige synsvinkler på tværs af køn og alder. Tak for de mange kommentarer, som lokomotivførerne, togførerne og togrevisorerne har skrevet i spørgeskemaet. Der skal endvidere rettes en meget varm tak til de lokomotivførere, som har deltaget i interview. De har ud fra deres oplevelser og erfaringer bidraget med viden, som ikke er mulig at få på anden måde. Tak også til alle medarbejdere på Center for Selvmordsforskning for korrekturlæsning.

Lilian Zøllner

December, 2018

1. Resumé og anbefalinger

Det er forskningsprojektets mål

- at udarbejde en karakteristik af de mennesker, som begår selvmord ved personpåkørsel
- at afdække, analysere og belyse følgevirkningerne for de togførere, togrevisorer og lokomotivførere, som har været involveret i eller været vidne til togpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg)
- at afdække, analysere og belyse følgevirkningerne for de lokomotivførere, som har påkørt personer, der har begået selvmord eller forsøgt at begå selvmord.

1.1 Karakteristik af de personer, som har begået selvmord på skinnerne

Den registerbaserede undersøgelse (Kap. 5 og Kap. 6) bygger på data modtaget fra DSB. Disse data er sammenkørt med Register for Selvmord og oplysninger fra Danmarks Statistiks registre.

I perioden 2000-2015 har i alt 232 mennesker begået selvmord på DSB-strækninger i Danmark. Til karakteristikken af personer, der har begået selvmord ved togpåkørsel, hører, at det primært var mænd. Langt de fleste havde bopæl i Region Hovedstaden. Forekomsten af selvmord er størst blandt aldersgruppen 35-54 år. Gennemsnitalderen for både mænd og kvinder er 43 år.

Halvdelen af de personer, som begik selvmord ved togpåkørsel, var ugifte. Næsten 30% var gift eller separeret, og ca. 20% af personerne var fraskilt. Kun en lille andel af personerne havde civilstatus som enke/enkemand. Lidt mere end en fjerdedel (26%) havde hjemmeboende børn, op til et år før selvmordet fandt sted.

Hovedparten havde grundskole som højeste gennemførte uddannelse. Næsten hver fjerde person havde en årlig disponibel indkomst på 50.000-99.999 kr., og hver femte havde en disponibel indkomst mellem 100.000 og 149.999 kr.

Over halvdelen (66%) af 183 personer, der begik selvmord ved togpåkørsel, havde en eller flere psykiske sygdomme. 93 % af de 183 personer, der begik selvmord ved togpåkørsel, havde én eller flere somatiske sygdomme.

Langt de fleste selvmord ved togpåkørsel sker i Region Hovedstaden. Mennesker, der begår selvmord ved togpåkørsel, gør det inden for samme bopælsregion og inden for samme bopælskommune eller tæt på den bopælskommune, som de bor i.

Andelen af selvmord ved togpåkørsel er mest udbredt på strækninger med fjerntog og på strækninger med S-tog. Selvmord sker oftere på en fri bane, på eller tæt på stationen og i stationens togvejsspor. En femtedel af personer, der tager livet af sig selv ved togpåkørsel, springer ud eller ned foran toget. 15% ligger hen over eller mellem sporene.

1.2 Følgevirkninger for lokomotivførere, togførere og togrevisorer

I spørgeskemaundersøgelsen (Kap. 7, Kap. 8, Kap. 9, Kap. 10) indgår de personer (lokomotivførere, togførere, togrevisorer) som var ansat i DSB januar 2018. Det samlede antal besvarelser er 1342, hvilket svarer til 44%.

Hovedparten af deltagerne er mænd (80 %). Gennemsnitsalderen blandt respondenterne er 52 år for både mænd og kvinder. Deltagerne har været ansat i mange år. 76 % af deltagerne arbejder i fjern- og regionaltog. I spørgeskemaet bliver de DSB-ansatte spurgt om, hvor mange personpåkørsler (selvmord, selvmordsforsøg), de har været ude for i deres ansættelsestid. Besvarelserne viser, at 43% har været ude for en personpåkørsel, 22% har været vidne til en personpåkørsel fra afstand, mens 17% har erfaringer med begge dele.

Desuden bliver de DSB-ansatte spurgt om den personpåkørsel, som har berørt dem mest. Af besvarelserne fremgår det, at lokomotivførerne havde været ansat i 12 år, togførerne i 12 år og togrevisorerne i 9 år, før de kom ud for den påkørsel, som berørte dem mest. Resultaterne viser, at støtten fra partneren, kollegaerne og den nærmeste familie har den mest positive effekt. Det er kun godt halvdelen af de DSB-ansatte, som angiver, at de har fået støtte fra deres overordnede efter den påkørsel, som berørte dem mest.

De personalegrupper, som er mest tilfredse med forløbet, er lokomotivførerne, derefter togrevisorerne og til sidst togførerne. Hovedparten af deltagerne var tilbage på arbejdet efter mindre end syv dage, og over en tredjedel kunne umiddelbart fortsætte på arbejdet. For nogle DSB-ansatte har personpåkørslen (selvmord, selvmordsforsøg) ført til øget sygefravær, efter de vendte tilbage til arbejdet. Det vil sige, at den DSB-ansatte efter den togpåkørsel, som berørte vedkommende mest, vender tilbage til arbejdet, men alligevel bliver personen syg enkelte dage eller i korte perioder, efter at vedkommende er begyndt at arbejde igen. Over halvdelen af deltagerne svarer, at deres hverdag af og til eller ofte/altid siden har været præget af vagtsomhed, og knapt halvdelen svarer, at deres hverdag af og til eller ofte/altid siden har været præget af flashbacks. Mere end en tredjedel tilkendegiver, at deres hverdag af og til eller ofte/altid har været præget af angst. En fjerdedel giver udtryk for, at påkørslen har påvirket deres forhold til familie/venner. Knapt hver tiende af de DSB-ansatte har efter person-påkørslen (selvmord, selvmordsforsøg) kontaktet en psykiater. Nogle har fået stillet diagnosen PTSD. Det skal bemærkes, at det i denne undersøgelse ikke er muligt at få besvarelser fra de ansatte, som *har* skiftet arbejde pga. en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg).

I spørgeskemaet bliver de DSB-ansatte stillet over for en række spørgsmål om seneste personpåkørsel. Af besvarelserne fremgår det, at hovedparten af personpåkørslerne skete i dagslys. Lokomotivførernes besvarelser viser, at den tid, de var alene, varierer fra under fem minutter til over 40 minutter. Togførernes besvarelser viser ligeledes stor

variation, men 12 % svarer, at de var alene resten af strækningen/arbejdsdagen. De tanker, den DSB-ansatte gør sig efter et selvmord eller et selvmordsforsøg, drejer sig bl.a. om, hvorvidt alle regler var overholdt, om påkørslen kunne have været undgået samt om passagernes reaktioner og lyden ved påkørslen.

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen, om hvordan de DSB-ansattes liv så ud før en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg) og deres liv i dag, viser, at der ikke er de store forandringer, når det drejer sig om rygning og alkohol.

1.3 Følgevirkninger for lokomotivførere

Interviewundersøgelsen (Kap. 11, Kap. 12, Kap. 13 og Kap. 14) bygger på interview med 50 lokomotivførere (5 kvinder og 45 mænd). De interviewede lokomotivførere er udvalgt således, at de enten skal have haft et tilfredsstillende eller et utilfredsstillende forløb efter en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg). De interviewede lokomotivførere har været ansat i mange år. Det skal bemærkes, at det i denne undersøgelse ikke har været muligt at interviewe lokomotivførere, som *har* skiftet arbejde pga. en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg) eller en nærvedpåkørsel.

Langt de fleste af de interviewede lokomotivførere fortæller, at de altid har tilstræbt at have styr på alting. De har sat pris på at have et overblik over dagligdagen, arbejdstider og kørsler. Lokomotivførerne ved fra deres uddannelse og fra deres samtale med kollegaer, at de kan komme ud for et selvmord eller et selvmordsforsøg. Det er en del af deres arbejdsvilkår.

Lokomotivførerne fortæller i interviewene om de forskellige personpåkørsler, de har været ude for. Det er den del af interviewene, hvor de har fortalt mest. Påkørslerne fylder og huskes detaljeret – også selvom de ligger mange år tilbage. Selvmord og selvmordsforsøg er forskellige hændelser, men lokomotivførerne reagerer før, under og efter personpåkørslen. Ved nogle personpåkørsler får lokomotivførerne først

oplysninger om, hvad der er sket flere timer senere. Der kan være mange forskellige faktorer, som er afgørende for, om lokomotivføreren bliver klar over, at vedkommende har kørt en person ihjel. Strækningen, mørke, terræn, udsyn samt hvor personen befinder sig kan være afgørende for, hvornår lokomotivføreren får vished om, hvad der egentlig skete.

Det er afgørende for lokomotivførernes velbefindende på kort og lang sigt, at de får al den hjælp og støtte, de har behov for. Nogle lokomotivførere kan bryde sammen umiddelbart efter en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg). For andre lokomotivførere kan der gå meget lang tid - op til flere år - før der kommer en reaktion. Nogle af lokomotivførerne fortæller om, at de ressourcer, de havde fået besked på ville være der, ikke er der. De lokomotivførere, som har gode kolleger og en god psykolog, har haft stor gavn af den hjælp, de har fået efter togpåkørslen. Det er meget vigtigt for lokomotivførerne, at de selv er involveret i beslutningen om, hvornår de skal tilbage til arbejdet. Den enkelte lokomotivfører, kender sin livssituation og har måske nogle erfaringer fra de andre gange, vedkommende har været udsat for personpåkørsler. Det er de erfaringer, lokomotivføreren trækker på, når vedkommende beslutter sig for, hvornår han eller hun skal tilbage til arbejdet.

Alle de interviewede lokomotivførere har fortalt om tiden før personpåkørslen og tiden efter. Flere af lokomotivførerne fortæller om, at deres egen læge har tilbudt dem antidepressiv medicin, men at de har sagt nej tak. De tør ikke lade sig behandle medicinsk mod depression, fordi det er uklart, hvilken antidepressiv medicin, de må tage. I nogle situationer får lokomotivførerne at vide fra andre kolleger, at medicinsk behandling er i orden. Lokomotivførerne er usikre på, om de bliver afskediget, hvis de tager antidepressiv medicin ordineret af lægen. De er også usikre på, om de må tage medicin mod søvnløshed ordineret af en læge.

Personpåkørslerne påvirker lokomotivførerne på forskellig måde. Afhængig af deres familiesituation og alderen på eventuelle børn, har de mulighed for at forklare, hvorfor

de har en ændret adfærd. For lokomotivførerne er det vigtigt, at der er nogle, der lytter til det, de forklarer. Både når det handler om selve påkørslen, reaktionerne og tiden efter. Det er almindeligt, at lokomotivførerne kan få behov for hjælp og støtte igen flere år efter personpåkørslen. Nogle af lokomotivførerne har haft flere personpåkørsler, hvilket kan betyde, at behovet for hjælp og støtte hober sig op. For nogle lokomotivførere er det en meget langvarig proces at komme videre. Sideløbende med deres arbejdsliv kan der ske ting i deres privatliv og familieliv (skilsmisse, alvorlig sygdom, død), som kræver hjælp.

Hovedparten af lokomotivførerne ved, hvornår de vil gå på pension. De fortæller om den store omstillingsproces, som DSB er midt i, og som har betydning for deres tanker om ophør. De fortæller om den kultur, som DSB har haft, og om den kultur DSB har nu.

1.4 Anbefalinger

En forebyggende indsats over for selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne kan være at bidrage til, at mennesker, som venter på perronerne, får skærpet opmærksomhed på hinanden. I England har Samaritans lavet en kampagne om hvor lidt, der skal til, for at forebygge et muligt selvmord.

https://www.youtube.com/watch?v=KiynAdEuyWQ

https://www.samaritans.org/news/small-talk-saves-lives-says-samaritans

Såvel i spørgeskemaundersøgelsen som i interviewundersøgelsen er der nogle gennemgående anbefalinger fra de ansatte til ledelsen i DSB.

Ledelsen i DSB skal blive bedre til at forstå, at togrevisorer, togførere og lokomotivførere er mennesker, som føler ansvar for det arbejde, de udfører, og som skal respekteres og værdsættes for det. De ansatte er ikke brikker, der kan flyttes rundt med. Det er mennesker, som har et liv. De er ikke tal i et regneark.

Ledelsen i DSB skal blive bedre til at lytte til togrevisorer, togførere og lokomotivførere. Ledelsen skal gøre mere for, at DSB ikke først og fremmest tænker i økonomi. De ansatte lokomotivførere mister tilliden til ledelsen, når de bliver svigtet af DSB på tidspunkter, hvor de har allermest brug for hjælp og støtte, f.eks. efter en togpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg).

Ledelsen skal skabe sammenhæng. De ansatte ved ikke, hvem der sidder på hovedkontoret i Høje Tåstrup, hvorfor, og hvad der foregår. Hvis de ansatte ikke forstår det, ledelsen kommunikerer ud, giver det ingen sammenhæng og ingen mening for de ansatte togrevisorer, togførere og lokomotivførere at arbejde for DSB. Ledelsen skal tale *med* de ansatte – ikke *til* de ansatte.

Bonusordninger til lederne skal afskaffes. Bonus til lederne er med til at presse det kørende personale. Det skaber utryghed ved sygefravær, at ledelsen ser mere på køreplanen end på den ansattes stress, frygt, angst og søvnløshed.

Det er ikke DSB-ledelsens fortjeneste, når det sker, at passagerne er tilfredse, efter at der har været en togpåkørsel. Det er togrevisorer, togførere og lokomotivførere, som skal anerkendes for deres tagen ansvar. Ledelsen skal sørge for, at det er den enkelte ansatte, som får anerkendelsen – samtidig med at den ansatte forbliver anonym i forhold til passagerne.

De ansatte skal have klarhed over, hvilken lægeordineret medicin, de har lov til at indtage efter en togpåkørsel. De skal have vished for, at de har ret til at blive behandlet med lægeordineret medicin.

Ledelsen skal være klar over, at den ikke skriftligt kan informere sig ud af problemerne. De ansatte giver udtryk for, at de nu har en afviklingsdirektion. DSB skal ansætte personer i ledelsen, som har forstand på jernbane. I stedet for at ansætte akademikere, skal de lade folk arbejde sig op gennem firmaet. De ansatte har tidligere været stolte over at bære en DSB-uniform. Den stolthed ønsker de tilbage.

2. Baggrund og tidligere forskning

2.1 Indledning

Selvmordsforsøg og selvmord er et problem, som desværre er velkendt. Hver dag er der i Danmark omkring sytten mennesker, som forsøger at begå selvmord, og mindst to mennesker dør hver dag i Danmark grundet selvmord. Nogle selvmord sker ved person-påkørsel.

Det er en tilfældig lokomotivfører, som en tilfældig dag oplever, at et andet menneske anvender toget til at begå selvmord. Lokomotivføreren har ingen viden om, at personen måske gennem lang tid har planlagt at begå selvmord på netop den station eller den strækning. Lokomotivføreren er uvidende om, hvad der venter vedkommende, indtil det sker. Lokomotivføreren er den person, som efterfølgende skal leve med, at han har påkørt et andet menneske.

Togpåkørsler påvirker også togførere og togrevisorer. De er også uvidende om, at deres arbejdsdag kan ændre sig markant fra det ene øjeblik til det andet. De skal også leve videre med, at et andet menneske har valgt at begå selvmord ved at lade sig påkøre af et tog.

2.2 Omfanget af togpåkørsler

DSB registrerer personpåkørsler. I datamaterialet fra 1. januar 2000 til 31. december 2017 indgår

- Dato
- Årstal
- Fjerntog eller S-tog
- Strækning
- Sted for personpåkørsel
- Beskrivelse af det skete
- Selvmord
- Selvmordsforsøg

I perioden 1. januar 2000 til 31. december 2017 har der på DSB-strækninger været i alt 357 togpåkørsler. Af de 357 togpåkørsler er 276 selvmord og 81 er selvmordsforsøg.

Som det fremgår af tabel 2.1, er der er over en tiårig periode (2007-2017) i alt 238 selvmord og 81 selvmordsforsøg dvs. i gennemsnit to selvmord hver måned, hvor metoden er togpåkørsel. I år 2012 blev der begået flest selvmord (39) og selvmords-forsøg (13). De ansatte i DSB kan have været ude for mere end én personpåkørsel hvert år.

Tabel 2.1

Selvmord og selvmordsforsøg, hvor metoden er togpåkørsel

2007-2017

År	**Selvmord**	**Selvmordsforsøg**	**Selvmord og selvmordsforsøg**
2007	13	1	14
2008	14	6	20
2009	29	11	40
2010	18	12	30
2011	17	10	27
2012	39	13	52
2013	23	2	25
2014	18	5	23
2015	23	8	31
2016	23	7	30
2017	21	6	27
I alt	238	81	319

Som det fremgår af tabel 2.2, sker hovedparten af selvmord og selvmordsforsøg på strækninger, hvor der kører fjerntog. Ser vi specifikt på 2012 har 32 personer begået selvmord eller selvmordsforsøg på strækninger, hvor der kører fjerntog. På strækninger, hvor der kører S-tog er der i 2012 20 selvmord eller selvmordsforsøg.

Tabel 2.2

Selvmord og selvmordsforsøg fordelt på fjerntog og S-tog

2007- 2017

År	**Fjerntog**	**S-tog**	**Selvmord og selvmordsforsøg**
2007	8	6	14
2008	8	12	20
2009	23	17	40
2010	21	9	30
2011	22	5	27
2012	32	20	52
2013	16	9	25
2014	15	8	23
2015	21	10	31
2016	15	15	30
2017	17	10	27
I alt	198	121	319

2.3 Tidligere forskning

2.3.1 Lokomotivførere

Der er tidligere gennemført en spørgeskemaundersøgelse af danske lokomotivføreres reaktion på togpåkørsel (Bille-Brahe et al., 2007). Deltagerne er 125 lokomotivførere (hvoraf 6 % er kvinder), som alle havde været involveret i en personpåkørsel. Gennemsnitsalderen er 46,5 år for mænd og 39 år for kvinder. Den seneste personpåkørsel var sket inden for de seneste 5 år. 45 % havde oplevet en personpåkørsel en enkelt gang, 34 % havde været ude for en personpåkørsel med døden til følge to gange og 21 % havde oplevet en dødelig påkørsel tre eller flere gange.

Hovedparten af lokomotivførerne (70 %) havde taget imod tilbud om samtale med psykolog. 80 % havde været sygemeldt eller fritaget fra arbejde. Sygemeldingen havde varet fra én dag til et halvt år. I de enkelte tilfælde, hvor lokomotivføreren efterfølgende havde mødt de efterladte, havde mødet været ubehageligt for alle de involverede.

Undersøgelsen viser, at lokomotivførernes reaktioner på personpåkørsler er beherskede. 38 % tænker aldrig eller sjældent på ulykken, 49 % har ikke behov for bevidst at undgå tankerne.

En interviewundersøgelse af 3 lokomotivførere, som påkørte personer i den engelske undergrundsbane (Troy, T., O'Donnell, I., 1995) viser, at lokomotivførerne havde en kort periode efter togpåkørslerne, hvor de havde psykiske problemer (PTSD, angst, søvnproblemer m.v.). Sygemeldingsperioden varierede fra 41 dage til 0 dage. Seks måneder efter personpåkørslen havde de ingen tegn på psykiske problemer som følge af togpåkørslen.

2.3.2 Politi

I Tyskland er politiet blevet spurgt om mulighederne for at forebygge selvmord (Lukaschek et. al, 2011). En spørgeskemaundersøgelse, som omfatter 202 personer ansat i politiet, viser, at hovedparten af politibetjentene har fået deres oplysninger om selvmordet fra vidner (74,3%). En tredjedel svarer, at de har forebygget selvmord. Hovedparten af de personer (primært mænd), som har begået selvmord, har valgt en åben strækning, og en tredjedel har valgt et særligt sted på stationen. Halvdelen af politibetjentene har observeret, at personen før selvmordet lod personlige ting blive på stationen, og en tredjedel af politibetjentene har set mimik eller særlige bevægelser. Et mindretal af de politibetjente, som har været involveret i en togpåkørsel, har fået tilbudt samtaler med en kollega eller en anden.

2.3.3 Tid og sted

I Sverige er der også blevet gennemført en undersøgelse om togpåkørsel i regionen Stockholm. Denne undersøgelse søger at klarlægge, hvor og hvornår togpåkørslerne har fundet sted (Ceccato V og Uittenbogaard A. 2016). Undersøgelsen omfatter 120 selvmord begået i årene 2006 til 2013 i regionen Stockholm. Hændelser, der er klassificeret som ulykker, indgår ikke i undersøgelsen – men der er altid en vis form for usikkerhed forbundet med registrering af selvmord.

Data fra 2006 til 2013 stammer fra Trafikverket. Alle ulykker, som sker på jernbanen bliver rapporteret, men der mangler en del oplysninger i den registrering, som har fundet sted. Resultaterne viser, at togpåkørsler ikke følger et sæsonmæssigt mønster, og at selvmordsraten ser ud til at falde de steder, hvor der er en eller anden form for barriere langs skinnerne.

En analyse af selvmord på det tyske jernbanesystem i årene 1997-2002 viser, at mænd især begår selvmord ved togpåkørsel i april og i september, og at det især forekommer mandag og tirsdag. Desuden viser analysen, at selvmord ved togpåkørsel især sker morgen og aften (Eranzo et al., 2004). En yderligere analyse viser, at togpåkørsel især sker på åbne strækninger (Eranzo et al., 2005).

2.3.4 Karakteristika

Lindekilde og Wang gennemgik i perioden 1979-1982 de selvmord i Fyns Amt, hvor metoden var togpåkørsel (1985). I perioden blev der begået i alt 16 selvmord ved togpåkørsel. 44 % af dem var i aldersgruppen 15-29 år. Af de 16 personer, som begik selvmord, var eller havde de 13 været psykiatriske patienter. Syv af disse begik selvmord under indlæggelsen, og 6 af dem havde tidligere forsøgt at begå selvmord. I artiklen diskuteres det, om valget af metoden skyldes, at personen ønsker en voldelig død, eller om valget skyldes, at personen grundet manglende mod vil lade en anden foretage eksekveringen.

I en gennemgang af relevante videnskabelige artikler finder Ratnayake et al. (2007), at det primært er mænd, som har forsøgt at begå selvmord, eller som har begået selvmord ved togpåkørsel. Alderen varierer i forhold til lande. I Japan er det de 51-60 årige, som begår selvmord ved togpåkørsel, mens det i de vestlige lande er de 20-40 årige, som lader sig påkøre. Personer, som vælger togpåkørsel som metode, er primært singler og bor alene. I gennemgange af relevante artikler fandt Ratnayake et al. ligeledes, at hovedparten af de personer, som begår selvmord ved togpåkørsel, er psykisk syge, og at 20 % tidligere har haft et selvmordsforsøg.

En canadisk undersøgelse påpeger, at der er forskel på data fra retsmediciner og trafikselskab (Mishara og Bardon, 2017). Undersøgelsen påpeger ligeledes, at raten af togpåkørsel i Canada og i Australien er mindre end i de europæiske lande, og at togpåkørsel sker langt væk fra stationerne. Desuden vælger personer oftere at begå selvmord ved togpåkørsel om sommeren end om vinteren, hvor vejret kan være meget koldt. Undersøgelsen viser ligeledes, at hovedparten af personerne ikke er psykisk syge. Heller ikke i Victoria, Australien, er de personer, som vælger metoden togpåkørsel psykisk syge (Too, L.S. et al., 2017).

2.3.5 Psykiatriske patienter

En tysk undersøgelse blandt indlagte patienter med psykiatrisk diagnose (Lukascheck et. al, 2014) viser, at selvmord ved togpåkørsel sker inden for de første 3 måneder af indlæggelsesperioden. Data er 101 selvmord ved togpåkørsel i perioden 1997-2006. Lukascheck et. al, 2014 påpeger, at det er de patienter, som er overbeviste om, at de vil begå selvmord, som vælger togpåkørsel. Hovedparten af de 101 selvmord skete i løbet af de første tre måneder af indlæggelsen, 9% i løbet af den første uge, 37 % i løbet af de første fire uger. Undersøgelsen viser bl.a., at det er af afgørende negativ betydning, at patienten skifter terapeut i et forløb.

3. Definition af begreber og stillingsbetegnelser

3.1 Indledning

Begrebet selvmord består af to sammensatte begreber. Første del af begrebet – selv – angiver, at mordet ikke begås af en udefrakommende, men at det er den enkelte selv, som har iværksat og gennemført handlingen. Anden del af begrebet – mord – angiver at der er tale om en handling, som fratager mennesket livet. Endvidere angiver begrebet, at handlingen er tilsigtet og måske endog grundigt planlagt.

Når det drejer sig om, at et menneske begår selvmord ved at lade sig påkøre af et tog, hvor en lokomotivfører er den person, der forårsager dødsfaldet, er det nødvendigt at se på definitioner ud fra nye synsvinkler.

3.2 Selvmord

Selvmord er ifølge WHO's definition følgende: ”En handling med dødelig udgang, som afdøde, med viden eller forventning om et dødeligt udfald, havde foranstaltet og gennemført med det formål at fremkalde de af den døde ønskede forandringer” Sundhedsstyrelsen (1998).

Hovedparten af selvmord i Danmark begås ved forgiftning, hængning, skydning eller drukning (Jensen og Konieczna, 2015). En mindre del af selvmord begås ved, at personen lader sig påkøre af et tog.

Vejledningen til indberetningsbekendtgørelse nr. 1340 af 26. november 2015 (2016) fra Trafik, - Bygge- og Boligstyrelsen har følgende definition af selvmord: ”Handling, hvor en person forsætlig tager livet af sig selv, og som registreres som sådan, såfremt der er kendskab hertil.

Af vejledningen fremgår det, at det er den kompetente myndighed som afgør, om der er tale om et selvmord. Ved togpåkørsler kontakter lokomotivføreren en Fjerncentral, som kontakter politiet. Når politiet ankommer, får de en forklaring på, hvad der er sket. Det er politiet, som afgør, om der er tale om et selvmord. Af vejledningen fremgår det, at virksomheden [i dette tilfælde DSB] kontakter politiet for at få deres opgørelse over, hvilke af begivenhederne, som af politiet betragtes som selvmord. DSB's data rettes til, så de passer med politiets opgørelse, før de anvendes til statistik.

3.3 Selvmordsforsøg

WHO's definition på selvmordsforsøg er følgende: "En handling uden dødelig udgang, hvor en person med vilje indtager en overdosis medicin eller lignende eller udviser anden ikke-vanemæssig adfærd, der vil være skadevoldende, hvis ikke andre griber ind, og hvor hensigten har været at fremme vedkommendes ønskede forandringer via handlingens forventede konsekvenser" (Sundhedsstyrelsen, 1998).

Vejledningen til indberetningsbekendtgørelse nr. 1340 af 26. november 2015 (2016) fra Trafik, - Bygge- og Boligstyrelsen har følgende definition af selvmordsforsøg: "Handling, hvor en person forsætlig forsøger at tage livet af sig selv, og som registreres som sådan, såfremt der er kendskab hertil eller det registreres som sådan af de kompetente myndigheder."

Af vejledningen fremgår det, at i de tilfælde hvor der er usikkerhed om, hvorvidt personen har forsøgt at begå selvmord eller ej, skal hændelsen registreres som en ulykke. Af tekstfeltet skal det fremgå, at der er mistanke om selvmord.

3.4 Personpåkørsel

Af Vejledningen til indberetningsbekendtgørelse nr. 1340 af 26. november 2015 (2016) Trafik, - Bygge- og Boligstyrelsen fremgår det, at definitionen på personpåkørsel er følgende: "Skader på en eller flere personer, som enten rammes af et jernbanekøretøj,

en del af et jernbanekøretøj eller af en genstand, der er fastgjort til eller har løsrevet sig fra køretøjet."

De personer, som anvender passager mellem perroner, er også inkluderet under denne definition.

Begreberne selvmord og selvmordsforsøg anvendes ikke. Årsagen er, at det ikke er fastslået af politiet, om der er tale om et selvmord eller ej. DSB orienterer passagerer om, at der er sket en togpåkørsel, og at der eventuelt er indsat togbusser. Såfremt medierne henvender sig til politiet kan de i nogle tilfælde be- eller afkræfte, om der er tale om et selvmord eller en ulykke.

3.5 Lokomotivfører

Uddannelse til lokomotivfører varer ti måneder og består af en teoretisk del og en praktisk del (Undervisningsministeriet, Bek nr. 689 af 22/06 2010). Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er ansvarlig for at indhente de relevante oplysninger fra det centrale kriminalregister. Det drejer sig om færdselsloven, Lov om euforiserende stoffer og Straffelovens §78 og §79.

En lokomotivfører skal have både certifikat og licens for at køre tog, og vedkommende skal bære begge dele på sig, når han/hun kører tog. Certifikatet er bevis for, at lokomotivføreren har ret til at køre med bestemte materieltyper (litra) og på en bestemt infrastruktur (strækninger). Licensen er dokumentation for, at lokomotivføreren har den grundlæggende kompetence til at fremføre tog. Licensen er gyldig i 10 år. Der udbetales løn under de ti måneders uddannelse. I lokomotivførerens uddannelse indgår sikkerhed, togpåkørsel, ulykker og reaktioner.

3.6 Togfører

Togførerenes uddannelse varer ca. tre måneder og består både af teori og praktik. Uddannelsen indeholder bl.a. sikkerhed, service, billetter og førstehjælp. Uddannelsen

afsluttes med eksamen. Arbejdet består i at have ansvaret for passagererne og informationen, når der er forstyrrelser i driften.

3.7 Togrevisor

Togrevisorer kontrollerer billetter, hjælper gangbesværede og folk med barnevogne. De forebygger uro, og de giver førstehjælp ved ulykker og sygdom. Togrevisorer har en lang række serviceopgaver og har direkte kontakt til publikum.

4. Teori, mål, design, metoder og etiske overvejelser

4.1 Indledning

Forskningen har hidtil primært søgt at belyse hvilke tanker og handlinger, der fører til, at et menneske vælger at begå selvmord ved at lade sig påkøre af et tog. Fokus har været rettet mod den person, som begår selvmord.

Men lokomotivføreren er det menneske, som i kraft af sin uddannelse og arbejde fører det tog, som påkører personen. Dermed bliver lokomotivføreren en central del af det skete. Nogle lokomotivførere kan - trods forfærdelige og umenneskelige hændelser i deres liv - alligevel klare sig. Andre bukker under, får angst, skyld eller depression.

4.2 Teori

Livsmod, livsduelighed og modstandsdygtighed ses ud fra flere forskellige faglige vinkler. I det foreliggende forskningsprojekt er vægten lagt på at belyse temaer ud fra teoridannelser forfattet af personer med henholdsvis medicinsk, sociologisk baggrund (Aaron Antonovsky 1923-1994) og filosofisk baggrund (K. E. Løgstrup 1905-1981).

4.2.1 Følelsen af sammenhæng

Én af de forskere, som har beskæftiget sig med livsmod og livsduelighed, er Antonovsky (1987). Antonovsky udviklede den teori, at menneskelivet må ses som en dynamisk proces, hvor det er nødvendigt at skabe orden i det kaos af informationer og påvirkninger, vi udsættes for. Vi har brug for nogle modstandsressourcer for at forebygge sygdom og fremme helbred, og disse modstandsressourcer betegner Antonovsky for Sense of Coherence (SOC). Der er tale om en slags handleberedskab, som gør, at det enkelte menneske bliver i stand til at opleve, at der i de stimuli vedkommende udsættes for, kan skabes en følelse af sammenhæng og mening. Sense of Coherence består af tre dele, som indbyrdes relaterer til hinanden.

Kognitivt: At begribe/ at forstå

At personen forstår de stimuli, som stammer fra indre og ydre livsforhold, og at vedkommende oplever, at de er fornuftige og begribelige. At de er begribelige vil sige, at mennesket kan skabe struktur, orden og forklaringer på overraskende og uforudsigelige hændelser og livsforhold.

Adfærd: At håndtere/mestre/kontrollere

At personen føler, at egne ressourcer eller ressourcer i omgivelserne er til stede, således at vedkommende kan håndtere eller mestre de krav og forventninger, der udspringer af disse stimuli.

Motiverende: Skabe mening

At personen finder, at krav og forventninger er udfordrende, og det giver mening at bruge tid på dem og engagere sig i dem. Det meningsskabende opstår, når der er overensstemmelse mellem de værdier eller mål i tilværelsen, personen prioriterer højt, og de krav og forventninger personen mødes med.

4.2.2 Magtrelationer

Filosoffen (Løgstrup, 1983) retter fokus mod menneskets konkrete tilværelse og ikke ud fra konstruerede tankebygninger og systemer. Han undersøger den menneskelige eksistens, som den udfolder sig, når dagliglivet med og mod hinanden går sin gang. Han retter blikket mod, hvad det er, der sker, når vi mennesker er sammen.

Vi lever i magtrelationer, som vi fundamentalt ikke kan ændre. At vi lever i magtrelationer betyder, at vi ikke kan leve uden at påvirkes af andre, og uden at vi påvirker andre. Løgstrup taler både om den delegerede magt (den magt, vi har i kraft af vort arbejde som f.eks. lokomotivfører, togfører, togrevisor, politi, tilkaldevagt, arbejdsgiver) og den personlige magt (den magt, vi har som mennesker).

Den person, som har valgt at lade sig påkøre af et tog for at afslutte sit eget liv, har anvendt sin personlige magt. Vedkommende har truffet et valg. Måske har vedkommende tidligere forsøgt at begå selvmord ved forgiftning eller ved drukning. Måske har vedkommende i sine tanker gennemgået de forskellige metoder og besluttet sig for, at det skal være en anden person, som i kraft af sit arbejde udfører handlingen. Måske er personen i sine overvejelser kommet frem til, at ved togpåkørsel vil selvmordet ske på et bestemt tidspunkt og et bestemt sted. Vedkommende vil blive fundet øjeblikkelig, hvorefter de pårørende vil blive underrettet.

Lokomotivføreren har en delegeret magt til at køre tog, det er hans arbejdsopgave, og det er det, vedkommende er ansat til af DSB. Ved et selvmord eller et selvmordsforsøg er det den personlige magt (personen, som begår selvmord) og den delegerede magt (lokomotivføreren), som i løbet af få sekunder begge får frataget deres magt. Personen dør, og lokomotivføreren fratages retten til at føre toget videre.

Derefter er der andre personer med andre magtbeføjelser, som skal udføre et arbejde. Togførerne, som også er ansat af DSB, har den delegerede magt til at orientere passagerene om forsinkelse og til at sørge for at hjælpe passagerne. Togrevisorer, som også er ansat af DSB, har den delegerede magt til at hjælpe passagerne. Drift- og sikkerhedsvagten, som er ansat af DSB, har som opgave at finde en afløser for lokomotivføreren, som ikke må køre toget videre.

Fjernstyrercentralen, som er ansat af Banedanmark, har magten til at stoppe togdriften i andre spor. Indsatslederen, som er ansat af Falck, er den øverstbefalende og har magten til at indstille togdriften (fx i alle fire spor). Falck har opgaven at køre personen, som har begået selvmord eller selvmordsforsøg væk. Politiet har en delegeret magt til at undersøge hændelsen og fastslå, om det er et selvmord eller en ulykke samt at foretage udåndingsprøve på lokomotivføreren. Og passagerne har en personlig magt til at tie eller tale, beklage sig eller acceptere, at deres plan er blevet ændret. De kan med deres kropssprog og verbale ytringer henholdsvis gøre situationen mere eller mindre vanskelig for de ansatte.

K.E. Løgstrup bruger en metafor om dette grundtræk i vor tilværelse, nemlig ”at vi altid har noget af vor næstes liv i vor hånd”:

”Den enkelte har aldrig med et andet menneske at gøre, uden at han holder noget af dets liv i sin hånd. Det kan være meget lidt, en forbigående stemning, en oplagthed, man får til at visne eller som man vækker, en lede man uddyber eller hæver. Men det kan også være så forfærdende meget, så det simpelthen står til den enkelte om det andet menneskes liv lykkes eller ej” (Løgstrup, 1983, s. 25).

Det er værd at bemærke, at Løgstrup anvender ordet *noget*. Sagt med andre ord, kan det være en bemærkning, en samtale eller en grimasse, som henholdsvis kan gøre situationen bedre eller værre. Men det eksistentielle samspil mellem mennesker vil stadig være der.

Uanset hvordan vi vender og drejer det, har vi hver dag at gøre med magtrelationer. Når der sker et selvmord eller et selvmordsforsøg på skinnerne bliver magtforholdene tydelige, bl.a. fordi de ansatte har uniformer på, mens passagerer er civile. Politiet kan igangsætte en undersøgelse og give svar på en undersøgelse. Påkørselsvagten kan tage sig af lokomotivføreren og kan lytte. Vi kan, hvis det hele er gået galt, pege på de problemer, der kan opstå mellem den delegerede magt og den personlige magt. Eller vi kan rose, vise vores taknemmelighed og glæde, hvis noget er gået godt. Vi kan ikke undsige os den magt, vi har i vor tilværelse, lige så lidt som vi kan undsige os det ansvar, som følger med vor magt.

4.3 Selvmord, selvmordsforsøg ved togpåkørsel

I modsætning til andre selvmordsmetoder (f.eks. hængning, drukning, skydning, indtagelse af en overdosis medicin) involverer togpåkørsel et andet menneske. Det er et andet menneske (lokomotivføreren), som gennem sit arbejde (at køre tog) påkører et andet menneske, som dør. I nogle tilfælde er der tale om, at mennesket overlever. I stedet for selvmord er der tale om et selvmordsforsøg (se kap. 2).

Togpåkørsler er ikke ens. Dels er der tale om forskellige steder (lange strækninger, hvor farten er høj eller kort før eller efter en perron, hvor farten er lavere). Desuden er der tale om forskellige tidspunkter på døgnet (lys, mørke) samt forskelligt vejr (sol, regn, tåge, slud). Der kan være tale om, at en person har lagt sig på skinnerne, løber eller springer ud foran toget. Den person, som begår selvmord, kan søge direkte øjenkontakt med lokomotivføreren, eller vedkommende kan søge at undgå øjenkontakt f.eks. ved at vende ryggen til toget.

Lokomotivføreren er underlagt de samme love, som alle andre mennesker. Straffelovens §253 siger klart, at man efter evne skal hjælpe nogen, der er i øjensynlig livsfare. Det samme gælder, hvis personen tilsyneladende er livløs. Forpligtelsen for lokomotivføreren er at tilkalde hjælp fra fagpersoner. Lokomotivføreren kalder Fjerncentralen, som sender en påkørselsvagt og politi. Desuden ankommer Falck. I de fleste tilfælde ankommer politiet først. Politiets opgave er at få en forklaring på, hvad der er sket. I enkelte situationer sigter politiet lokoføreren for uagtsomt manddrab med en sigtets rettigheder.

Påkørselsvagtens opgave er at tage sig af lokomotivføreren og yde vedkommende hjælp og støtte. Påkørselsvagten kan være pålagt sin opgave eller selv have valgt sin opgave. Lokomotivføreren skal hjem, vedkommende skal ikke være alene, og han skal have tilbudt psykologhjælp, hvilket er en del af den sundhedsforsikring, den DSB-ansatte har. Det er meget forskelligt, hvordan lokomotivføreren reagerer. Nogle har brug for at være sygemeldt nogle dage, andre nogle uger. Nogle vil gerne ”op på hesten igen”. Nogle reagerer først uger, måneder eller flere år efter personpåkørslen.

Det er personalelederen, områdeleder, personalevagten og lokomotivføreren som aftaler, hvornår og hvordan lokomotivføreren kommer tilbage på arbejde igen.

Lokomotivføreren kan være alene på togsættet, men der kan også være togførere med. Togførernes arbejde er at fløjte afgang, dreje nøglen, billettere og informere passagerer.

Ved togpåkørsel er det togførerens opgave at informere passagererne. Togførerne bliver på togsættet og kører videre med toget med mindre, de selv beder om at blive fritaget for at fortsætte. De kan melde sig syge, og de har samme muligheder og rettigheder som lokomotivføreren for at for krisehjælp. Nogle togførere reagerer med det samme, andre reagerer efter nogle måneder andre efter en del år.

Togførerne får reaktionerne fra passagererne, og passagerne kan reagere vidt forskelligt med spørgsmål, forståelse, empati eller afmægtighed.

Togrevisorer kan være vidne til selvmord. De kan som togførere og lokomotivførere have brug for hjælp, og deres reaktioner kan være meget forsinkede uden at disse bliver knyttet sammen med, at de har været vidner til et selvmord år før.

Set i lyset af den teoretiske referenceramme skal lokomotivføreren, togføreren eller togrevisoren forsøge at forstå den tragiske hændelse, der pludselig sker. Lokomotivføreren skal forsøge at skabe orden og forklaringer på, at det uforudsigelige er sket. Desuden skal lokomotivføreren føle, at vedkommendes egne ressourcer samt de ressourcer, som kommer (politi, påkørselsvagt, reddere) kan bidrage til, at lokomotivføreren kan håndtere den situation, vedkommende er blevet bragt i. Og endelig skal der for lokomotivføreren, togføreren og togrevisoren være overensstemmelse mellem de værdier eller mål i tilværelsen, de prioriterer højt, og de krav og forventninger de mødes med.

Desuden er der i forhold til den teoretiske referenceramme magtrelationer. Togpåkørsler involverer den person, som begår selvmord eller forsøger at begå selvmord, lokomotivføreren, eventuelle togførere, togrevisorer, passagerer, politi, påkørselsvagt og personaleledelse. Hver enkelt af disse har magt i kraft af deres arbejde (og uniform) eller personlig magt ved deres måde at agere på.

4.4 Mål

Det er forskningsprojektets mål

- at udarbejde en karakteristik af de mennesker, som begår selvmord ved personpåkørsel
- at afdække, analysere og belyse følgevirkningerne for de togførere, togrevisorer og lokomotivførere, som har været involveret i eller været vidne til togpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg)
- at afdække, analysere og belyse følgevirkningerne for de lokomotivførere, som har påkørt personer, der har begået selvmord eller forsøgt at begå selvmord

4.5 Design

Det foreliggende projekt er designet med en

- registerbaseret undersøgelse
- spørgeskemaundersøgelse
- uddybende interviewundersøgelse

4.5.1 Registerbaseret undersøgelse

Der udarbejdes en karakteristik af de mennesker, som har begået selvmord eller som har forsøgt af begå selvmord ved togpåkørsel i årene 2000-2017 i Danmark. Endvidere udarbejdes der en geografisk oversigt over de steder, hvor der er risiko for selvmord ved togpåkørsel.

4.5.2 Spørgeskemaundersøgelse

Selve personpåkørslen rammer lokomotivførere, togførere og togrevisorer og andre DSB-ansatte - både som ansatte i et job med en særlig uddannelse og funktion - men også som menneske. Der kan opstå en række følgevirkninger, som kan få konsekvenser for den ansattes videre arbejdsliv i form af dårlig trivsel, sygdom, stress, angst, søvnmangel, arbejdsskift, arbejdsløshed osv. Den hjælp og støtte, der igangsættes, kan

være afgørende for, om de ansatte kan vende tilbage til arbejdet og vedblive med at arbejde.

Spørgeskemaet omfatter følgende temaer:

- Sociodemografiske data
- Livsstil og trivsel før personpåkørsel
- Selve påkørslen
- Støtte/behandling efter påkørsel
- Socialt netværk
- Arbejde/arbejdsskift

Spørgeskemaet har inden igangsættelsen været afprøvet på relevante ansatte i DSB. I perioden oktober 2017 til marts 2018 har spørgeskemaet været revideret efter afprøvninger. Dels har der været afholdt et møde i DSB, hvor de ansatte er fremkommet med forslag til tilføjelser og ændringer. Desuden er spørgeskemaet blevet afprøvet ved personlige møder mellem Center for Selvmordsforskning og enkelte ansatte med forskellige arbejdsopgaver. De har kunnet reflektere over spørgsmålenes udformning og svarmuligheder samt stille forslag til ændringer.

Resultaterne af spørgeskemaundersøgelsen kan vise hvilke forhold, der er vigtige at få belyst grundigt gennem interview med lokomotivførere.

4.5.3 Interviewundersøgelse

Interviewundersøgelse med lokomotivførere, hvoraf den ene halvdel har haft det problematisk efter togpåkørslen, og den anden halvdel har haft et tilfredsstillende forløb efter hændelsen.

Interviewundersøgelsen indeholder følgende temaer:

- Livsstil og trivsel før personpåkørsel
- Selve påkørslen
- Støtte/behandling efter påkørsel
- Socialt netværk

- Arbejde/arbejdsskift

Hver forskningsmetode har såvel fordele som begrænsninger afhængig af hvilke temaer, der søges afdækket, belyst og analyseret. Valg af registerundersøgelse beror på, at denne metode åbner mulighed for at behandle større datamængder og derved få ny viden om hovedparten af de mennesker, som begår selvmord, eller som forsøger at begå selvmord ved togpåkørsel.

Valg af spørgeskemametode skyldes, at DSB's personale derigennem har mulighed for at bidrage med ny viden, som indeholder en vurdering af beskyttende og belastende forhold. Interviewformen er valgt som metode, idet denne metode kan bevæge sig dybere og mere nuanceret ned i tanker, overvejelser og erfaringer. Endvidere kan metoden bidrage til at få andre og nye vanskelige spørgsmål besvaret "med egne ord". Dertil kommer, at metoden egner sig til at filosofere over spørgsmål, som er personlige eller private.

4.6 Etiske overvejelser og gennemførelse

De etiske overvejelser om hele forskningsprojektet har primært rettet sig mod den enkeltes ret til at svare på så lidt eller meget, som vedkommende ønsker.

Interviewene har været af ca. to timers varighed, og i de tilfælde, hvor interview-personen ved interviewets afslutning har givet udtryk for utryghed eller angst, har vedkommende fået interviewerens mobilnummer for kontakt. Alle har fået oplyst formålet med undersøgelsen, og begrundelsen for at deltage har primært været, at de interviewede "har kunnet hjælpe andre".

Vi har ikke efterfølgende fået henvendelser fra lokomotivførere, som har haft problemer eller fortrudt deres deltagelse. Modsat har de fleste deltagere i forskningsprojektet givet udtryk for, at de er meget tilfredse med "at blive hørt", og at deres besvarelser dermed får betydning.

5. Karakteristik af personer, som har begået selvmord ved togpåkørsel

5.1 Indledning

De mennesker, som begår selvmord, vælger selv metoden. At lade sig påkøre af et tog kræver, at vedkommende befinder sig et sted, hvor der kører tog. Måske kender vedkommende køreplanen eller ved, hvor på togstrækningen de kan stå eller ligge i skjul, indtil toget kommer. Selvmord ved togpåkørsel hører til blandt de determinante metoder, hvilket også gælder skydning og hængning. I modsætning til de to sidstnævnte metoder kræver togpåkørsel, at en anden person (lokomotivføreren), skal udføre handlingen.

5.2 Mål

Denne del af forskningsprojektets mål er at skabe en karakteristik af personer, der har begået selvmord ved togpåkørsel. Det er målet at afdække og belyse de socio-demografiske karakteristika, samt de somatiske og psykiatriske sundhedstilstande.

5.3 Metode

5.3.1 DSB data

Center for Selvmordsforskning har modtaget data fra DSB fra 1. januar 2000 til 14. september 2017. Disse data omhandler:

- selvmord
- selvmordsforsøg
- ulykke

5.3.2 Udvælgelse af population til case-kontrol undersøgelse

Data i undersøgelsen er baseret på oplysninger fra DSB database, Register for Selvmord og oplysninger fra Danmarks Statistiks registre.

Til at identificere cases samkøres DSB data for perioden 2000-2015[1] med data fra Register for Selvmord. Resten af data fra Register for Selvmord for denne tidsperiode bruges som kontroller. Data med den identificerede population leveres til Danmarks Statistik, hvor det samkøres med Danmarks Statistiks registre via CPR-nummer. Data med populationen og de øvrige data, der hører til projektet, overføres derefter til Danmarks Statistiks forskermaskine, hvor det opbevares, og alle analyser foregår på anonymiserede data. Data analyseres og resultaterne hjemsendes via forskermaskinens e-mailfunktion.

5.3.3 Undersøgelsesdesign og population

Undersøgelsen blev designet som en matchet case-kontrol undersøgelse. Cases udgør en gruppe af personer, der har begået selvmord ved togpåkørsel. Kontrollerne består af personer, der har begået selvmord ved andre metoder.

Princippet i en matchet case-kontrol undersøgelse er, at eksponeringsforholdene (fx forekomst af socioøkonomisk status) hos case personer sammenlignes med personer i kontrolgruppen. Hvis eksponeringen har en større forekomst blandt casegruppen, er dette bevis for at antage, at eksponering er associeret med selvmord.

Ifølge DSB's database omfattede en komplet undersøgelse 232 personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel i 2000-2015. I denne periode var der 183 registrerede selvmord i Register for Selvmord, som blev matchet til 10001 kontroller på alder (± 2 år) og køn, med femten kontroller per case. Dette resulterede i 2745 kontroller, som blev udvalgt til undersøgelsen. Potentielle konfounder[2] variable, alder og køn, blev

[1] Projektperioden er valgt på bagrund af Register for Selvmord, der har data til og med 2015.
[2] En konfounder er en risikofaktor, der er associeret med eksponering.

kontrolleret ved betinget logistisk regression. Cases og kontroller var ikke identiske mht. den dato, hvor cases begik selvmord, da der ikke var nok antal af matches.

Den endelige matchede case-kontrol population indeholder 183 cases og 2745 kontroller.

5.3.4 Beskrivelse af udvalgte eksponeringsvariable

I analysen indgår der ud over køn og alder en række variable (faktorer), der medtages med henblik på at beskrive demografi og udvalgte sociale forhold. Ud over sociodemografiske faktorer, inddrages psykisk og somatisk sygdom i undersøgelsen. Disse faktorer blev udvalgt på baggrund af tidligere selvmordsforskning, hvor man har påvist korrelation med selvmordsrisikoen (Too, Bugeja, Milne, McClure & Spittal , 2017; Too, Spittal, Bugeja, McClure & Milner, 2016; Webb, Kontopantelis, Doran, Qin Creed & Kapur, 2012). Her i undersøgelsen kaldes nedenstående faktorer også eksponeringer (risikofaktorer). Ved en risikofaktor forstås en faktor eller egenskab, hvis tilstedeværelse i en persons liv øger risikoen (sandsynligheden) for, at personen begår selvmord ved togpåkørsel.

De valgte faktorer inkluderer:

- *bopælsregion* med fem kategorier (Region Hovedstaden; Region Midtjylland; Region Nordjylland; Region Sjælland; Region Syddanmark)
- *civilstand* med fire kategorier (personer, der er gift – herunder gift/separeret og registreret partnerskab; enke/enkemand; fraskilte personer; personer, der aldrig har været gift)
- *husstandstype* med fem kategorier (enlig mand; enlig kvinde; et par – herunder ægtepar og et par i øvrigt; andre husstande bestående af flere familier)
- *hjemmeboende børn* med to kategorier (hjemmeboende børn; ikke hjemmeboende børn)
- *uddannelse* med fire kategorier (grundskole; gymnasial uddannelse; erhvervs-

faglig uddannelse; videregående uddannelse)

- *disponibel indkomst* med seks kategorier (under 10.000 kr.; 10.000-24.999 kr.; 25.000-49.999 kr.; 50.000-99.999 kr.; 100.000-149.999 kr.; 150.000 kr. og derover)
- *socioøkonomisk status* med seks kategorier (i arbejde – herunder lønmodtager i arbejde, der forudsætter viden på grund-, mellem- eller højt niveau, selvstændig erhvervsdrivende, topledere, medarbejdende ægtefælle og andre former for lønmodtagere; under uddannelse – herunder elever, min. 15år, under uddannelse; arbejdsløs – herunder arbejdsløse mindst halvdelen af året, kontanthjælpsmodtagere og modtager af sygedagpenge uddannelsesgodtgørelse orlovsydelse m.m.; førtidspensionister; folkepensionister/efterlønsmodtagere og kategorien andre– herunder alle andre[3] inklusiv børn.

- psykisk lidelse (identificeres på basis af hoveddiagnose ved hospitalskontakt)
- tidligere selvmordsforsøg (baseret på kontaktårsag 4)
- alvorlig somatisk sygdom (baseres på hoveddiagnose ved hospitalskontakt)

5.3.5 Statistisk analyse

Karakteristikken af personer, der har begået selvmord ved togpåkørsel skabes ved at analysere associationen mellem de udvalgte eksponeringsvariable og selvmord. Den statistiske analyse udføres i to trin. Først analyseres variable for sig i en simpel betinget logistisk regression. Derefter bliver alle forklarende variable, der er signifikante med en p-værdi under 5% i den simple analyse, udvalgt til at indgå i en stepwise multivariabel logistisk regression. Alle statistiske analyser gennemføres ved hjælp af proceduren PHREG i SAS i Danmarks Statistiks SAS-server. Risikoen for selvmord ved togpåkørsel estimeres ved hjælp af odds ratio (OR) og 95% konfidensintervaller. Når der er tale om

[3] Alle andre er personer, der er karakteriseret ved, at de ingen eller lille tilknytning har til arbejdsmarkedet, de har ikke ret meget indkomst fra dagpenge og kontanthjælp samt at de ikke er under uddannelse.

relativt sjældne hændelser som f.eks. selvmord, tilnærmer OR den relative risiko (RR). En relativ risiko er et forholdstal, som angiver hvor mange gange højere eller lavere selvmordsrisikoen er blandt en gruppe eksponerede personer i forhold til en gruppe ueksponerede personer:

$$\text{OR} = \frac{\text{odds}^{4} \text{ for cases}}{\text{odds for kontroller}}$$

hvor odds blandt cases $= \frac{\text{antal cases eksponeret til risikofaktor}}{\text{antal cases ikke eksponeret}}$

og odds blandt kontroller $= \frac{\text{antal kontroller eksponeret til risikofaktor}}{\text{antal kontroller ikke eksponeret}}$

- OR=1: eksponering har ingen indflydelse på selvmord ved togpåkørsel
- OR >1: øget risiko blandt eksponerede i forhold til ueksponerede. OR viser positiv association mellem eksponering og selvmord ved togpåkørsel
- OR<1: nedsat risiko blandt eksponerede i forhold til ueksponerede. OR viser negativ association mellem eksponering og selvmord ved togpåkørsel

5.4 Resultater

5.4.1 Deskriptiv analyse

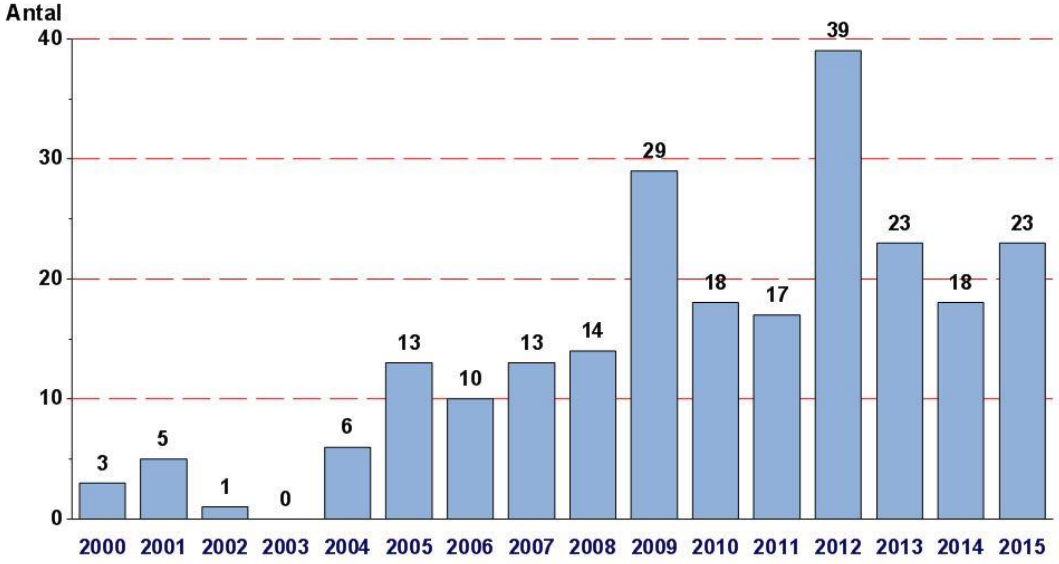
I det følgende gennemgås resultaterne fra den deskriptive analyse med fordelingen af de enkelte faktorer. Missing data medtages ikke i figurerne.

5.4.1.1 Antal af selvmord ved togpåkørsel i perioden 2000-2015

I perioden 2000-2015 har i alt 232 mennesker begået selvmord på DSB-strækninger i Danmark. Af nedenstående figur 5.1, som angiver udviklingen i antallet af selvmord ved togpåkørsel over en 15-årig periode, ses det, at antallet af selvmord varierer årligt, og grafen viser en stigende tendens i perioden med det højeste selvmordsantal i 2012 (39) og i 2009 (29). I 2015 var tallet faldet til 23 selvmord (DSB data).

[4] Odds er et mål for hvor hyppig en eksponering er i gruppen.

Fig. 5.1 Antal af alle selvmord ved togpåkørsel per år i perioden 2000-2015

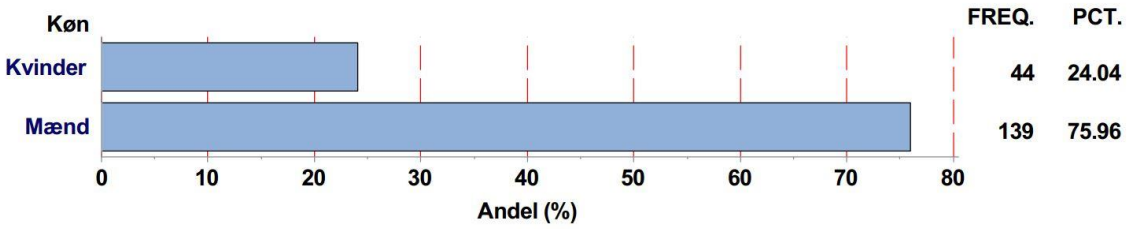


5.4.1.2 Køn

I alt indgik 183 personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel i årene 2000-2015, i undersøgelsen.

Af fig. 5.2 fremgår den samlede kønsmæssige fordeling af personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel i perioden 2000-2015. Af figuren ses det, at andelen, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, er højere blandt mænd end blandt kvinder.

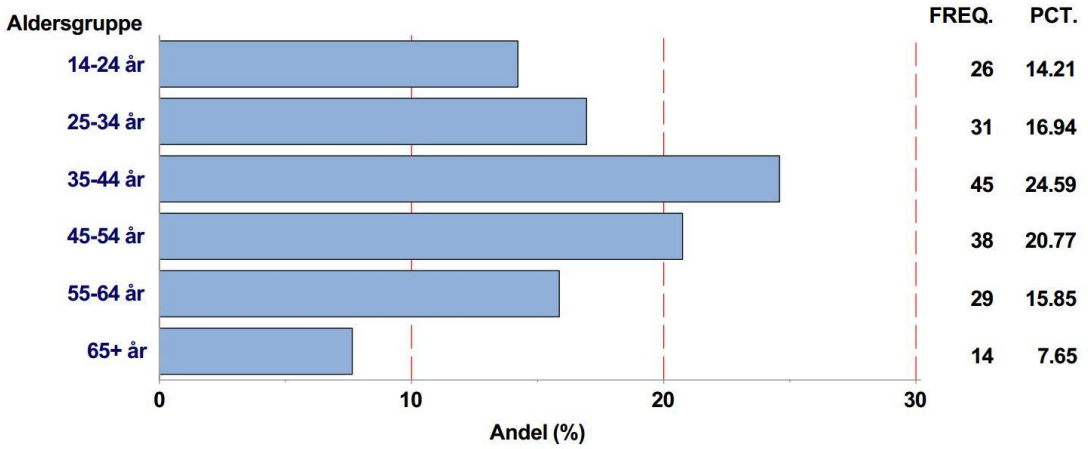
Fig. 5.2 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på køn (N=183)



5.4.1.3 Alder

I fig. 5.3 ses forekomsten af selvmord ved togpåkørsel og de seks overordnede aldersgrupper. Som det fremgår, var forekomsten af selvmord størst blandt aldersgruppen 35-44 og 45-54 år. Den laveste forekomst af selvmord sås blandt de ældre på 65 år og derover. Gennemsnitalderen for både mænd og kvinder var 43 år [mænd 16-88 år og kvinder 14-75 år]. Den samlede gennemsnitalder og medianalder var henholdsvis 43 og 42 år.

Fig. 5.3 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på alder (N=183)

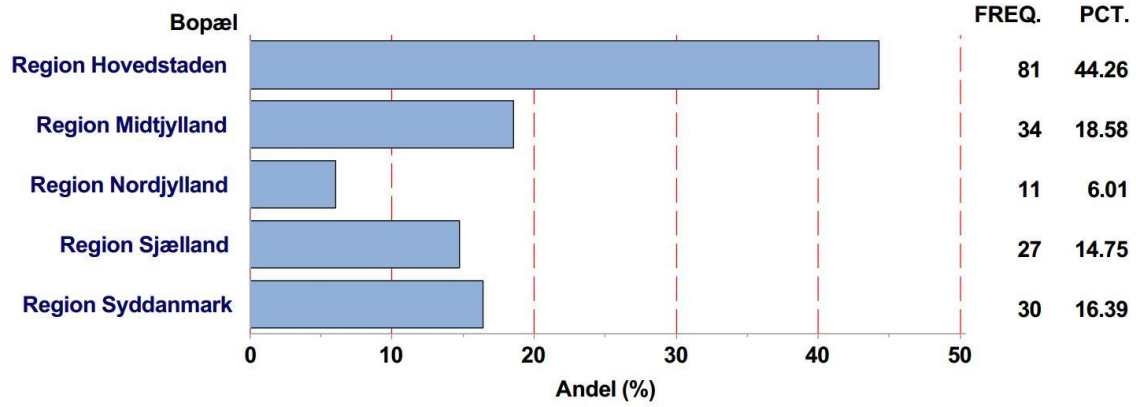


5.4.1.4 Bopælsregion

Figur 5.4 giver et samlet overblik over fordelingen af bopæl i perioden 2000-2015. Af figuren fremgår det tydeligt, at langt de fleste personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, havde bopæl i Region Hovedstaden, mens de færreste kom fra Region Nordjylland.

Den høje andel af personer fra Region Hovedstaden kan hænge sammen med, at cirka en tredjedel af landets befolkning bor i denne region. Ligeledes er Region Nordjylland den region med færrest indbyggere.

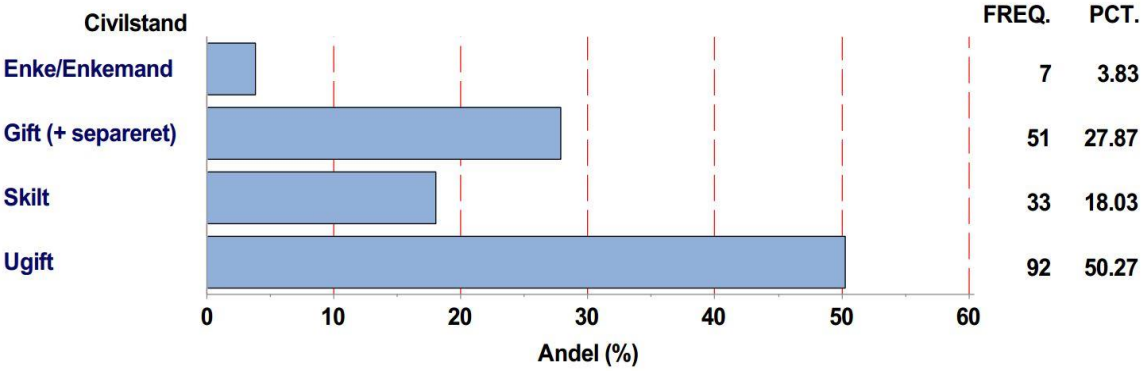
Fig. 5.4 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på bopælsregion (N=183)



5.4.1.5 Civilstand

Fordelingen af selvmord opdelt på den sidst aktuelle civilstand fremgår af fig. 5.5. Figuren viser, at blandt personer, der havde afsluttet deres liv ved togpåkørsel, var halvdelen ugifte, næsten 30% var gift eller separeret og ca. 20% af personerne var skilt. Kun en lille andel af personerne havde en civilstatus som enke/enkemand.

Fig. 5.5 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på civilstand (N=183)

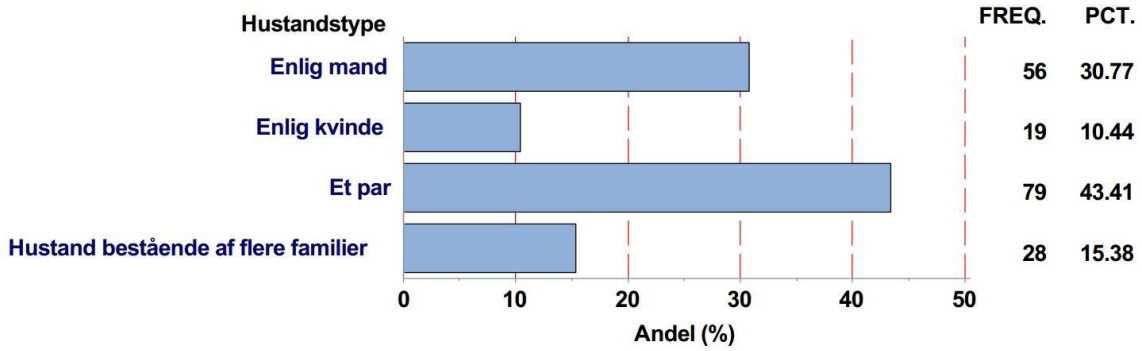


5.4.1.6 Husstandsoplysninger

Figur 5.6 viser fordelingen af husstandstyper opdelt på den sidst aktuelle husstandstype før selvmordet fandt sted. Som det fremgår af figuren, boede en stor andel af personer,

der havde taget livet af sig selv ved togpåkørsel, i en hustand bestående af henholdsvis et par (43%) og en enlig mand (ca. 31%).

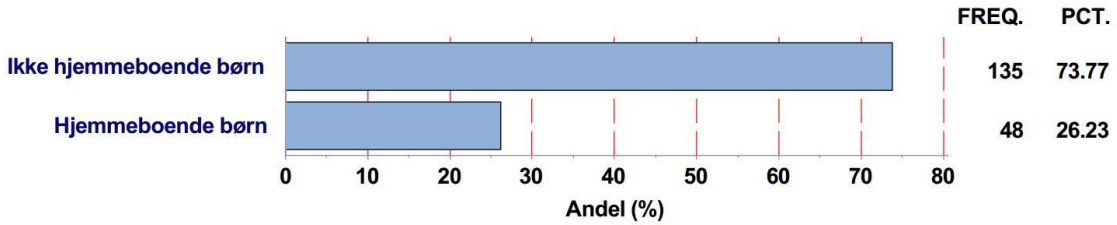
Fig. 5.6 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på husstandstyper (N=182)



5.4.1.7 Børn

Lidt mere end en fjerdedel (26%) af de personer, der begik selvmord ved togpåkørsel, havde hjemmeboende børn op til et år før selvmordet fandt sted (fig. 5.7).

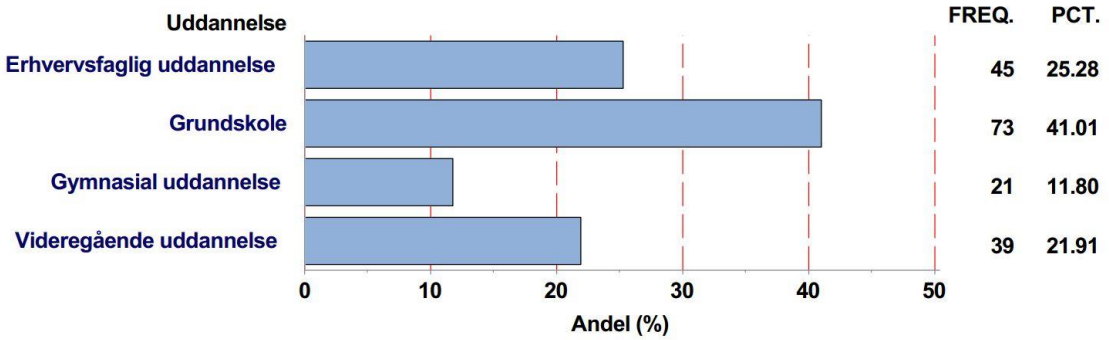
Fig. 5.7 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på børn i husstanden (N=183)



5.4.1.8 Uddannelse

Hovedparten af de mennesker, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, havde grundskole som højest gennemførte uddannelse (fig. 5.8). Hver fjerde person havde en erhvervsfaglig uddannelse, og hver femte havde fuldført en videregående uddannelse.

Fig. 5.8 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på den højest fuldførte uddannelse (N=178)

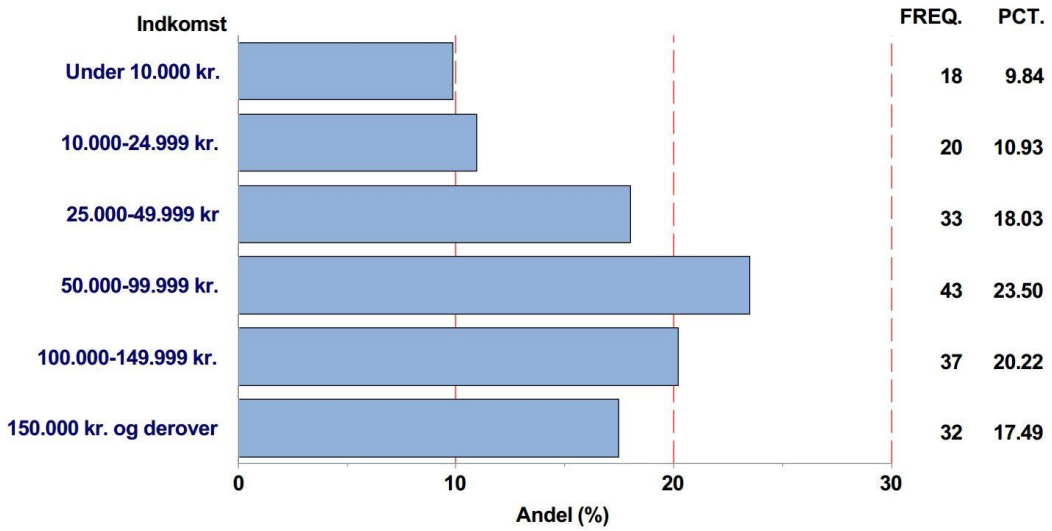


5.4.1.9 Indkomst

Fordelingen af disponible indkomst for personer, der har havde begået selvmord ved togpåkørsel, er vist i fig. 5.9. Disponibel indkomst er udregnet som indkomst efter skat og renter tillagt en beregnet lejeværdi for evt. egen bolig pr. 31. december (Danmarks Statistik, 2016).

Det fremgår af figuren, at næsten hver fjerde person havde en årlig disponibel indkomst på 50.000-99.999 kr., og hver femte havde en disponibel indkomst mellem 100.000 og 149.999 kr. En mindre del af personerne befandt sig i indkomstgrupperne 25.000-49.999 kr. samt 150.000 kr. og derover.

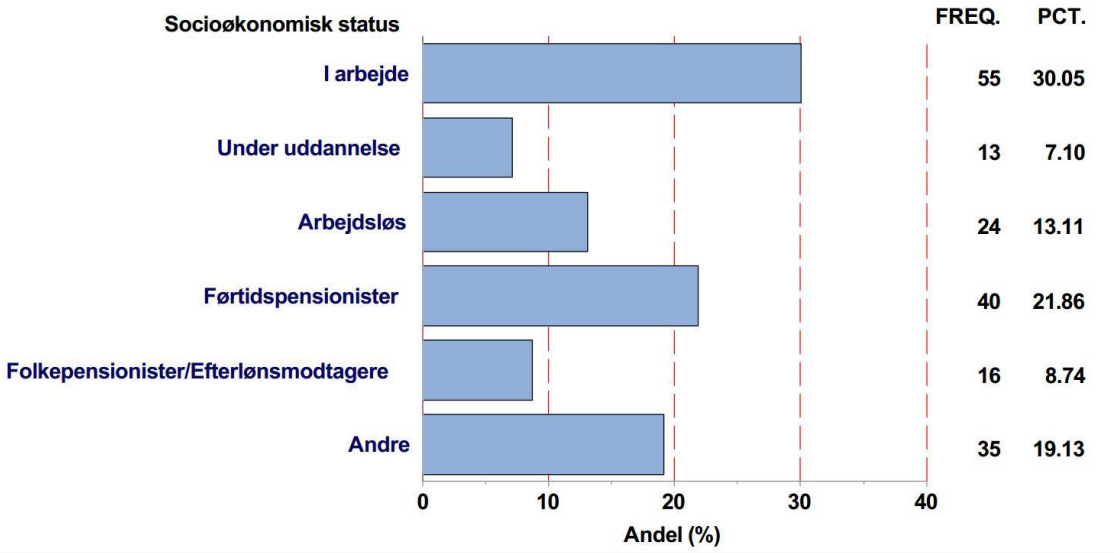
Fig. 5.9 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på disponibel indkomst (N=183)



5.4.1.10 Socioøkonomisk status

Figur 5.10 viser fordelingen af de socioøkonomiske klassifikationsgrupper. Af figuren fremgår det, at personer i arbejde, førtidspensionister og andre, udgjorde en stor andel af de personer, der havde taget livet af sig selv ved togpåkørsel.

Fig. 5.10 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på socioøkonomisk klassifikation (N=183)



5.4.1.11 Psykiske lidelser

Fordeling af personer, der led af en eller flere psykiske sygdomme, er vist i tabel 5.1. Det ses, at 120 (66%) af 183 personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, havde en eller flere psykiske sygdomme. Ca. 13% af 183 personer havde en diagnose, 12% havde to-tre diagnoser og 42% havde fire eller flere diagnoser.

Tabel 5.1 Fordeling af personer med psykiatrisk diagnose

PSYKIATRISK DIAGNOSE	Antal personer	Andel (%)
Ingen diagnose	63	34,43%
Psykiatrisk diagnose	120	65,57%
En diagnose	23	12,57%
To-tre diagnoser	21	11,48%
Fire eller flere diagnoser	76	41,53%

Tabel 5.2 viser fordelingen af hospitalskontakter med psykiatrisk diagnose. Der havde i alt været 1212 hospitalskontakter med nedenstående diagnoser fordelt på 120 personer. Det er vigtigt at bemærke, at en person kan have flere kontakter med forskellige diagnoser.

Tabel 5.2 Fordeling af hospitalskontakter med psykiatrisk diagnose

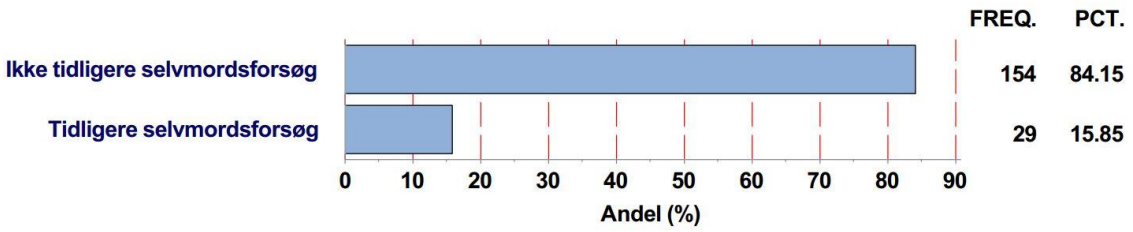
PSYKIATRISK DIAGNOSE	Antal kontakter	Antal personer
Depression	126 (10,40%)	50
Bipolar affektiv sindslidelse	172 (14,19%)	15
Misbrug Alkohol Stoffer	196 (16,17%) 113 (9,32%) 56 (4,62%)	43 31 17
Skizofreni og andre psykotiske lidelser	504 (41,58%)	41
Angst og fobier	136 (11,22%)	52
Personlighedsforstyrrelser	78 (6,44%)	21

Af tabellen fremgår det, at blandt personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, var der en overvægt af personer med angst/fobier, depression, misbrug og skizofreni/andre psykotiske lidelser. Ud af de personer med misbrug, havde en væsentlig andel personer alkoholmisbrug. I modsætning til dette havde kun et lille antal personer personlighedsforstyrrelser, misbrug med stoffer og bipolar affektiv sindslidelse.

5.4.1.12 Tidligere selvmordsforsøg

Af figur 5.11 fremgår det, at ca. 16% af de personer, der havde taget deres eget liv ved togpåkørsel, havde tidligere forsøgt selvmord.

Figur 5.11 Selvmord ved togpåkørsel fordelt på tidligere selvmordsforsøg (N=183)



5.4.1.13 Alvorlige somatiske lidelser

Tabel 5.3 viser fordelingen af personer, der led af en eller flere somatiske sygdomme. Det fremgår af tabellen, at i alt 170 (93%) af de 183 personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, havde en eller flere somatiske sygdomme. 6% af 183 personer havde en diagnose, 15% havde to-tre diagnoser og ca. 72% havde fire eller flere diagnoser. Ser man på hvor mange af de psykisk syge, havde en eller flere somatiske sygdomme, var andelen her 91%.

Tabel 5.3 Fordeling af personer med somatisk diagnose

SOMATISK DIAGNOSE	Antal personer	Andel (%)
Ingen diagnose (alle)	13	7,10%
Somatisk diagnose (alle)	170	92,90%
Somatisk diagnose hos psykisk syge	109	90,83%
En diagnose	11	6,01%
To-tre diagnoser	28	15,30%
Fire eller flere diagnoser	131	71,58%

Tabel 5.4 viser en fordeling af hospitalskontakter med somatisk diagnose. 170 personer havde i alt været i kontakt med sygehuset 1845 gange med nedenstående diagnoser. Det ses af tabellen, at en væsentlig del af de personer, der havde begået selvmord ved togpåkørsel, havde en hjerte-kar sygdom og var behandlet for forgiftninger. Et mindre antal personer havde smerter i lænden/nakken, kræft og diskus prolaps.

Tabel 5.4 Fordeling af hospitalskontakter med somatisk diagnose

SOMATISK DIAGNOSE	Antal kontakter	Antal personer
Kræft	49 (2,66%)	10
Hjerte-kar sygdomme	107 (5,80%)	36
Smerter i lænden og i nakken	25 (1,36%)	14
Diskus prolaps	14 (0,76%)	8
Forgiftninger	105 (5,70%)	28

5.4.2 Sammenhæng mellem eksponering og selvmord ved togpåkørsel

I det følgende analyserer vi associationen mellem eksponering (sociodemografiske variable, psykiske og somatiske sygdomme samt tidligere selvmordsforsøg) og selvmord ved togpåkørsel for at belyse hvilke variable der medfører en øget risiko for selvmord ved togpåkørsel.

Tabel 5.5, 5.6 og 5.7 viser resultaterne af den simple regressionsanalyse.

I den simple analyse er en række eksponeringer signifikant associeret med selvmords-risikoen.

Eksponering for sociodemografiske faktorer som bopælsregion, uddannelse, indkomst og socioøkonomisk status var signifikant associeret med risiko for selvmord (tabel 5.5). Af tabellen ses det, at der var en signifikant højere forekomst af personer, der havde bopæl i Region Hovedstaden, havde en gymnasial eller videregående uddannelse i casegruppen end i kontrolgruppen. Derimod var forekomsten af indkomst under 10.000 kr. og socioøkonomisk status – *andre* lavere i casegruppen end i gruppen af kontroller.

Sammenlignet med kontrolgruppen, var der blandt personer med bopæl i Region Hovedstaden ca. 94% højere risiko for selvmord ved togpåkørsel end blandt personer boende i Region Midtjylland (OR=1,94 CI:1,28-2,94). Risikoen for selvmord ved togpåkørsel var 98% højere blandt personer med gymnasial uddannelse (OR=1,98 CI: 1,17-3,35) og 55% højere blandt personer med videregående uddannelse (OR=1,55 CI:1,01-2,38) end blandt personer med grundskoleuddannelse. Den positive association mellem videregående uddannelse og selvmord var dog grænsesignifikant. En lav indkomst under 10.000 kr. og socioøkonomisk status – *andre* reducerede derimod risiko for selvmord ved togpåkørsel med henholdsvis 70% (OR=0,30 CI:0,16-0,56) og 37% (OR=0,63 CI:0,40-0,97). Forekomsten af civilstand, hustand og hjemmeboende børn var næsten ens i case- og kontrolgruppen, hvilket indikerer, at der ikke er nogen association mellem disse eksponeringsvariable og selvmord ved togpåkørsel.

Tabel 5.5 Simpel logistisk regressionsanalyse af associationer mellem selvmord ved togpåkørsel og sociodemografiske risikofaktorer

SOCIODEMOGRAFISKE FAKTORER	ANTAL (%)		RISIKO FOR SELVMORD VED TOGPÅKØRSEL	
	Cases	Kontroller	Odds ratio (CI)†	p
KØN				
Mænd	139 (75,96)	2085 (75,96)	-	-
Kvinder	44 (24,04)	660 (24,04)		
ALDER				
Mean ± sd	42,62±15,74	42,62±15,70	-	-
BOPÆLSREGION				
Midtjylland	34 (18,58)	589 (21,46)	1	
Hovedstaden	81 (44,26)	720 (26,23)	**1,94** (1,28-2,94)	0,002
Nordjylland	11 (6,01)	316 (11,51)	0,60 (0,30-1,19)	
Sjælland	27 (14,75)	452 (16,47)	1,03 (0,61-1,73)	
Syddanmark	30 (16,39)	664 (24,19)	0,77 (0,47-1,28)	
CIVILSTAND				
Gift (+separeret)	51 (27,87)	806 (29,36)	1	
Ugift	92 (50,27)	1380 (50,27)	1,06 (0,70-1,58)	
Skilt	33 (18,03)	452 (16,47)	1,16 (0,73-1,82)	
En enke/enkemand	7 (3,83)	107 (3,90)	1,03 (0,42-2,48)	
HUSSTAND				
Et par	79 (43,17)	1052 (38,32)	1	
Enlig kvinde	19 (10,38)	344 (12,53)	0,68 (0,37-1,23)	
Enlig mand	56 (30,60)	852 (31,04)	0,90 (0,62-1,31)	
Husstande bestående af flere familier	28 (15,30)	474 (17,27)	0,78 (0,50-1,24)	
BØRN				
Ja	48 (26,33)	834 (33,38)	1	
Nej	135 (73,77)	1911 (69,62)	1,28 (0,88-1,85)	
UDDANNELSE				
Grundskole	73 (39,89)	1180 (42,99)	1	
Gymnasial uddannelse	21 (11,48)	178 (6,48)	**1,98** (1,17-3,35)	0,011
Erhvervsfaglig uddannelse	45 (24,59)	861 (31,37)	0,85 (0,57-1,27)	
Videregående uddannelse	39 (21,31)	412 (15,01)	**1,55** (1,01-2,38)	0,044
INDKOMST				
150.000 kr. og derover	32 (17,49)	371 (13,52)	1	
100.000-149.999 kr.	37 (20,22)	412 (15,01)	1,02 (0,62-1,68)	
50.000-99.999 kr.	43 (23,50)	670 (24,41)	0,71 (0,44-1,16)	
25.000-49.999 kr.	33 (18,03)	414 (15,08)	0,87 (0,52-1,47)	
10.000-24.999 kr.	20 (10,93)	254 (9,25)	0,83 (0,46-1,52)	
Under 10.000 kr.	18 (9,84)	622 (22,66)	**0,30** (0,16-0,56)	0,0001
SOCIOØKONOMISK STATUS				
I arbejde	55 (30,05)	763 (27,80)	1	
Under uddannelse	13 (7,10)	141 (5,14)	1,22 (0,57-2,62)	
Arbejdsløs	24 (13,11)	315 (11,48)	1,0 (0,63-1,74)	
Førtidspensionister	40 (21,86)	523 (19,05)	1,1 (0,70-1,64)	
Folkepensionister/Efterlønsmodtagere	16 (8,74)	246 (8,96)	0,85 (0,27-2,67)	
Andre	35 (19,13)	754 (27,47)	**0,63** (0,40-0,97)	0,048

† Odds ratios er justeret for alder og køn; CI: 95% konfidensintervaller

Missing data - herunder missing, uoplyste og få observationer er ikke vist i tabellen

Eksponering for psykisk sygdom er signifikant associeret med selvmordsrisiko ved togpåkørsel (tabel 5.6). I casegruppen ses en højere forekomst af personer med psykisk lidelse end i kontrolgruppen (66% mod 48%). Sammenlignet med kontrolgruppen, var der blandt personer med psykisk sygdom 2 gange højere risiko for at begå selvmord ved togpåkørsel end blandt personer uden psykisk lidelse (OR=2,12 CI:1,53-2,92). Hvis personerne led af en eller flere psykiske sygdomme som depression, bipolar affektiv sindslidelse, angst/fobier, skizofreni/andre psykotiske lidelser og misbrug, så var selvmordsrisikoen ved togpåkørsel ca. 2-4 gange højere end selvmordsrisikoen blandt personer i kontrolgruppen.

Antallet af psykiatriske diagnoser er ligeledes signifikant associeret med selvmordsrisiko ved togpåkørsel (tabel 5.6). Sammenlignet med kontroller, var der blandt personer, der havde fire eller flere psykiske sygdomme ca. 3 gange højere risiko for selvmord ved togpåkørsel end blandt personer uden diagnose (OR=2,70 CI:1,89-3,87). Eksponering for at have én diagnose var også positivt associeret med selvmord, dog var denne association svagt signifikant (OR=1,71 CI:1,04-2,80).

Derudover blev der fundet en signifikant association mellem øget risiko for selvmord ved togpåkørsel og at være indlagt indenfor 1 år (tabel 5.6). Hvis en person var indlagt indenfor 1 år, så var sandsynligheden for at begå selvmord ved togpåkørsel 2 gange højere end sandsynligheden for at begår selvmord ved andre metoder (OR=2,07 CI:1,52-2,80).

Der var ikke nogen signifikant association mellem personlighedsforstyrrelser, tidligere selvmordsforsøg og selvmordsrisikoen.

Tabel 5.6 Simpel logistisk regressionsanalyse af associationer mellem selvmord og psykologiske risikofaktorer

PSYKIATRISKE DIAGNOSER	**Antal (%)**		**Risiko for selvmord ved togpåkørsel**	
	Cases	Kontroller	Odds ratio (CI)†	p
Ingen diagnose	63 (34,43)	1416 (51,58)	1	
Psykiatrisk diagnose	120 (65,57)	1329 (48,42)	**2,12** (1,53-2,92)	<0,0001
Depression	50 (27,32)	496 (18,07)	**2,37** (1,60-3,51)	<0,0001
Bipolar affektiv sindslidelse	15 (8,20)	102 (3,72)	**3,56** (1,93-6,59)	<0,0001
Misbrug	43 (23,50)	456 (16,61)	**2,20** (1,46-3,32)	0,0002
Alkohol	31 (16,94)	320 (11,66)	**2,27** (1,43-3,59)	0,0005
Stoffer	17 (9,29)	139 (5,06)	**2,90** (1,63-5,14)	0,0003
Skizofreni og andre psykotiske lidelser	41 (22,40)	323 (11,77)	**3,02** (1,98-4,62)	<0,0001
Angst og fobier	52 (28,41)	522 (19,02)	**2,38** (1,60-3,53)	<0,0001
Personlighedsforstyrrelser	21 (11,48)	300 (10,93)	1,67 (0,98-2,85)	
ANTAL DIAGNOSER				
En diagnose	23 (12,57)	311 (8,30)	**1,71** (1,04-2,80)	0,035
To-tre diagnoser	21 (11,48)	342 (9,13)	1,45 (0,87-2,41)	
Fire eller flere diagnoser	76 (41,53)	676 (18,05)	**2,70** (1,89-3,87)	<0,0001
TIDLIGERE SELVMORDSFORSØG				
Nej	154 (84,15)	2396 (87,29)	1	
Ja	29 (15,85)	349 (12,71)	1,31 (0,86-1,99)	
INDLAGT PÅ PSYKIATRISK SYGEHUS INDENFOR DE FOREGÅENDE 12 MÅNEDER				
Nej	93 (50,82)	1856 (67,61)	1	
Ja	90 (49,18)	889 (32,39)	**2,07** (1,52-2,80)	<0,0001

† Odds ratios er justeret for alder og køn; CI: 95% konfidensintervaller
Missing data - herunder missing, uoplyste og få observationer er ikke vist i tabellen

Eksponering for somatisk sygdom er signifikant associeret med risiko for selvmord ved togpåkørsel (tabel 5.7). Det ses af tabellen, at der er signifikant højere forekomst af personer med somatisk sygdom i casegruppen end i kontrolgruppen (93% mod 87%). Blandt personer med somatisk sygdom, er risikoen for at en person begår selvmord ved togpåkørsel 2 gange højere end blandt personer uden diagnose (OR=2,04 CI:1,15-3,62).

Antallet af somatiske diagnoser er ligeledes signifikant associeret med selvmordsrisiko ved togpåkørsel. Sammenlignet med kontroller, var der blandt personer, der havde fire eller flere somatiske sygdomme over 2 gange højere risiko for selvmord ved togpåkørsel end blandt personer uden diagnose (OR=2,41 CI:1,34-4,32).

For somatiske sygdomme som kræft, hjerte-kar sygdomme, smerter i lænden/nakken, diskus prolaps og forgiftninger blev der ikke fundet nogen association.

Tabel 5.7 Simpel logistisk regressionsanalyse af associationer mellem selvmord og somatiske risikofaktorer

SOMATISKE DIAGNOSER	ANTAL (%)		RISIKO FOR SELVMORD VED TOGPÅKØRSEL	
	Cases	Kontroller	Odds ratio (CI)†	p
Ingen diagnose (alle)	13 (7,10)	370 (13,48)	1	
Somatisk diagnose (alle)	170 (92,90)	2375 (86,52)	**2,04** (1,15-3,62)	0,015
Kræft	10 (5,46)	113 (4,12)	1,28 (0,64-2,55)	
Hjerte-kar sygdomme	36 (19,67)	425 (15,48)	1,26 (0,84-1,89)	
Smerter i lænden og i nakken	14 (7,65)	202 (7,36)	0,96 (0,54-1,71)	
Diskus prolaps	8 (4,37)	106 (3,86)	1,06 (0,50-2,21)	
Forgiftninger	28 (15,30)	415 (15,12)	0,94 (0,61-1,44)	
ANTAL DIAGNOSER				
En diagnose	11 (6,01)	296 (10,78)	1,05 (0,47-2,38)	
To-tre diagnoser	28 (15,30)	499 (18,18)	1,60 (0,82-3,13)	
Fire eller flere diagnoser	131 (71,58)	1580 (57,56)	**2,41** (1,34-4,32)	0,003

† Odds ratios er justeret for alder og køn; CI: 95% konfidensintervaller
Missing data - herunder missing, uoplyste og få observationer er ikke vist i tabellen

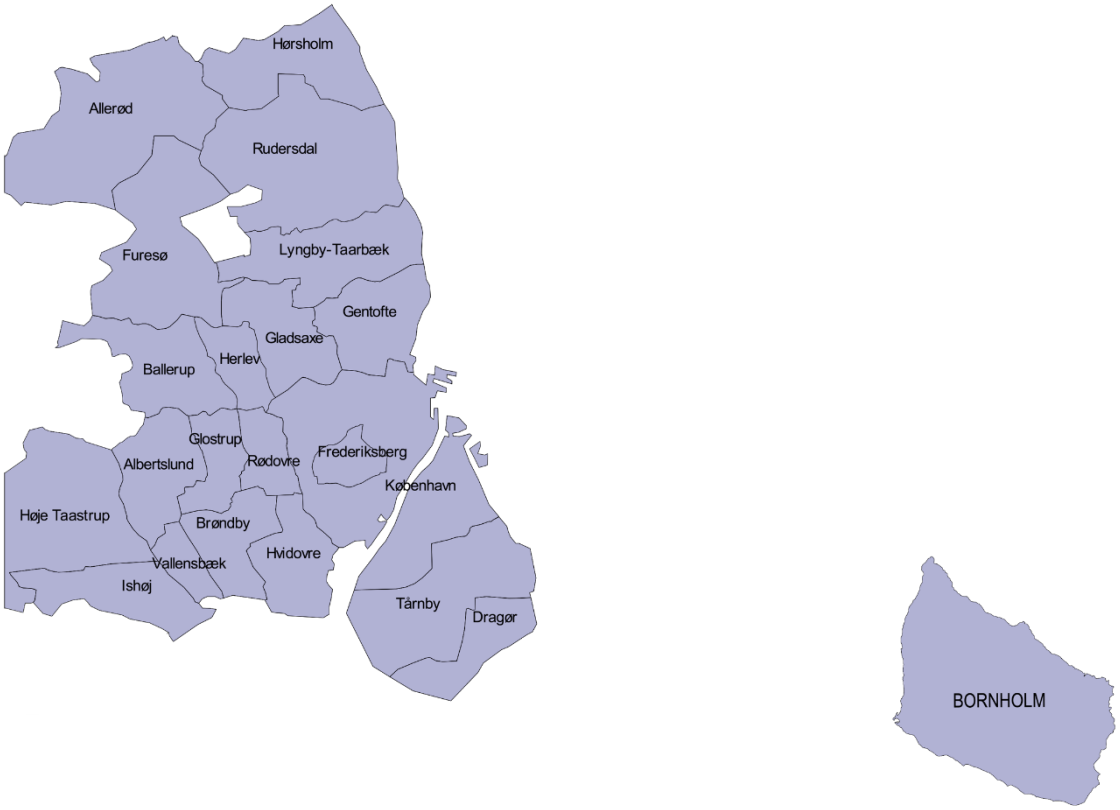
5.4.3 Samlet model

Resultaterne af den multivariable regressionsanalyse er vist i tabel 5.8. Til sammenligning er resultaterne fra den simple analyse medtaget. Tabellen viser kun de variable, der forbliver signifikante efter elimination af insignifikante variable fra modellen. Ved den multivariable regression bliver mange eksponeringsvariable insignifikante, men bopælsregion, indkomst og psykisk sygdom er fortsat vigtige faktorer i modellen. Det fremgår således af tabellen, at det at være boende i Region Hovedstaden og at lide af skizofreni/psykotiske sygdomme, er stærkt associeret med øget risiko for selvmord ved togpåkørsel, mens en indkomst under 10.000 kr. fortsat er en signifikant beskyttende faktor for selvmord ved togpåkørsel.

Tabel 5.8 Multivariabel logistisk regressionsmodel for risikofaktorer

	SIMPEL ANALYSE		MULTIPEL ANALYSE	
EKSPONERINGSVARIABEL	Odds ratio (CI)	p	Odds ratio (CI)	p
Region Hovedstaden	1,94 (1,28-2,94)	0,002	1,84 (1,21-2,80)	0,005
Under 10.000 kr.	0,30 (0,16-0,56)	0,0001	0,30 (0,16-0,57)	0,0002
Skizofreni og andre psykotiske lidelser	3,02 (1,98-4,62)	<0,0001	2,41 (1,56-3,72)	<0,0001

CI: 95% konfidensintervaller



6. Hvor er der størst risiko for selvmord?

6.1 Indledning

Når vi ser på et Danmarkskort, tænker vi ikke umiddelbart på, at der er forskel på områderne i forhold til selvmord på skinnerne. Men det er der. Som det bliver vist i det foreliggende, er der stor forskel på hvor i Danmark, DSB-personalet bliver udsat for, at et menneske begår selvmord eller forsøger at begå selvmord.

6.2 Databehandling

Center for Selvmordsforskning har modtaget data fra DSB på selvmord og selvmords-forsøg. I DSB's data er der oplysninger om

- dato for selvmordet eller selvmordsforsøget
- strækning, som toget kører
- type af tog (S-tog, fjerntog, Øresundstog)
- hvor selvmordet eller selvmordsforsøget har fundet sted
- hvor på strækningen selvmordet eller selvmordsforsøget har fundet sted
- oplysninger om adfærd på skinnerne.

De følgende data omhandler udelukkende selvmord ved togpåkørsel i perioden 2000-2015.

Data for stedet for påkørslen kortlægges ved hjælp af Easymapmaker (www.easymapmaker.com). Ved hjælp af information om hvor selvmordet fandt sted, kortlægges den regionale og kommunale variation.

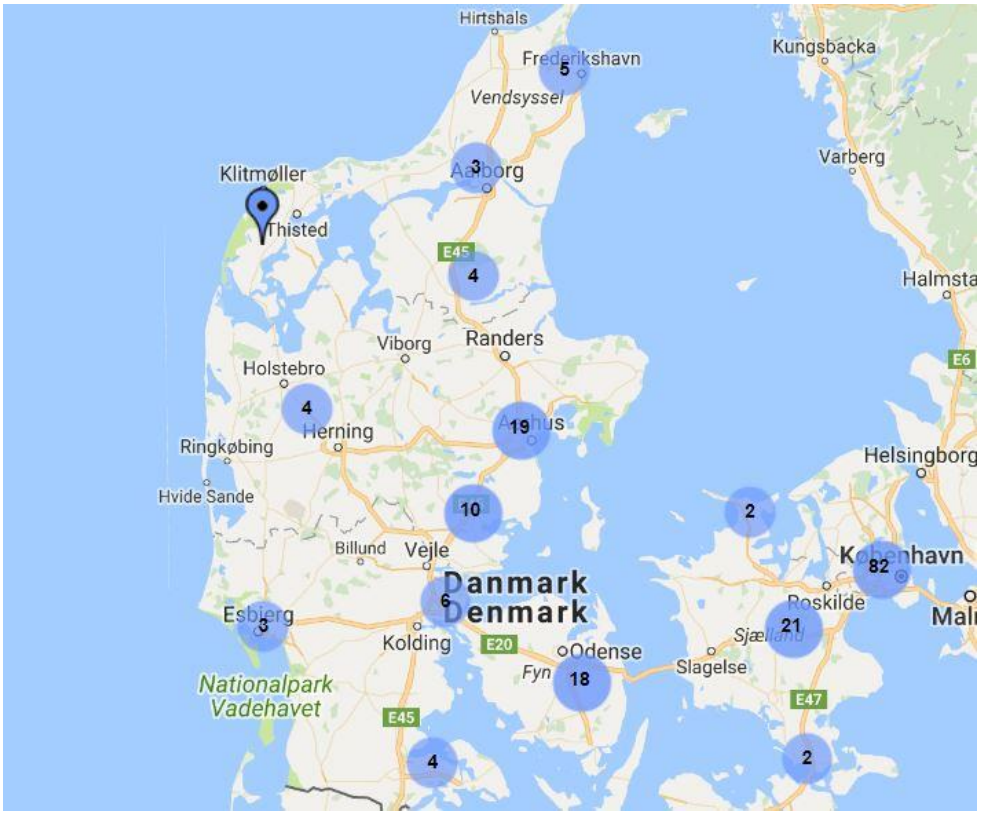
Det er muligt at undersøge, hvor i Danmark, der er placeret psykiatriske sygehuse og afdelinger (http://psykfys.fysio.laitdev.dk/Links/Psykiatriske-hospitaler-centre-etc/).

For at undersøge hvorvidt selvmord ved togpåkørsel finder sted i områder, hvor der ligger psykiatriske sygehuse og afdelinger, kortlægges disse sammen med stedet for påkørsel i Easymapmaker.

6.3 Regional og kommunal variation

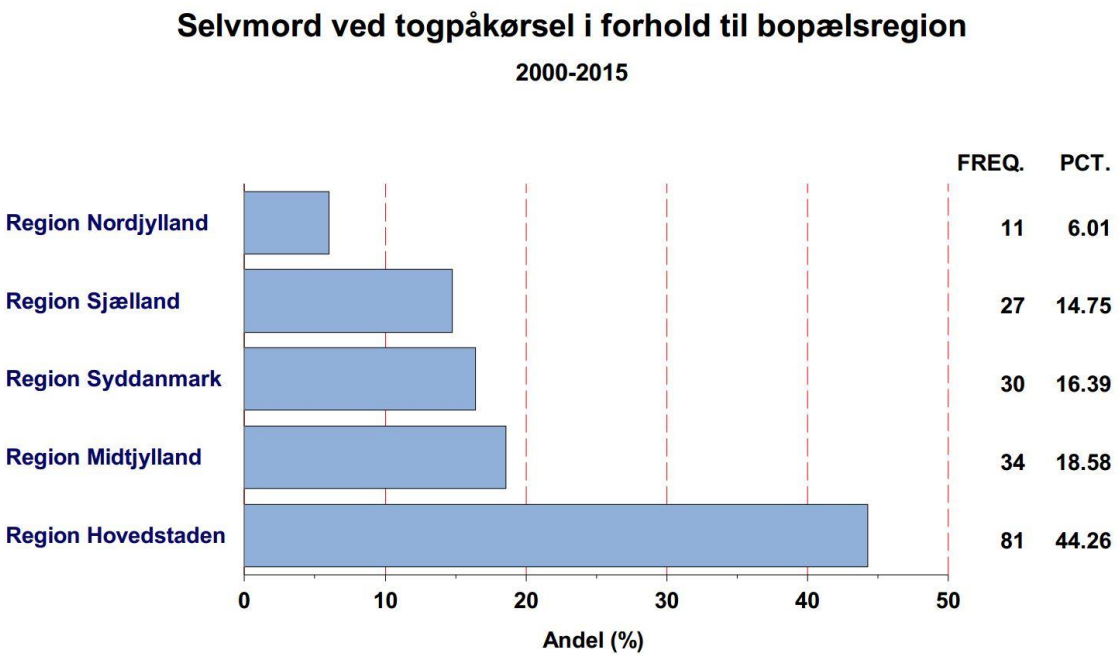
Som det fremgår af fig. 6.1 sker selvmord ved togpåkørsel oftest i tæt befolkede og bynære områder.

Figur 6.1 Oversigt over områder hvor selvmord ved togpåkørsel har fundet sted i perioden 2000-2015.



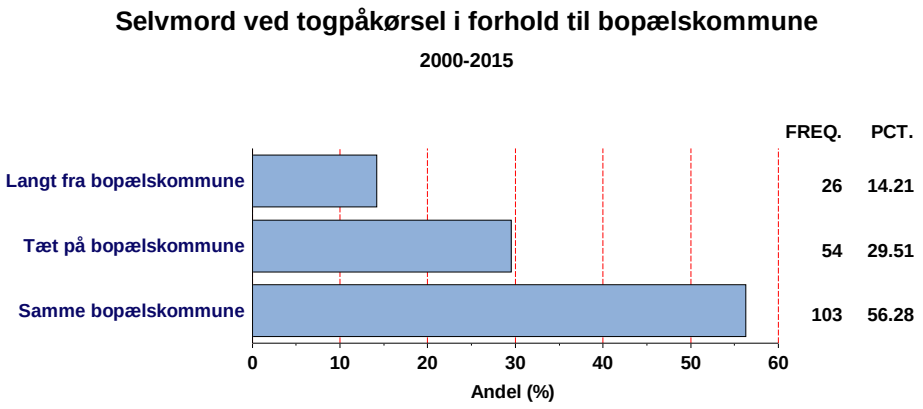
Langt de fleste selvmord ved togpåkørsel sker i Region Hovedstaden (44,26 %), hvilket fremgår af både fig. 6.1 og fig. 6.2.

Fig. 6.2



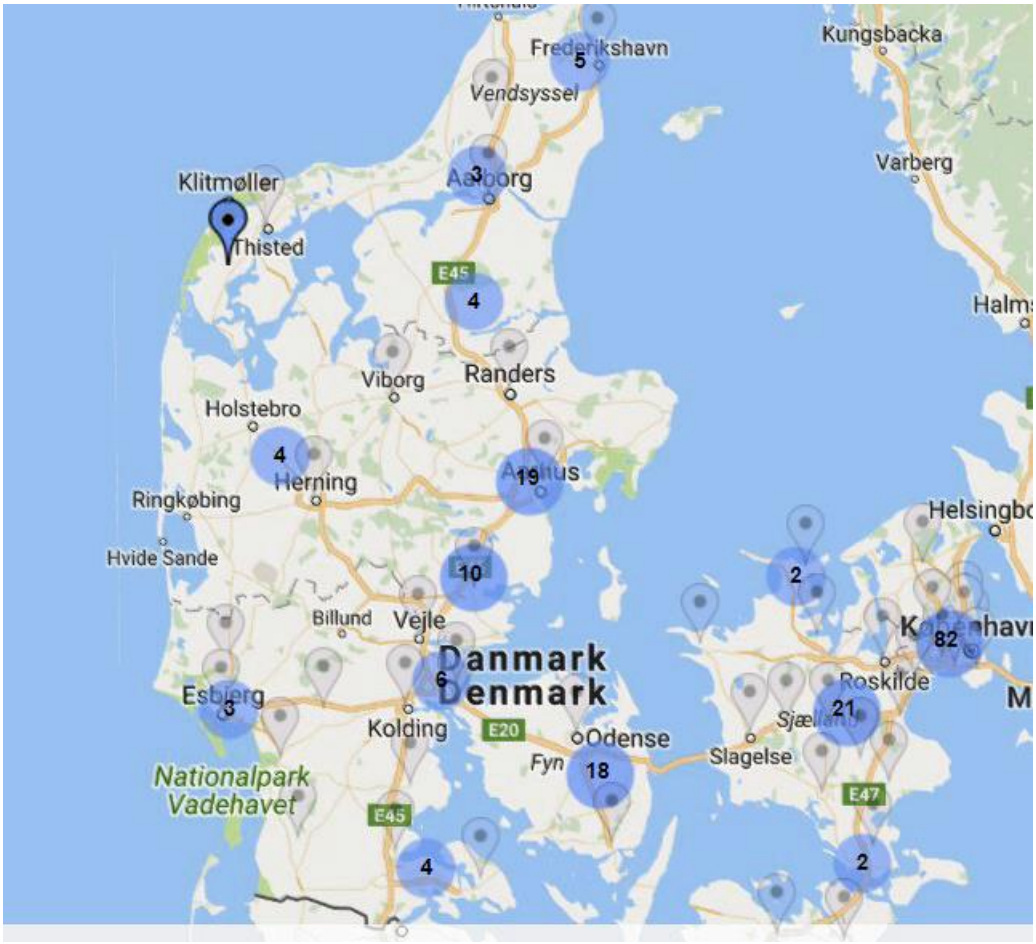
En nærmere analyse af data viser, at mennesker, der begår selvmord ved togpåkørsel, gør det inden for samme bopælsregion (88,52%) og inden for samme bopælskommune (56,28%) eller tæt på bopælskommune (29,51%) (fig. 6.3).

Fig. 6.3



Der kan ikke måles afstand fra stationen til nærliggende psykiatriske sygehus, men de fleste steder, hvor selvmord ved togpåkørsel har fundet sted, ligger ikke langt fra et psykiatrisk sygehus/afdeling (fig.6.4).

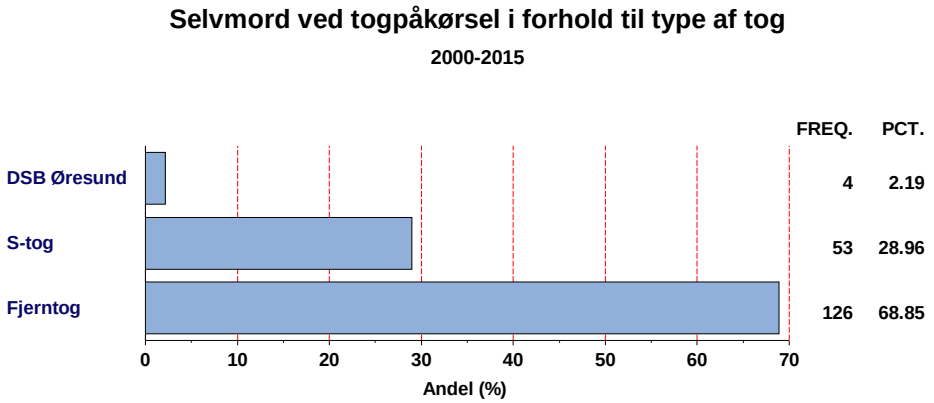
Fig. 6.4 Oversigt over områder hvor selvmord ved togpåkørsel har fundet sted (blå markører) og områder med psykiatriske sygehuse/afdelinger (dråbeformet gennemsigtige markører; se også bilag fig. 2).



6.4 Togtype og banestrækning

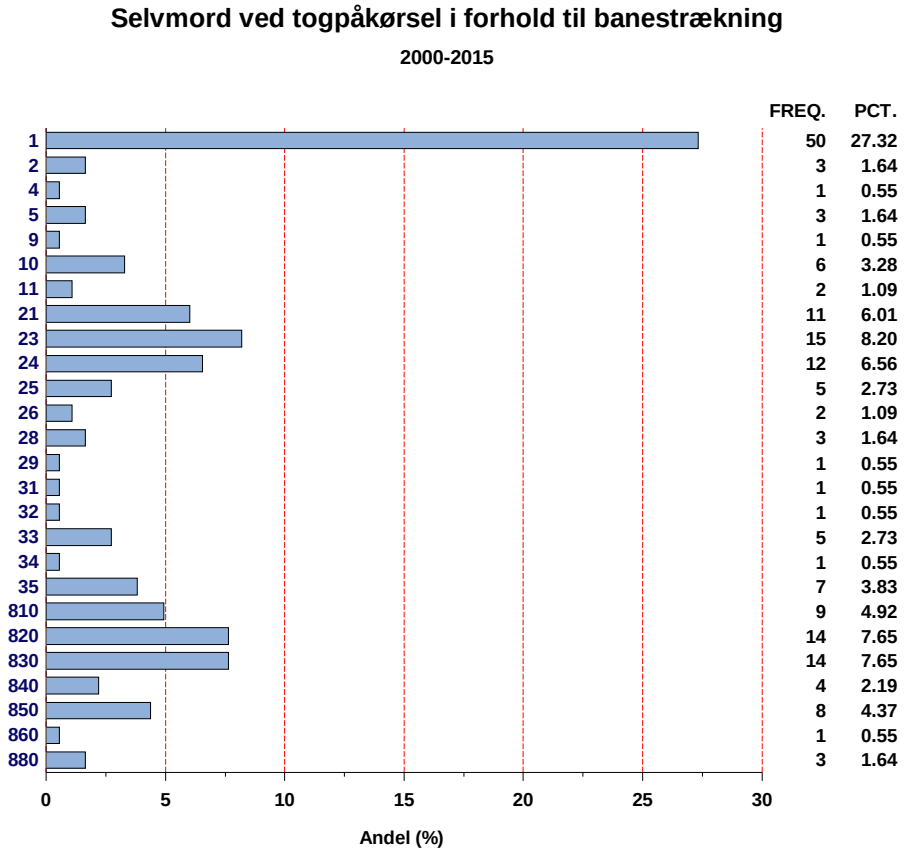
Påkørsler af personer, som har taget deres eget liv på jernbanen, sker som nævnt især i tætbefolkede områder og ved stationer. Det er derfor, at andelen af selvmord ved togpåkørsel er mere udbredt på strækninger med fjerntog (68,85%) og på strækninger med S-tog (28,96%) end på strækninger med DSB Øresund (Fig.6.5).

Fig. 6.5



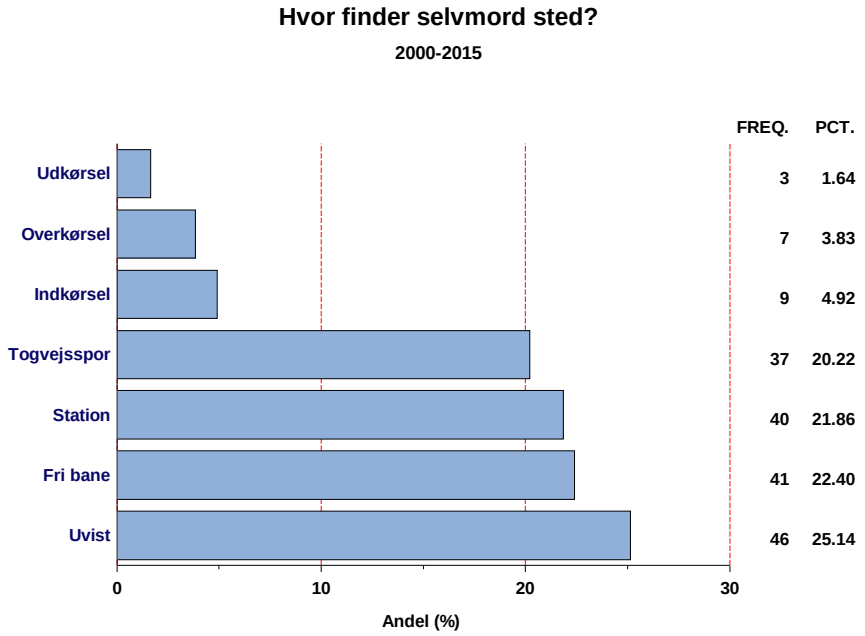
Af fig. 6.6, som viser andelen af selvmord ved togpåkørsel på strækninger 1 - 35, hvor der kører fjerntog, samt strækninger 810 - 880 på S-banen, ses det, at samlet sker der flere selvmord på de lange strækninger (71,03%), herunder strækning 1 mellem København og Fredericia/Taulov (27,32%), end på de korte og mellemlange strækninger (28,97%).

Fig. 6.6



Som det fremgår af fig. 6.7, forekommer selvmord ved togpåkørsel oftere på en fri bane (22,40%), på eller tæt på stationen (21,86%) og i stationens togvejsspor (20,22%), men meget sjældent ved indkørsel (4,92%), overkørsel (3,83%) eller udkørsel (1,64%).

Fig. 6.7



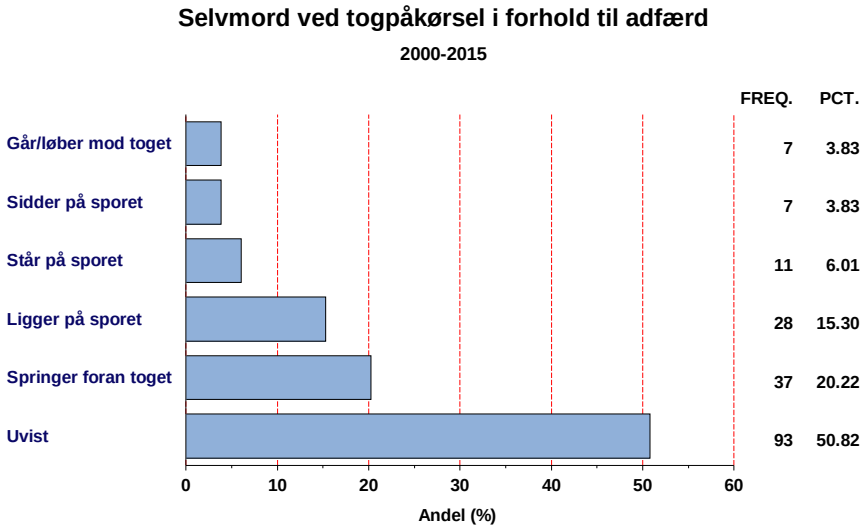
6.5 Adfærd

Analysen af data om adfærd ved eller på skinnerne (fig. 6.8), viser, at 20,22 % af personer, der tager livet af sig selv ved togpåkørsel springer ud eller ned foran toget. 15,30 % ligger hen over eller mellem sporene, mens 9,84 % står eller sidder på sporene og ser på lokomotivføreren eller vender ryggen til toget. Nogle går eller løber langs sporene, inden de springer foran toget (3,83%).

Uanset hvilken adfærd personerne har i forbindelse med deres selvmord, kan lokomotivførerne nøje huske personens adfærd forud for påkørslen. Desuden kan der være mennesker på perronen eller tæt på perronen, som ser, hvad der sker. Andre lokomotivførere i modkørende tog kan også huske personens adfærd.

Efterfølgende ankommer politi, redningsmandskab og påkørselsvagt, som får refereret personens adfærd, og selvmordet indberettes.

Fig.6.8


Selvmord ved togpåkørsel i forhold til adfærd
2000-2015
FREQ.
PCT.
Går/løber mod toget
7
3.83
Sidder på sporet
7
3.83
Står på sporet
11
6.01
Ligger på sporet
28
15.30
Springer foran toget
37
20.22
Uvist
93
50.82
0
10
20
30
40
50
60
Andel (%)

7. Deltagere i spørgeskemaundersøgelse

7.1 Indledning

I DSB er der mere end 7000 medarbejdere med forskellige faglige baggrunde og arbejdsopgaver. I denne undersøgelse indgår kun de DSB medarbejdere, som er relevante i forbindelse med selvmord eller selvmordsforsøg.

7.2 Deltagere og besvarelsesprocent

Hver ansat i DSB har en arbejdsmailadresse, hvortil spørgeskemaet er sendt. I alt er der i marts 2018 udsendt 3063 spørgeskemaer til relevante DSB-ansatte.

Udgangspunktet for udvælgelsen af respondenter til spørgeskemaundersøgelsen er de personer, som er ansat i DSB i januar 2018. De ansatte, som er ophørt med at arbejde som lokomotivførere, togførere eller togrevisorer f.eks. som følge af én eller flere togpåkørsler, deltager ikke i undersøgelse, da de ikke har en arbejdsmailadresse tilknyttet DSB.

Fra projektets start blev det besluttet, at fokus skulle rettes mod lokomotivførere, togførere og togrevisorer. Fælles for disse tre grupper af ansatte er, at de kan have været vidner til selvmord eller selvmordsforsøg.

For at opnå så høj en besvarelsesprocent som muligt, er der sendt rykkerbreve ud til alle deltagere tre gange, hvor de er blevet opfordret til at besvare spørgeskemaet, hvis ikke de allerede havde gjort det.

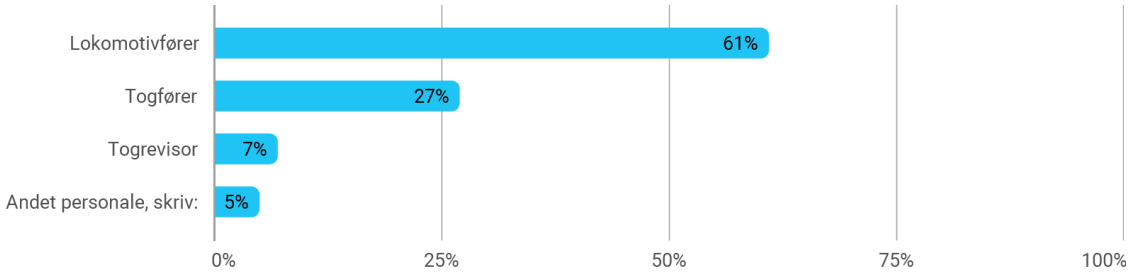
Det samlede antal besvarelser er 1342, hvilket svarer til 44%. Der kan være mange årsager til, at DSB-ansatte ikke besvarer spørgeskemaet.

7.3 Køn, alder og stilling

Hovedparten af deltagerne er mænd (80 %), og de resterende 20 % er kvinder. 80 % har børn. Gennemsnitsalderen blandt respondenterne er 52 år for både mænd og kvinder.

Som det fremgår af fig. 7.1, kommer hovedparten af besvarelser fra lokomotivførere efterfulgt af togførere, togrevisorer og andet personale.

Figur 7.1 Nuværende stilling



Som det fremgår af tabel 7.1, udgør mænd hovedparten af de ansatte i alle grupper på nær togførere. Deltagerne har i været ansat i mange år. Sagt på en anden måde er hovedparten af besvarelserne fra erfarne mænd.

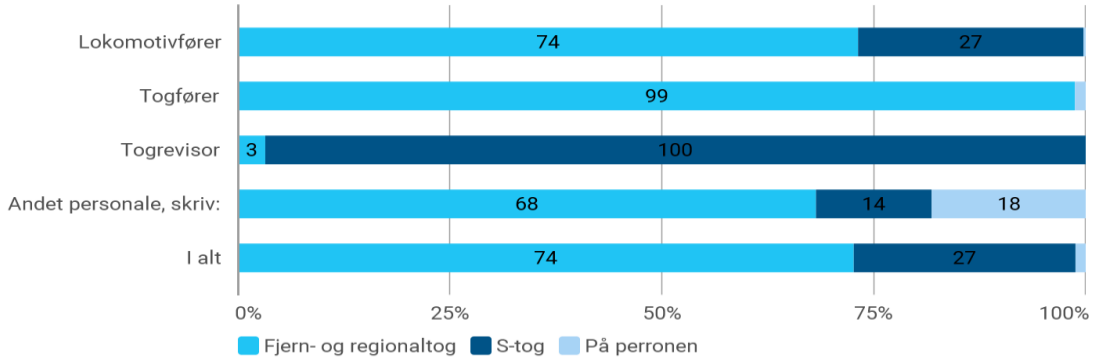
Tabel 7.1 Baggrundsinformationer fordelt på nuværende stilling

	Lokomotivførere		**Togførere**		**Togrevisorer**		**Andet personale**	
	Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder
Køn	96%	4%	47%	53%	70%	30%	76%	24%
Gennemsnitsalder	52 år	49 år	53 år	52 år	51 år	54 år	50 år	54 år
Gennemsnit ansættelsestid	23 år	21 år	25 år	22 år	17 år	18 år	23 år	25 år

76 % af deltagerne arbejder i fjern- og regionaltog, 24% i S-tog og 1% på perronen. Da de ansatte kan arbejde flere steder, overstiger den samlede andel 100%.

Alle togrevisorer (100%) arbejder i S-togene, mens 3% også er i fjern- og regionaltog. Omvendt arbejder stort set alle togførerne i fjern- og regionaltogene, men ikke i S-tog. (fig. 7.2).

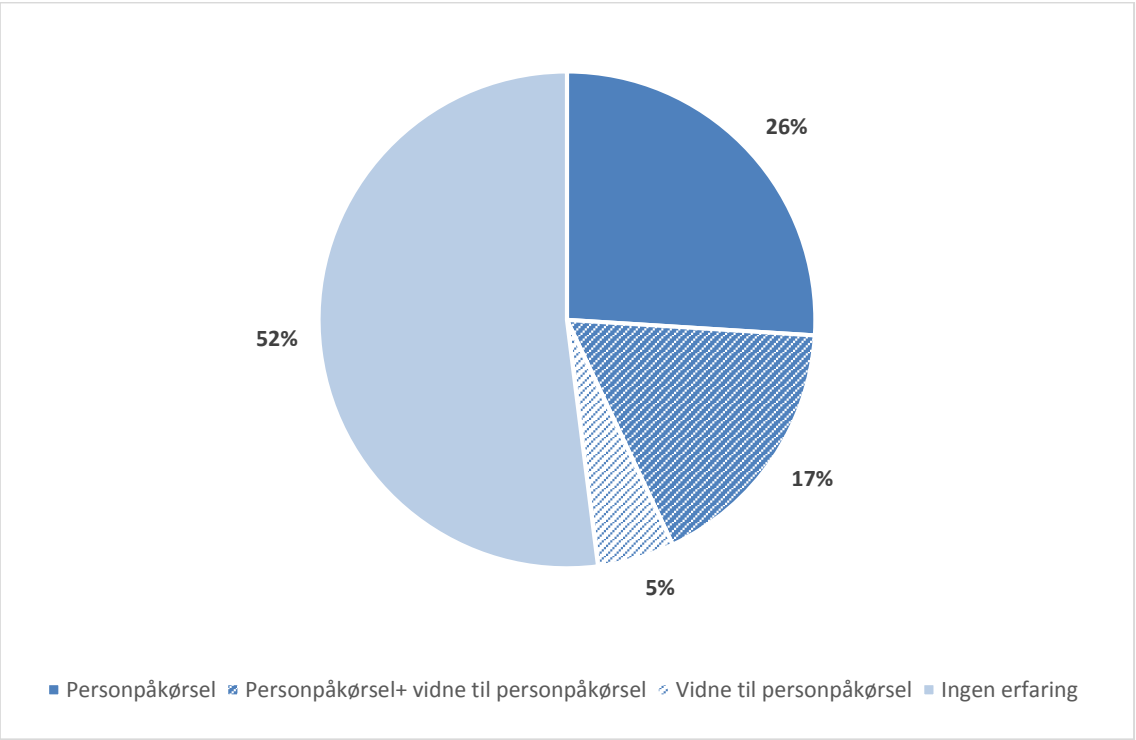
Figur 7.2 Stilling fordelt på fjern- og regionaltog, S-tog samt perron



7.4 Erfaringer med personpåkørsel

Ud af respondenterne har 48% erfaringer med en personpåkørsel, 52 % har ingen erfaringer. Som det fremgår af fig. 7.3, er der ud af de 48% nogle, som selv har erfaringer med personpåkørsel og som vidne til personpåkørsel.

Figur 7.3 Erfaringer med personpåkørsel



7.4.1 Omfanget og hyppigheden af personpåkørsler

I spørgeskemaet bliver de DSB-ansatte spurgt om hvor mange personpåkørsler, de har været ude for i deres ansættelsestid. Besvarelserne viser, at 43% har været ude for en personpåkørsel, 22% har været vidne til en personpåkørsel fra afstand, mens 17% har erfaringer med begge dele.

Som det fremgår af tabel 7.2 har 53% af lokomotivførerne været udsat for togpåkørsel 1 gang, 26% af lokomotivførerne har været udsat for togpåkørsel 2 gange, 15% af lokomotivførerne har været udsat for togpåkørsel 3-4 gange og 6% af lokomotivførerne har været udsat for togpåkørsel mere end 4 gange.

Tabel 7.2. Personpåkørsler fordelt på lokomotivførere, togførere og togrevisorer

Personpåkørsel	Total[1]	Lokomotivførere	Togførere	Togrevisorer
1 gang	49%	53%	49%	16%
2 gange	25%	26%	26%	11%
3 gange	11%	11%	13%	8%
4 gange	5%	4%	5%	5%
5 gange	3%	2%	4%	11%
> 5 gange	7%	4%	3%	49%

[1] Ud af dem, der har erfaringer med personpåkørsel

49% af togførerne har oplevet togpåkørsel 1 gang, mens 26% har oplevet person-påkørsel 2 gange, 18% har været udsat for togpåkørsel 3-4 gange, og 7% af togførerne har erfaringer fra 5 eller flere togpåkørsler.

For togrevisorernes vedkommende viser det sig, at 16% har været ude for togpåkørsel 1 gang, 11% har været ude for personpåkørsel 2 gange, 13% har været udsat for togpåkørsel 3-4 gange, mens 60% af togrevisorerne har erfaringer fra mindst 5 togpåkørsler.

7.4.2 Hyppigheden af personpåkørsler

Nogle DSB-ansatte har i hele deres ansættelsestid ingen eller ganske få personpåkørsler haft, mens andre har haft mange. Som det fremgår af tabel 7.3, går der gennemsnitligt

16 år mellem personpåkørsler for lokomotivførere og 15 år for togførere. For togrevisorer er der derimod 5 år imellem, og for andet personale 19 år imellem.

Tabel 7.3 Hyppighed af personpåkørsler i ansættelsestiden

Lokomotivførere	Togførere	Togrevisorer	Andet personale
16 år	15 år	5 år	19 år

7.4.3 Ansættelsestid før første personpåkørsel

Der er meget stor forskel på, hvor lang tid DSB-personalet har været ansat, før de kommer ud for deres første personpåkørsel. For nogle kan en personpåkørsel ske under uddannelsen, mens der for andre kan gå flere år (tabel 7.4).

Tabel 7.4 Gennemsnitlig ansættelsestid før første selvmord/selvmordsforsøg

Lokomotivførere	Togførere	Togrevisorer	Andet personale
10 år	9 år	3 år	7 år

For lokomotivførernes vedkommende viser besvarelserne, at de gennemsnitligt har været ansat 10 år, da de blev udsat for et selvmord/selvmordsforsøg. Togførerne har været ansat i 9 år, mens togrevisorer gennemsnitligt har været ansat i 3 år, før de erfarer den første personpåkørsel. For andet personale er gennemsnitstiden 7 år.

7.4.4 Den personpåkørsel, som har berørt den DSB-ansatte mest

I spørgeskemaet bliver de ansatte spurgt om, hvornår den første og den seneste påkørsel fandt sted. Men det er ikke alle selvmord eller selvmordsforsøg, som berører lokomotivførere, togførere og togrevisorer lige voldsomt. I spørgeskemaet bliver de DSB-ansatte derfor også stillet over for spørgsmålet: I hvilket år var den personpåkørsel, som har berørt dig mest?

Af besvarelserne fremgår det, at lokomotivførerne havde været ansat i 12 år, togførerne i 12 år og togrevisorerne i 9 år, før de kom ud for den påkørsel, som berørte dem mest (tabel 7.5)

Tabel 7.5 Gennemsnitlig ansættelsestid før den personpåkørsel, som har berørt den ansatte mest

Lokomotivførere	Togførere	Togrevisorer	Andet personale
12 år	12 år	9 år	7 år

I det følgende kapitel vil det bl.a. blive beskrevet, hvilke støtte de DSB-ansatte har fået efter den påkørsel, som har berørt dem mest.

8. Den personpåkørsel, der har berørt den ansatte mest

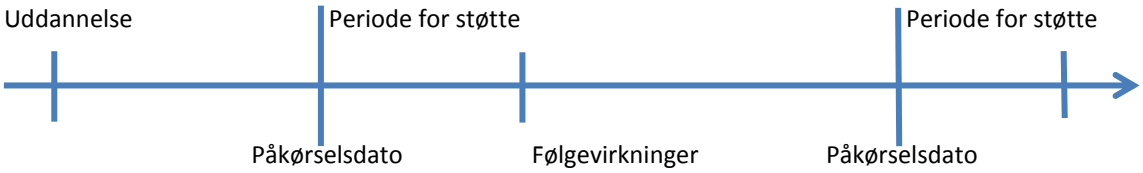
8.1 Indledning

Når der sker en togpåkørsel, involverer det en lang række personer med hver deres kompetencer og delegerede magt. De skal kunne samarbejde i løbet af meget kort tid og er meget afhængige af hinanden. Nogle DSB-ansatte har været ude for mange selvmord/selvmordsforsøg på skinnerne. Andre har været ude for et enkelt.

Blandt det personale, som er indblandet i en togpåkørsel, kan der opstå en række følgevirkninger (fig. 8.1). Disse følgevirkninger kan få konsekvenser for den ansattes videre arbejdsliv i form af dårlig trivsel, sygdom, stress, angst, søvnmangel, arbejdsskift, arbejdsløshed osv.

Selve personpåkørslen rammer den ansatte - både som ansat i et job med en særlig uddannelse og funktion - men også som menneske.

Fig. 8.1 Påkørselsdato, følgevirkninger og periode for støtte



Følgevirkningerne kan være kortvarige eller langvarige, og afhængig af den enkelte ansattes livssituation og omstændighederne ved personpåkørslen kan tanker og reaktioner hos den DSB ansatte være vidt forskellige.

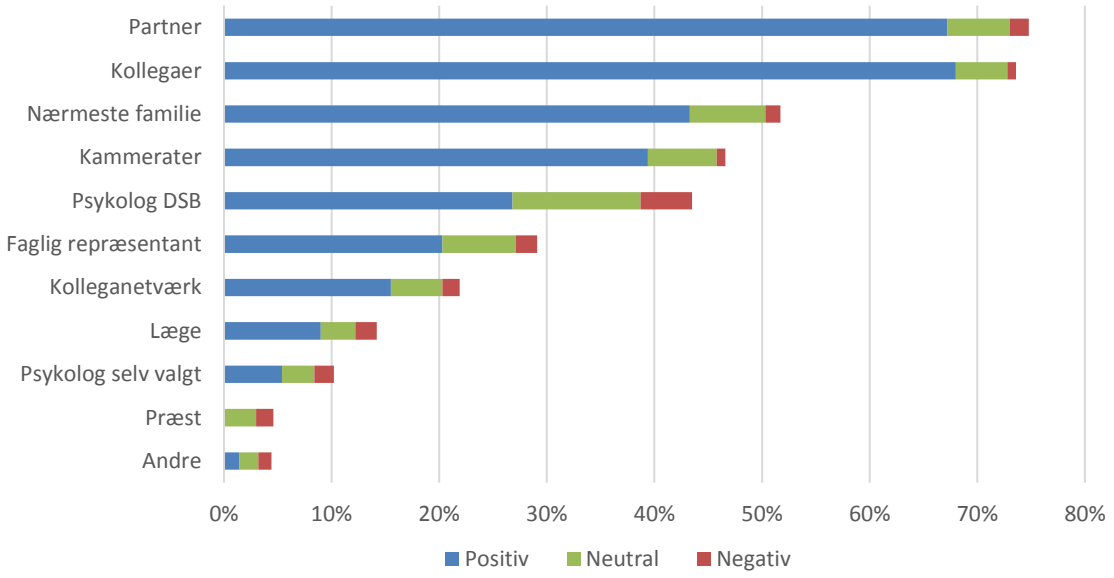
8.2 Støtte efter påkørslen

I spørgeskemaet bliver de ansatte bedt om at besvare en række spørgsmål om den personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg), som har berørt vedkommende mest.

8.2.1 Støtte fra partner, nærmeste familie og kollegaer

Som det fremgår af fig. 8.2 er det støtten fra partneren, kollegaerne og den nærmeste familie, der har den mest positive effekt. Det er afgørende for den DSB-ansatte, at de nærmeste tør og kan lytte til det, som lokomotivføreren, togføreren eller togrevisoren fortæller.

Fig. 8.2 Støtte efter personpåkørsel



Hovedparten (75 %) af de DSB-ansatte har fået støtte fra partneren, og det er en støtte, som næsten alle (90%) anser for at være positiv. 74 % har fået støtte fra kollegaer, og 92 % synes, at støtten har været positiv. 52 % angiver, at de har fået støtte fra den nærmeste familie, og det er en støtte, som 84 % giver udtryk for er positiv.

”Min kone har altid været til en stor hjælp, når jeg er kommet hjem efter en påkørsel.”

”Snakkede med venner og familie. Snakkede åbent om det skete.”

”Familie, venner og kolleger snakkede jeg med. Var til psykolog 1 gang.”

Besvarelserne skal også ses i lyset af, at der i den ansattes liv kan ske mange alvorlige ting med de nærmeste (sygdom, død, skilsmisse, børns sygdom, forældres sygdom og død). De ting, som sker i den ansattes private liv, og de hensyn, vedkommende må eller skal tage til sig selv eller andre, påvirker den ansattes arbejdsliv.

For nogle er kollegaer også venner, som de ser i fritiden. Det betyder, at støtten fra de nærmeste er meget værdifuld for den ansattes videre liv. Det er de nærmeste, som kender vedkommende, og det er de nærmeste, som kan tale med den DSB-ansatte og evt. foreslå, at vedkommende søger hjælp hos psykolog eller læge.

”Især kollegaer er gode at snakke med og vende problemet, da de fleste jo har oplevet problemet.”

”Jeg bruger oftest mine kolleger til at have en samtale med efter en sådan oplevelse.”

”Ofte sker det, at man får taget hul på samtalen med kolleger på Stuen, og det er et emne, der sætter dybe spor i alle.”

”Jeg oplevede, at specielt mine kollegaer spurgte meget ind til, hvad og hvordan det skete. Jeg synes, det er meget positivt, at ens kollegaer prøver at hjælpe en igennem sådan en oplevelse.”

”Jeg fik meget støtte af mine kolleger. Den støtte er utrolig vigtig.”

Til kollegaer hører også Kolleganetværket. Der er 22 %, som svarer, at de har fået støtte fra Kolleganetværketet, og 71 % giver udtryk for, at det har været en positiv erfaring.

8.2.2 Støtte fra ledelse

Det er kun godt halvdelen (52%) af de DSB-ansatte, som angiver, at de har fået støtte fra deres overordnede, og 74 % svarer, at støtten har været positiv.

”Støtten var ringe. Tpl ville have, jeg skulle overnatte i KBH, så jeg kunne være tjenestegørende hjem næste dag. Hvilket jeg modstridende sagde nej til. Jeg havde virkelig brug for at komme hjem til min familie, for rystet var jeg. Jeg var også rystet over den ringe behandling af en Tpl, over, at jeg skulle overnatte og arbejde næste dag. Hans trøst og forklaring var, at jeg i mit hoved skulle forklare, at selvmorderne bruger toget som værktøj til at tage livet af sig selv. Og det var det.”

”Jeg havde en fantastisk støtte af min mand. Jeg sygemeldte mig i 2 dage for lige at sunde mig, hvilket min Tpl ikke syntes var nødvendigt. Hvilket også var/er chokerende.”

”Efter episoden manglede jeg respons fra vores ”ol”, som skulle have husket at spørge, om jeg havde brug for at tale med nogen. Min leder, som har læst mine forskellige rapporter, har ikke på noget tidspunkt kommet og spurgt, hvordan det går. Kollegaer og netværket virker.”

”Jeg fik PTSD/stress ca. 4 år efter, og fik et forløb gennem arbejdsmedicinsk klinik. Jeg fik ikke meget hjælp af min daværende leder. Jeg skulle bare møde på arbejde, og ellers ville han opsige mig.”

8.2.3 Støtte fra psykolog

Lokomotivførerne bliver tilbudt psykologhjælp gennem den sundhedsforsikring, de har gennem DSB. For lokomotivførerne er der en bestemt procedure, som træder i kraft, så snart der har været et selvmord eller et selvmordsforsøg. For togførerne og tog-revisorerne er situationen en anden.

Af besvarelserne fremgår det, at 44 % har fået støtte fra psykolog gennem DSB, og 62 % giver udtryk for, at støtten har haft en positiv effekt.

”Fik tilbudt samtale med en psykolog. Psykologen havde dog ikke sat sig ind i sagen, og det skuffede mig en hel del, hvorfor jeg ikke kunne bruge det til noget. Det virkede nærmere, som om det var til besvær, at jeg var kommet.”

”Den psykolog jeg gik ved, var en jeg selv valgte ud fra nogle mulige emner. Jeg valgte en tæt på mit hjem, men det fortrød jeg senere, fordi jeg ikke syntes, det levede op til, hvad jeg havde forventet. Jeg tror måske, det var bedre at have valgt en med kendskab til påkørsler.”

”Det er utroligt vigtigt, at man får en psykolog, som ved hvad et tog er og dets funktion, således at man ikke skal bruge den første time til at forklare basal viden. Der mangler et netværk, som følger op et halvt år efter påkørslen. Som tager dig ind til en samtale om trivsel og velvære.”

”Det var helt klart psykologen, der fik hul igennem.”

”Overordnet er her driftsledelsen, der spurgte til mig hvad jeg følte, jeg var i stand til; fik snakket med krisepsykolog på vej hjem i toget via mobil; fik efterfølgende 5 timers debriefing med psykolog via sundhedsforsikring; har talt med gode kollegaer undervejs i hele forløbet.”

”Jeg følte egentlig, jeg havde det ok, men tog imod psykologhjælp og kan kun anbefale det. Det er ikke et nederlag at snakke med en psykolog. I det hele taget er det vigtigt at snakke med nogen om det.”

En lille del (10%) har fået støtte fra en psykolog, de selv har valgt og 53 % giver udtryk for, at støtten havde en positiv effekt.

8.2.4 Støtte fra faglig repræsentant

29 % har fået støtte af en faglig repræsentant, og 70 % angiver at denne støtte har haft en positiv effekt.

8.2.5 Støtte fra læge

14 % har fået støtte fra en læge, og 63 % anser støtten for at have en positiv effekt.

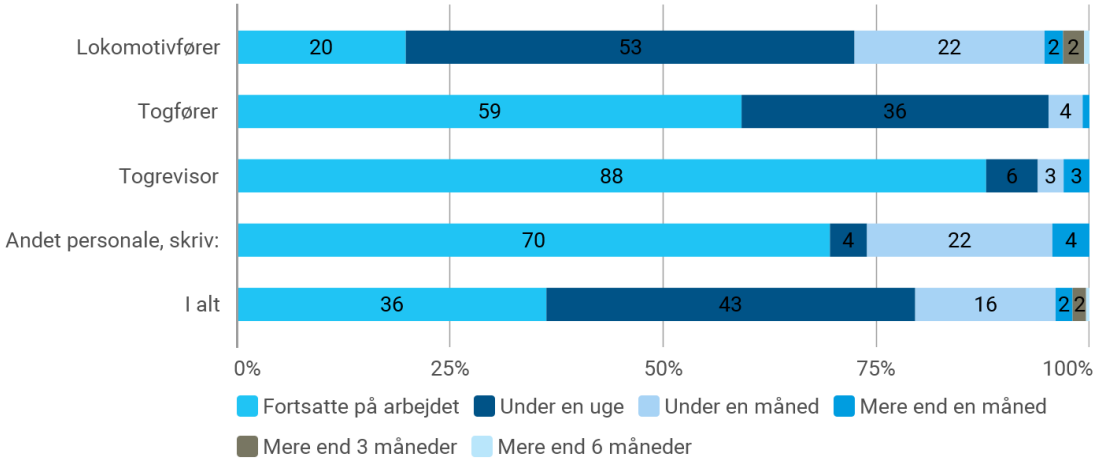
8.2.6 Tilfredshed med forløbet

De personalegrupper, som er mest tilfredse med forløbet, er lokomotivførerne (64,3%), derefter togrevisorerne (60,6%) og til sidst togførerne (55,2 %). Måske skyldes det, at der er helt klare retningslinjer for, hvad der skal ske, når lokomotivførerne kommer ud for, at et menneske begår selvmord eller forsøger at begå selvmord.

8.3 Tilbage til arbejdet efter påkørslen

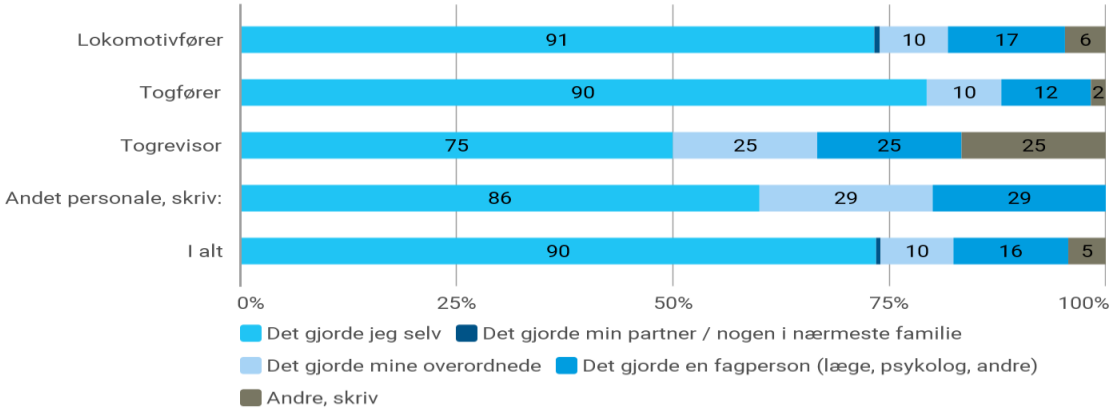
I spørgeskemaet bliver følgende spørgsmål stillet: Hvor lang tid gik der, før du var tilbage på arbejdet efter den påkørsel (selvmord, selvmordsforsøg), der berørte dig mest? Som det fremgår af fig. 8.3, svarer hovedparten af deltagerne ” Under en uge”, men der er over en tredjedel, som svarer, at de fortsatte på arbejdet.

Fig. 8.3. Fravær efter den påkørsel, som berørte den ansatte mest



Som det fremgår af fig. 8 4, er det primært den ansatte, som selv tager beslutningen om at vende tilbage til arbejdet.

Fig. 8.4 Hvem tog beslutningen om at vende tilbage til arbejdet?



”I samråd med psykolog og læge. Havde påkørslen dengang vi automatisk blev grounded ved påkørsel og fik frataget vores sikkerhedsgodkendelse, så man skulle via lægen for at blive godkendt til at køre igen.”

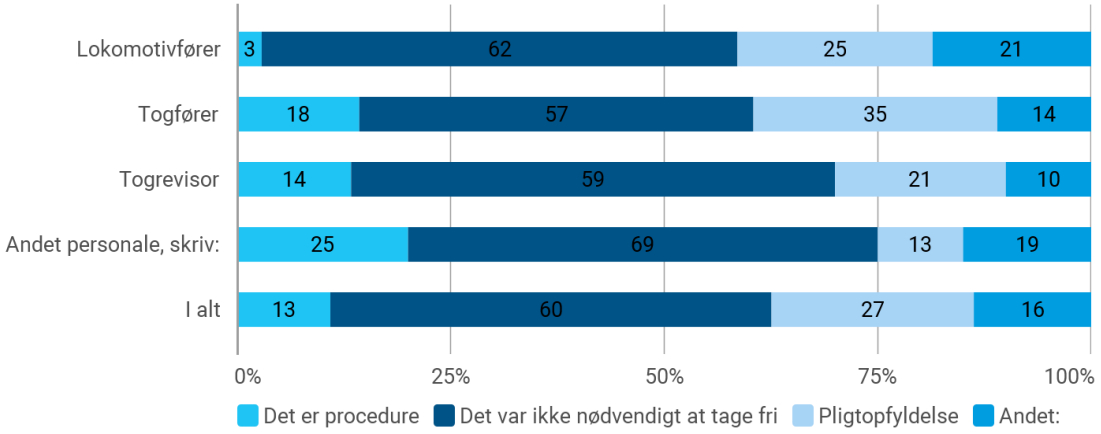
”Mig og min læge.”

”Gik på pension lige efter at have gået hjemme i fire måneder. Havde fået konstateret PTSD efter dette selvmord, da jeg havde haft fem lignende uheld før denne, som gjorde mig meget angst.”

”I samarbejde med psykolog.”

Hovedparten svarer, at det ikke var nødvendigt at tage fri, når de bliver spurgt om, hvad der gjorde, at de fortsatte efter det selvmord/selvmordsforsøg, som berørte dem mest (fig. 8.5). Men hver fjerde lokomotivfører og hver tredje togfører svarer, at det var pligtopfyldelse. Når de DSB-ansatte svarer ”Andet” kan det dække over, at fravær uanset årsag kan føre til, at vedkommende bliver opsagt. I kap. 11 bliver dette for lokomotivførernes vedkommende uddybet.

Fig. 8.5 Hvad gjorde, at du fortsatte arbejdet?



”Dengang var det procedure.”

”Det gjorde man dengang, hvis der ”kun” var tale om forsøg.”

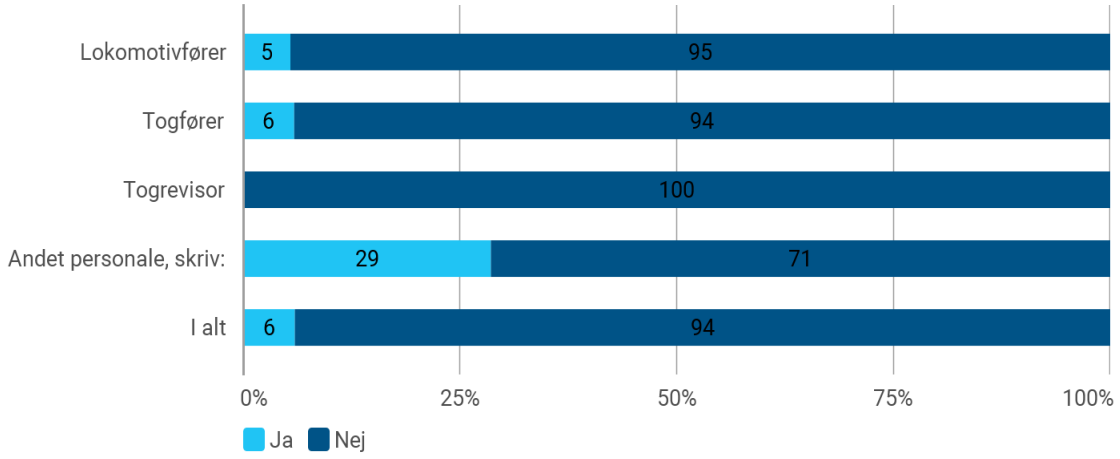
”Arbejdsskade af enhver art tæller på listen over sygefravær. I sidste ende kan det betyde en fyreseddel uden hensyn til sygefraværets årsag.”

8.4 Sygefravær

For nogle DSB-ansatte har personpåkørslen (selvmord, selvmordsforsøg) ført til øget sygefravær efter de vendte tilbage til arbejdet. Det vil sige, at den DSB-ansatte efter den

togpåkørsel, som berørte vedkommende mest, vender tilbage til arbejdet, men alligevel bliver personen syg enkelte dage eller i korte perioder, efter at vedkommende er begyndt at arbejde igen.

Fig. 8.6 Sygefravær efter personpåkørsel



Besvarelser viser, at for 5 % af lokomotivførerne og for 6 % af togførerne har personpåkørslen ført til øget sygefravær (fig. 8.6).

Sygefravær kan skyldes fysisk og/eller psykisk sygdom, som medfører, at den DSB ansatte oftere må melde sig syg og oftere ikke er i stand til at passe sit arbejde.

Lokomotivførerne skriver bl.a.:

”Vi er pligtopfyldende og ondt i maven er jo ikke noget.”

”Måske kommer der en reaktion en dag.”

Togførerne skriver bl.a.:

”Virkede som om man ikke tager det alvorligt, når togfører oplever dette på samme måde, som de gør ved lokomotivfører. Lokomotivføreren er ikke til stede, og vi overtager alt, indtil der måske kommer nogen og overtager vores rolle.”

”Det er 14 dage siden, og jeg er stadig træt og ked, men livet skal jo gå videre og med den overvågning af sygedage min chef har, gælder det om ikke at have sygedage.”

”Det er ikke en god idé at være togfører i andre tog samme dag, da man er meget presset og ikke lige kan sætte sig ind i nye passagerers krav, da man syntes at det er latterligt, at de kan gå op i, om de kommer forsinket frem. Man har lige set et menneske dø.”

8.5 Påvirkninger

Et af spørgsmålene i spørgeskemaet lyder: ”Hvor tit har din hverdag i op til et halvt år efter personpåkørslen været præget af følgende? Ved flere påkørsler besvares ud fra den påkørsel (selvmord, selvmordsforsøg), der har berørt dig mest” Deltagernes besvarelser fremgår af fig. 8.7.

8.5.1 Vagtsomhed

Over halvdelen af deltagerne svarer, at deres hverdag af og til (42%) eller ofte/altid (11 %) har været præget af vagtsomhed.

Lokomotivførerne skriver bl.a. følgende:

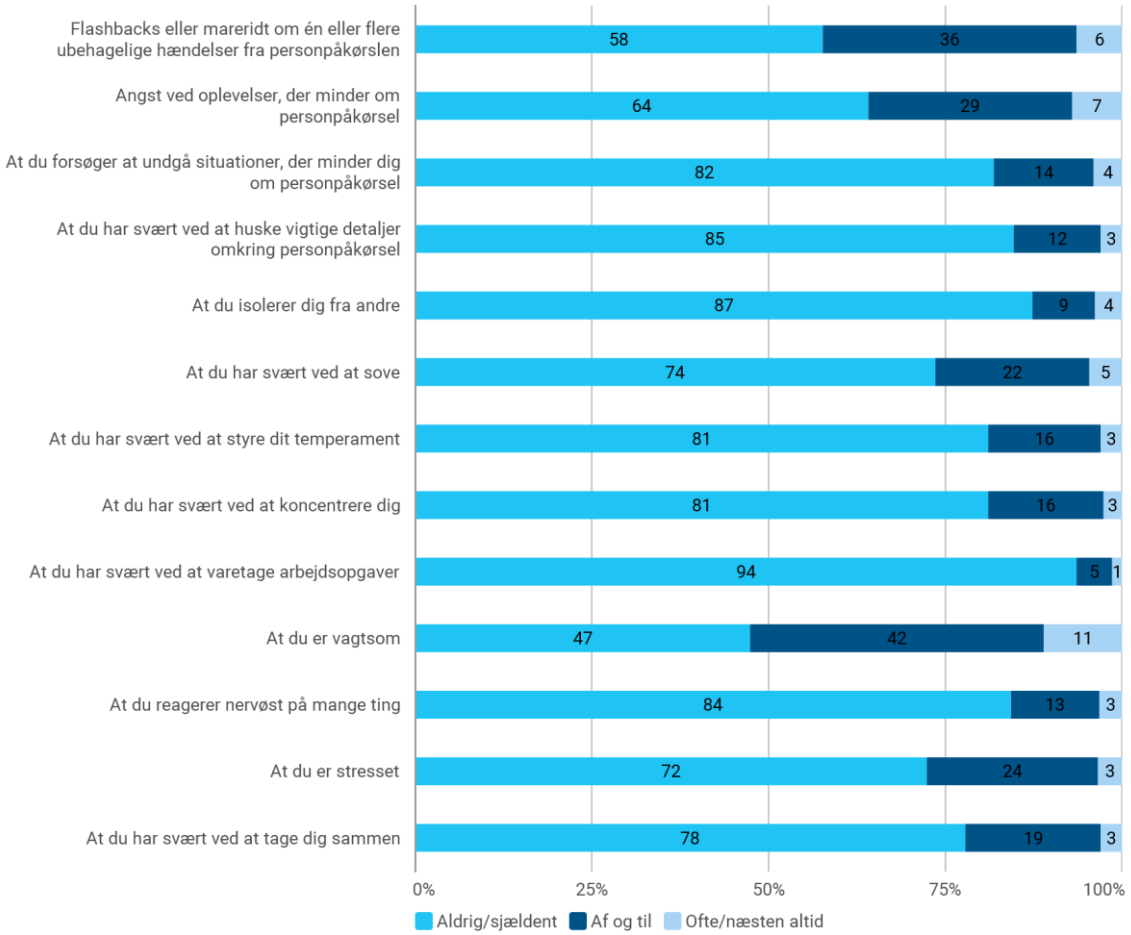
”Vagtsom i den forstand at jeg muligvis er en smule hurtigere til at bruge tyfonen (hornet) end mine kolleger, når jeg ser personer tæt på perronkant/spor.”

”Jeg reagerer meget mere på personer tæt på sporet nu, end jeg gjorde tidligere. Jeg har haft 5 nærved-påkørsler siden 2010, og jeg reagerer mere og mere følelsesladet på det! Et både fysisk og psykisk ubehag.”

For togførerne har hverdagen også været præget af vagtsomhed.

”Tiden lige efter påkørslen og specielt timerne efter var hver en ukendt bevægelse i toget ikke rar – var det nu endnu en? Og jeg havde flere måneder efter stadig lyden/smældet af sammenstødet i min erindring og som en ubehagelig påmindelse.”

Fig. 8.7 Følgevirkninger efter personpåkørsel



8.5.2 Flashback

Knapt halvdelen af de DSB-ansatte svarer, at deres hverdag af og til (36%) eller ofte/altid (6 %) har været præget af flashback.

Lokomotivførerne skriver bl.a.:

”Hver gang der er en personpåkørsel, så kommer de påkørsler, jeg har haft, frem.”

Togrevisorernes hverdag har ligeledes været præget af flashback.

”Lydene og synet plagede mig i op til et år efter. Min teamleder tog mig med ud på (…) station, hvor det skete, så jeg kunne se, at alt var væk. Fornuften ved det, men følelserne skal opleve det.”

8.5.3 Angst

Mere end en tredjedel af de DSB-ansatte svarer, at deres hverdag af og til (29%) eller ofte/altid (7 %) har været præget af angst.

Lokomotivførerne skriver bl.a.:

”Fik forhøjet blodtryk. Måtte gå i 3 mdr. inden jeg kunne komme ud og køre igen.”

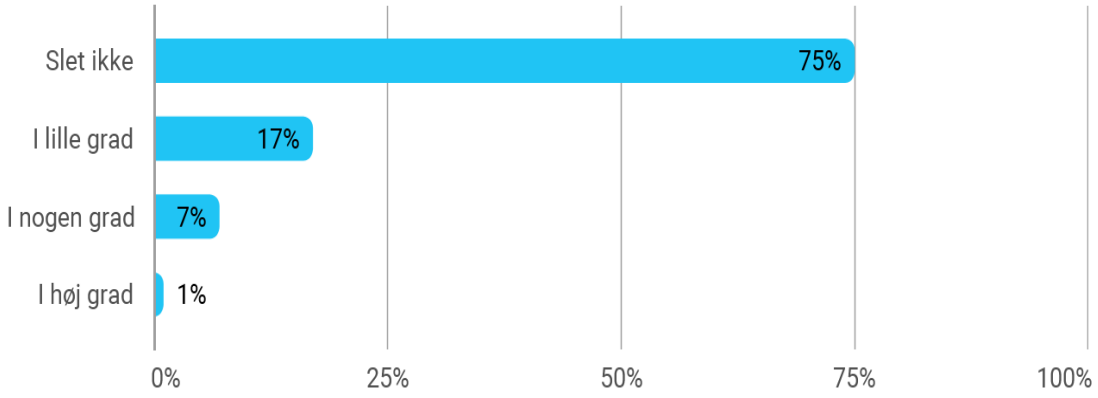
”Prisen for at være lokomotivfører har været høj og min psyke og familieforhold har været dårligt påvirket i en årrække efter første påkørsel.”

Også for togførerne er det angst, som har præget hverdagen.

”Første måned sad jeg ude ved passagerne, da jeg kørte forbi ulykkesstedet.”

Ud over de helbredsmæssige problemer, kan en personpåkørsel også resultere i sociale udfordringer. Som det fremgår af fig. 8.8 er der en fjerdedel, som giver udtryk for, at påkørslen har påvirket deres forhold til familie/venner.

Fig. 8.8 I hvor stor grad har personpåkørslen påvirket dit forhold til familie/venner?

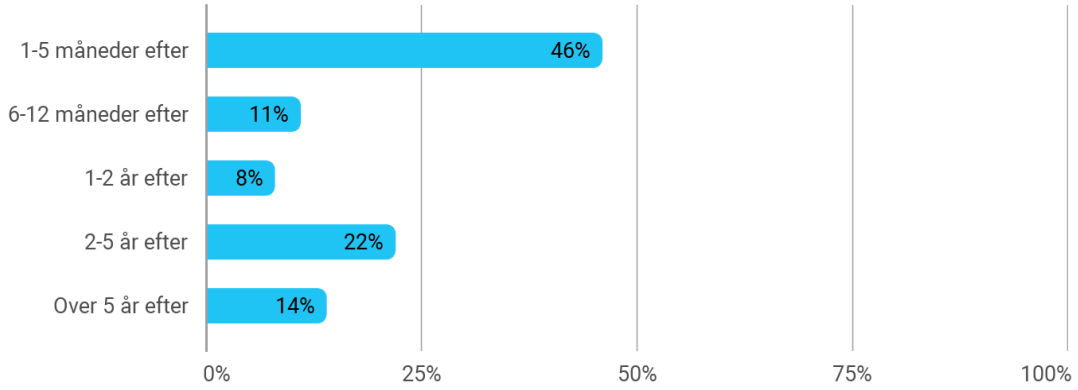


8.6 Opsøgt hjælp efter påkørslen

8 % af de DSB-ansatte har selv opsøgt en psykolog lang tid efter personpåkørslen. Det er ikke ualmindeligt, at mennesker, som har været ude for alvorlige ting i deres liv, først

reagerer flere år efter hændelsen (Zøllner et. al., 2014, Zøllner et al., 2012). Knapt halvdelen af de DSB-ansatte, som har søgt hjælp efter selvmordet/selvmordsforsøget har søgt hjælpen 1-5 måneder efter. Hver femte har søgt hjælpen 2-5 år efter og 14 % har søgt hjælpen mere end fem år efter selvmordet/selvmordsforsøget (Fig.8.9).

Fig. 8.9 Selv opsøgt hjælp efter en personpåkørsel



8.7 Lægehjælp, medicin

Hovedparten (97%) af de DSB-ansatte indtager ikke medicin, men få får medicin mod søvnløshed, angst/uro eller depression.

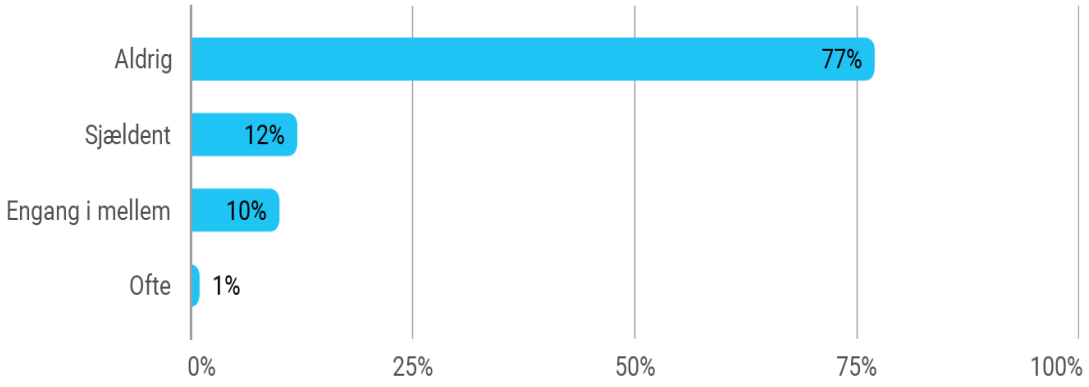
Knapt hver tiende af de DSB-ansatte har efter personpåkørslen (selvmord, selvmords-forsøg) kontaktet en psykiater. Nogle har fået stillet diagnosen PTSD.

8.8 Overvejelser om arbejdsskift

Hovedparten af de ansatte har aldrig tænkt sig at skifte arbejde, mens 12 % sjældent har tænkt på det og 10 % har tænkt på det engang imellem.

Det skal bemærkes, at det i denne undersøgelse ikke er muligt, at få besvarelser fra de ansatte, som ***har*** skiftet pga. en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg) (fig. 8.10).

Fig. 8. 10 Overvejelser om at skifte arbejde



9. Seneste personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg)

9.1 Indledning

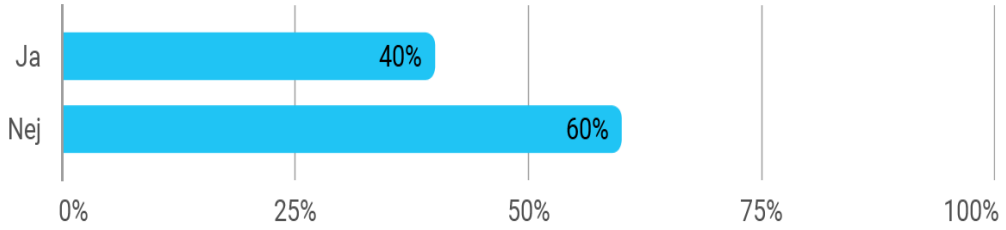
Nogle af de selvmord eller selvmordsforsøg, som de DSB ansatte kommer ud for, kan de huske helt klart, mens andre selvmord eller selvmordsforsøg af forskellige årsager langsomt fortoner sig.

Det seneste selvmord eller selvmordsforsøg kan være sket dagene før, de ansatte besvarer spørgeskemaet, men det kan også være sket måneder eller år før.

9.2 Seneste personpåkørsel

I spørgeskemaet bliver de DSB-ansatte stillet over for en række spørgsmål om seneste personpåkørsel. Et af spørgsmålene lyder: ”Skete seneste personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg) i tusmørke/mørke?” Af besvarelserne fremgår det, at hovedparten af personpåkørslerne skete i dagslys (fig. 9.1).

Fig. 9.1 Skete seneste personpåkørsel i tusmørke/mørke?



Tabel 9.1 Hvor befandt personalet sig ved selvmordet/selvmordsforsøget?

	Lokomotivfører	Togfører	Togrevisor	Andet personale	I alt
Førerrummet	93,3%	2,5%	2,6%	42,3%	59,8%
Et andet sted i toget	1,7%	86,3%	25,6%	30,8%	28,0%
På afstand fra toget	5,1%	11,2%	71,8%	26,9%	12,2%
I alt	61,2%	27,7%	6,7%	4,5%	100,0%

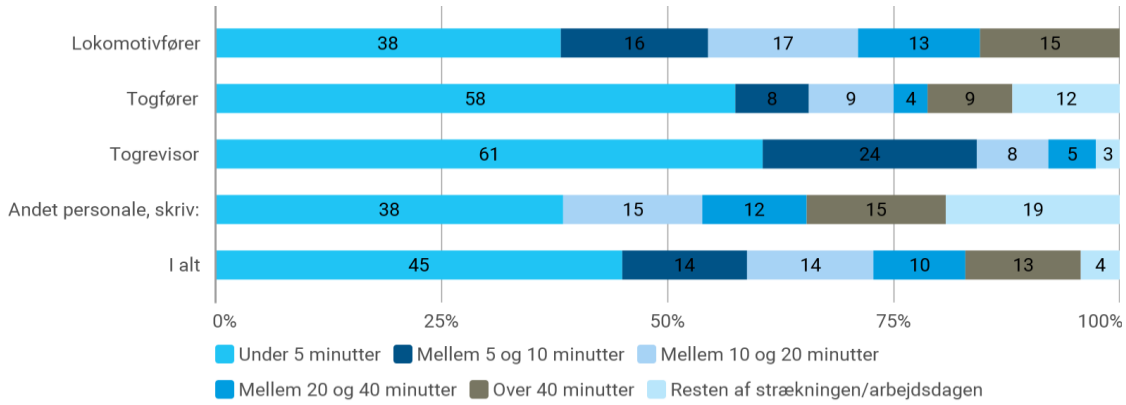
Desuden bliver de DSB-ansatte spurgt om, hvor de befandt sig, da personpåkørslen fandt sted. Som det fremgår af tabel. 9.1, svarer hovedparten af lokomotivførerne, at de befandt sig i førerrummet, og togførerne befandt sig et andet sted i toget. Men tallene viser også, at der er en del ansatte, især togrevisorer, som har befundet sig på afstand af toget.

Hver ansat har sin erfaring med togpåkørslen og har haft sine tanker om, hvordan det næste øjeblik ville blive.

9.2.1 Tiden alene efter seneste togpåkørsel

Som det fremgår af fig. 9.2, er der stor variation af hvor mange minutter, den ansatte var alene efter seneste personpåkørsel.

Fig. 9.2 Hvor lang tid var personalet alene efter personpåkørslen?



Lokomotivførernes besvarelser viser, at den tid, de var alene, varierer fra under fem minutter til over 40 minutter. Der kan være mange forskellige årsager til, at lokomotivførerne kommer til at vente så længe på hjælp, men dette bliver uddybet i interviewene med lokomotivførerne (se kap. 11).

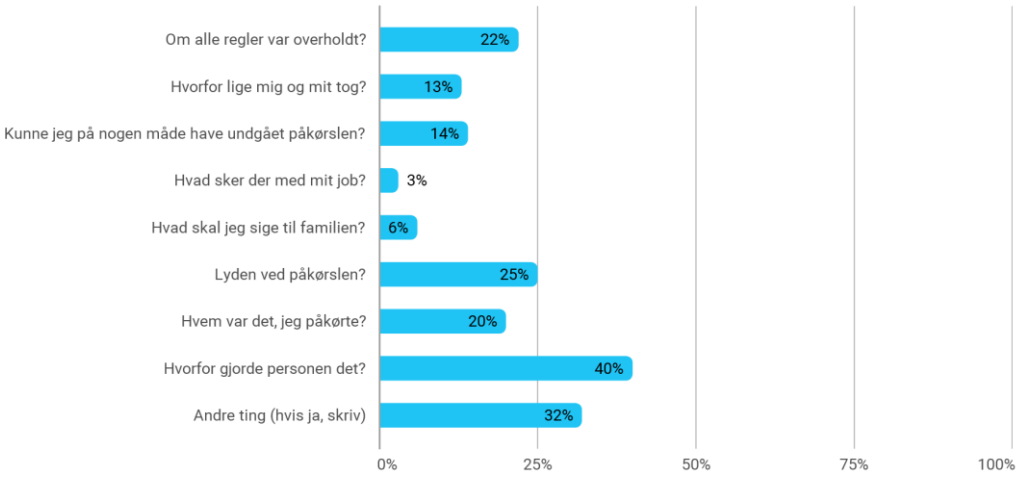
Togførernes besvarelser viser ligeledes stor variation, men 12 % svarer, at de var alene resten af strækningen/arbejdsdagen. Togførerne kan være den person, som er den første, der taler med lokomotivføreren efter påkørslen.

Togrevisorernes besvarelser viser, at 61 % var alene under 5 minutter efter selvmordet/ selvmordsforsøget.

9.3 Tanker mens personalet venter på hjælp

I undersøgelsen bliver DSB-personalet bedt om at svare på følgende spørgsmål: ”Hvad tænkte du særligt på, mens du ventede på hjælp?” Som det fremgår af fig. 9.3 drejer tankerne sig dels om, hvorfor personen gjorde det, samt hvem personen var.

Figur 9.3 Hvad tænkte personalet særligt på?



Desuden drejer tankerne sig om lyden ved påkørslen, og denne lyd kan være årsag til senere flashback.

Som det også fremgår af fig. 9.3 er der en del tanker om den DSB-ansatte og arbejdet, dvs. om regler var overholdt, kunne jeg på nogen måde have undgået påkørslen samt spørgsmålet om hvorfor lige mig og mit tog?

Nogle af de tanker, som lokomotivførerne også giver udtryk for er følgende:

”Ville bare gerne afhentes, så jeg kunne komme hjem.”

”Hvordan jeg ville reagere efterfølgende, når jeg kom hjem.”

”Ikke nu igen.”

”Følte, jeg ikke havde uddannelse til det.”

”Hvornår kommer beredskabet?”

”Tomhed og måske ensomhed.”

”Jeg glædede mig til at komme hjem til min kone.”

”Da jeg hverken så eller hørte påkørslen, var jeg bekymret for, om politiet ville tro, jeg var påvirket eller fraværende.”

En del lokomotivførere tænkte på passagererne.

”Om at tage hånd om vore passagerer i toget, dem som havde brug for hjælp og skulle have det.”

”Ubelejligheden for mine passagerer.”

”Hvordan oplevede passagererne på perronen det (nogle stykker stod få meter fra stedet) og får de evt. psykologhjælp.”

”At informere mine passagerer og fortælle dem, at når de gik ud af toget skulle de gå over i den modsatte side af perronen, så de slap for at få en ubehagelig oplevelse.”

”At få passagerer og vidner væk fra toget.”

”Bare mine passagerer ikke ser personen eller resterne af vedkommende.”

”Jeg havde mange passagerer ombord (…) Derfor var der denne aften mange stående. Dette bekymrede mig mest.”

Nogle lokomotivførere reagerer med vrede, irritation og ærgrelse.

”Sådan en idiot!!!.”

”Irritation over indgreb i mit arbejdsliv…”

”Hvorfor var jeg på job?”

”Pokkers også.”

Andre lokomotivførere tænker på andet.

”Kan jeg nu komme til festen i morgen, hvor jeg har lovet at spille til sangene?”

”Det virkede så urigtigt, var det nu rigtigt?”

”Glad for at jeg blev advaret af et andet tog.”

”At det var godt, jeg havde kaffe med.”

I lokomotivførernes tanker indgår også den person, de påkørte.

”Gik ned til den påkørte, ingen førstehjælp, den unge mand var død, - stakkels pårørende.”

”Da det var et forsøg, ville jeg have fat i personen for at undgå, at en anden kollega ville køre hende ned, men forgæves.”

”At jeg ikke bare kunne sidde der og vente. Måtte ned og finde ud af, hvad der egentlig var hændt.”

”Jeg kørte meget langsomt ved påkørslen (…) personen stod midt i sporet (…) så tænkte jeg meget på, om personen mon var død af den påkørsel. Det var han, - det gav mig ro at vide det. Det var formentlig det, han ville opnå. Så egentlig hjalp jeg ham jo bare.”

”Det gjorde indtryk, at et andet menneske havde det så dårligt, det var tydeligt at se! Manden overlevede.”

Togførernes tanker drejer sig primært om lokomotivføreren. Togførerne har registreret lyden, da toget bremser, og de har måske registreret lyden, da toget kørte over personen. De tænker primært på lokomotivføreren.

”Jeg tænkte mere på min lokomotivfører og på at få vores passagerer forklaret, at det tager den tid, det tager.”

”Jeg tænkte mest på lokoføreren. Jeg kunne se, at han var rystet og havde det dårligt.”

”At passe på min lokomotivfører.”

”Som togfører tænker man i øjeblikket mest på lokofører.”

”Urolig for mine kolleger (togfører og lokofører), der ikke havde det så godt.”

”Stod ved lokofører og lavede psykisk førstehjælp.”

”Lokoføreren, som havde set det ske.”

I ventetiden kommer togførernes tanker også til at dreje sig om passagerne.

”Passagerne og deres videre rejse, og hvor meget tid der ville gå.”

”Jeg ville skåne passagererne.”

Togrevisorerne skriver bl.a.:

”Var efter kontakt med fører ude at se til påkørte og afvente ambulance. Påkørte var i live, hvorfor jeg hurtigt indledte en samtale.”

”At den unge mand skulle have hjælp (…) Stakkels unge mand. Han havde opgivet.”

Togrevisorernes tanker drejer sig også om andre menneskers adfærd:

”Prøvede at forhindre, at især børn skulle se resterne.”

”Gid folk ville lade være med at tage billeder.”

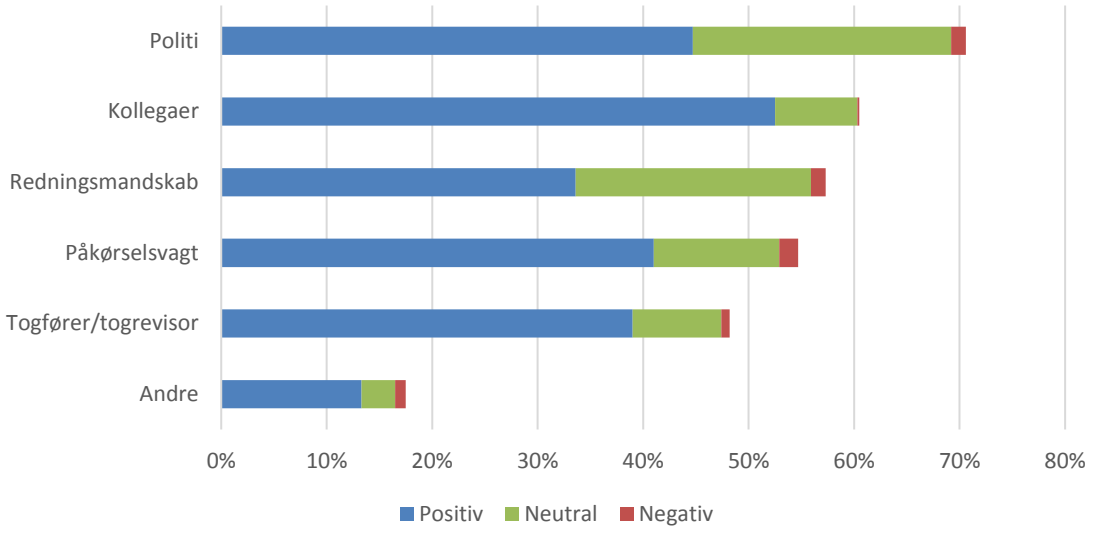
Svarene peger på, at tankerne for DSB-personalet drejer sig om den delegerede magt dvs. den magt, hver enkelt har i kraft af sit arbejde (se kap. 4). Lokomotivførere har en delegeret magt til at køre toget. Togførere og togrevisorer har en delegeret magt til at udføre deres arbejde. Det er det, de står til ansvar for, og det er det, de tænker på efter en personpåkørsel.

Den person, som vælger at lade sig påkøre af et tog, anvender sin personlige magt. Vedkommende dør eller bliver påkørt, og familiens og vennernes tanker drejer sig om deres afmagt (Zøllner, 2017).

9.4 Hvem hjalp, og hvordan blev hjælpen opfattet?

Som det fremgår af fig. 9.4 er der stor forskel på hvem, der kom og hjalp ved person-påkørslen, og hvordan hjælpen blev opfattet af den DSB-ansatte. Lokomotivførerne svarer, at det var påkørselsvagten, som hjalp dem, og at de primært opfattede denne hjælp positivt.

Fig. 9.4 Hjælp på stedet ved personpåkørslen



Ifølge instrukserne skal lokomotivføreren kontakte påkørselsvagten, når der sker en personpåkørsel, men selv om der er instrukser, som angiver, hvad der skal gøres, kan man ikke sige, hvad der sker, når de to personer mødes.

Som det fremgår af kap. 4 kan det være en bemærkning eller en grimasse, der kan gøre situationen værre eller bedre. Påkørselsvagten, politiet eller Falck holder noget af lokomotivførerens liv i sin hånd – og tilfældige bemærkninger eller velovervejede sætninger kan bidrage til, at lokomotivføreren opfatter hjælpen som positiv eller negativ.

Opgaven skal løses, og der kræves karaktertræk såsom udholdenhed, ordholdenhed, pålidelighed, loyalitet, selvkritik, tapperhed osv. Det er karaktertræk eller dyder, som kan trænes (Løgstrup, 1972, s. 25).

Men hjælpen kan komme fra en helt anden uventet side. Lokomotivførerens situation kalder på barmhjertigheden – som en suveræn livsytring. Barmhjertigheden kan ikke trænes, som karaktertræk eller dyder kan. Men den kan udfolde sig på en måde, som lokomotivførerne husker. Barmhjertigheden kommer fra mennesker, som tilfældigvis befinder sig på netop det sted på netop det tidspunkt, og som træder hjælpende til. Ikke fordi reglerne siger, de skal.

”Tre lægeligt uddannede personer (herunder én med speciale i psykiatri), som var passagerer i toget og en politibetjent i civil.”

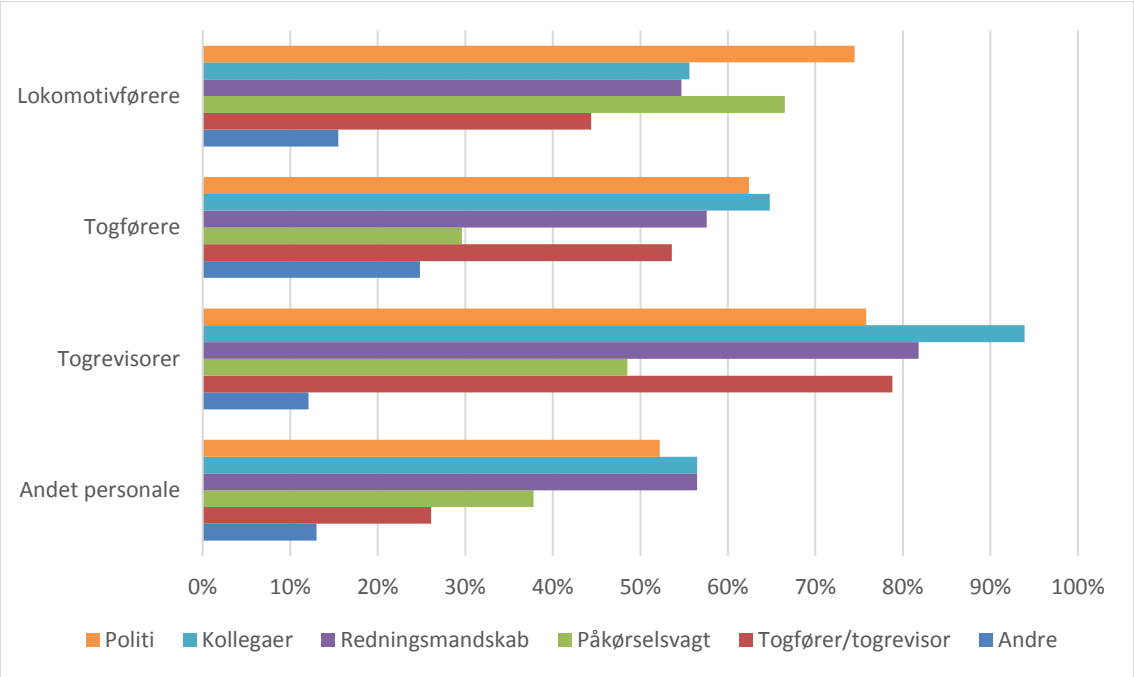
”Der var en kvindelig læge med toget, der kom ud og var nede under toget og var ved den påkørte indtil redningsmandskabet nåede frem.”

”Passagerer (traumelæge på vej hjem).”

”Passagerer på perronen.”

Som det fremgår af fig. 9.5, svarer togførere og togrevisorer, at det især var kollegaer, som kom og hjalp dem.

Fig. 9.5 Hjælp på stedet fordelt på jobtype



Nogle togførere og togrevisorer uddyber deres besvarelser med følgende ord:

”De kollegaer, som var med toget.”

”Andre kollegaer på vej hjem.”

”Lkf og jeg var helt overladt til os selv. Påkørselsvagten var ude til en anden påkørsel.”

”Lkf og jeg var der for hinanden.”

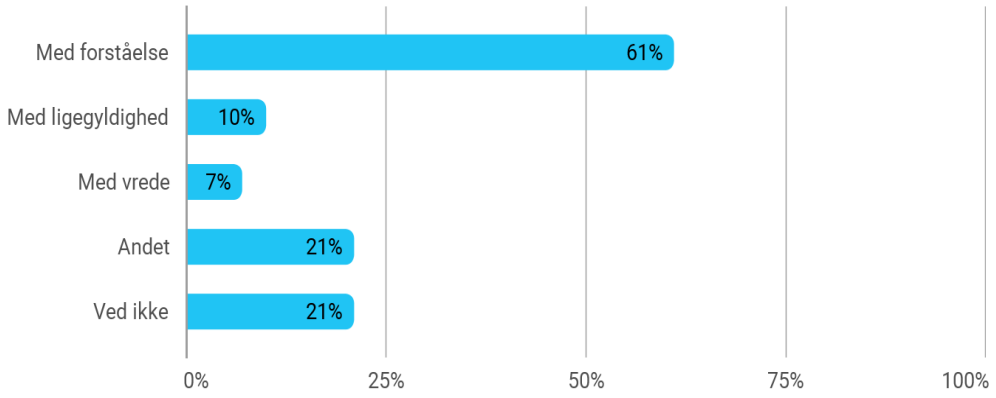
”Lkf og jeg klarede det selv, der gik fuldstændig ged i tingene mht. til hjælp - blev først ringet op af vagten, da jeg var på vej hjem.”

Desuden viser besvarelserne, at de opfattede hjælpen som positiv. De har andre muligheder for at bevæge sig, end lokomotivførerne har, og de har andre muligheder for at få hjælp af andre togførere og togrevisorer, end lokomotivførerne har.

9.5 Hvordan reagerede passagererne?

Over halvdelen af passagererne har reageret med forståelse (Fig. 9.6), men personalet skriver om de reaktioner, de bemærker.

Fig. 9.6 Hvordan reagerede passagerne?



”De tog det flot undtagen en ung pige, som jeg tog mig af.”

”Total tavshed, de var alle blege og tomme i blikket.”

”En del var stærkt berørt.”

”Blev kede af det og græd, én gik i panik, da han følte sig indespærret.”

”De fleste neutrale. To unge piger på perronen var stærkt påvirkede af at have set mere end mig.”

”Nogle blev kede af det, andre meget tavse, og nogle følte sig indespærret, da de ikke kunne komme ud og få frisk luft.”

”Nogle begyndte at græde.”

Andre passagerer reagerer med vrede og irritation:

”Nogle brokkede sig over, at jeg ikke kunne fortælle, hvornår toget kørte igen.”

”Irritation ved måske ikke at nå frem i tide.”

”Der var få, der var utålmodige, de skulle nå et fly.”

”Passagerer på perronen ville gerne vide, hvordan de så kunne komme videre.”

”En enkelt passager var vred over at komme for sent til et møde.”

”Der var flere, som skulle ud at flyve, som ikke kunne forstå, at vi ikke bare kunne lukke dem ud.”

”Med dyb ærgrelse. Flere mistede deres vinterferie.”

Andre reagerede med nysgerrighed:

”Nysgerrighed. Flere var henne for at kigge og tage billeder af fronten af toget, da vi kom til perron.”

”Ingen hæmninger, må bare se hvad der sker.”

”…Flere havde udtrykt utilfredshed med ikke at kunne oplade deres computere/mobiltelefoner, da kørestrømmen til toget proceduremæssigt bliver afbrudt.”

10. Før og efter personpåkørsel

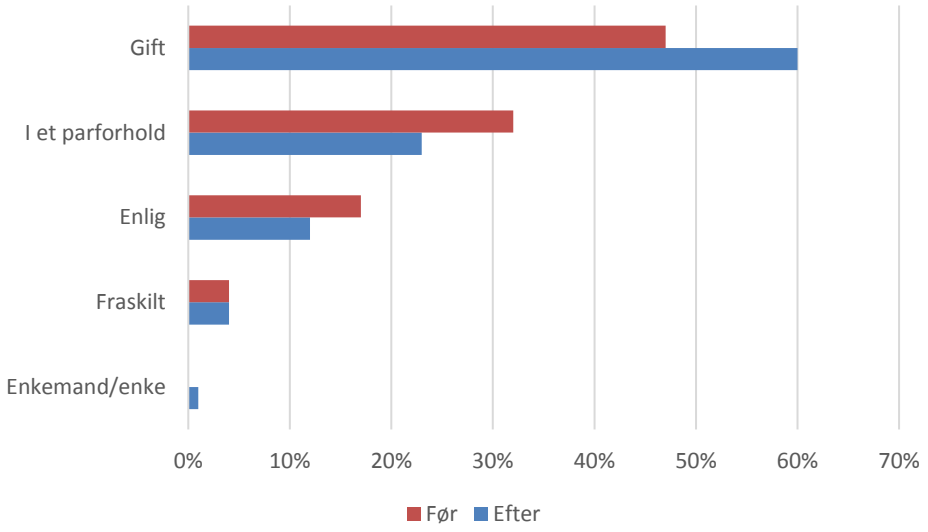
10.1 Indledning

For at undersøge om der er sket en forandring i de ansattes liv, efter de er blevet udsat for en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg), er de blevet bedt om at svare på en række spørgsmål om civilstand, rygning og alkohol.

10.2 Civilstand

Som det fremgår af fig. 10.1, er hovedparten af de DSB-ansatte gift eller lever i et parforhold. Besvarelserne siger ikke noget om, hvorvidt der er tale om et eller flere nye parforhold efter skilsmisser. Den enkelte medarbejder svarer ud fra, hvordan vedkommendes liv så ud umiddelbart før første personpåkørsel, og hvordan vedkommendes liv ser ud i dag (2018).

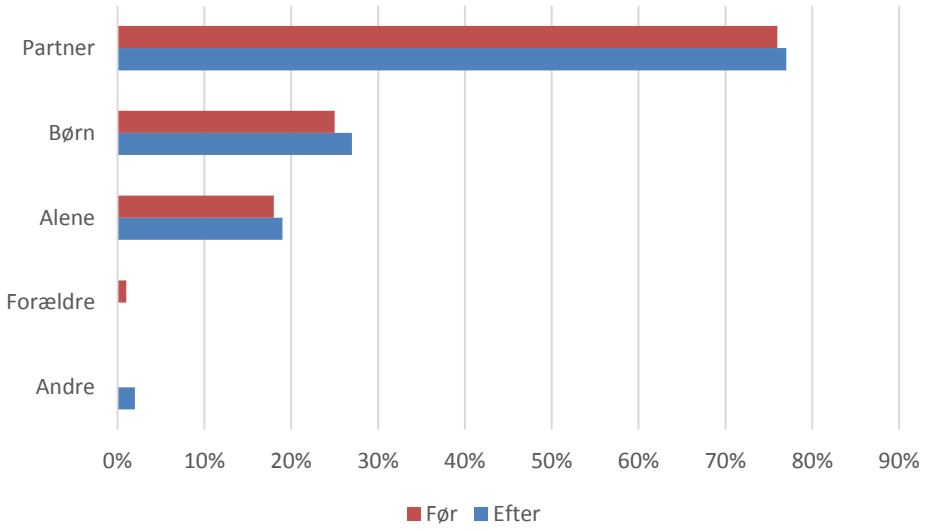
Fig. 10.1 Civilstand før og efter togpåkørsel



Både før og efter en personpåkørsel er der ca. 75 %, som lever sammen med en partner (fig. 10.2). Det kan være samme partner, som de hele tiden har levet sammen med eller en anden partner. 27 % bor sammen med børn. Knapt hver femte angiver, at de i dag

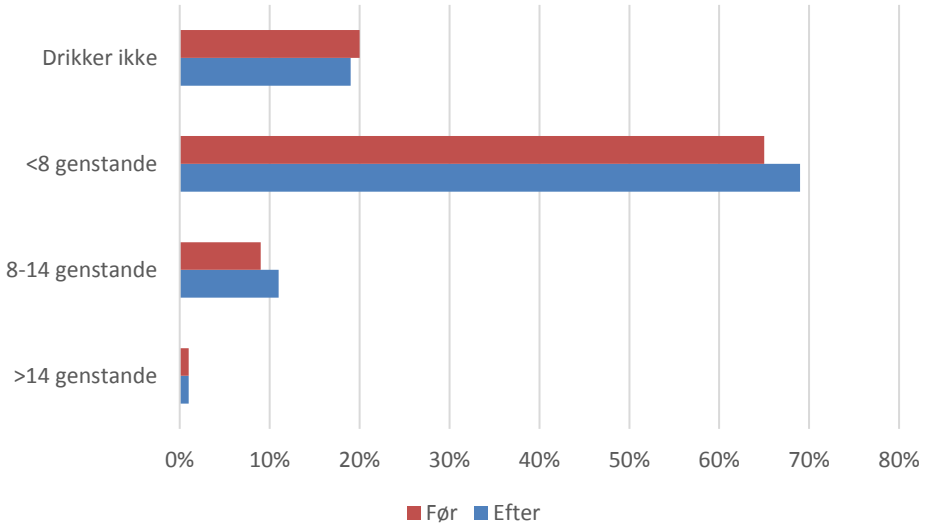
bor alene. I det hele taget er der ikke store forandringer i svarere fra før første påkørsel, og hvordan de ansattes liv ser ud i dag.

Fig. 10.2 Husstand før og efter togpåkørsel



10. 3 Rygning og alkohol

Fig. 10.3 Ugentligt alkoholindtag før og efter togpåkørsel



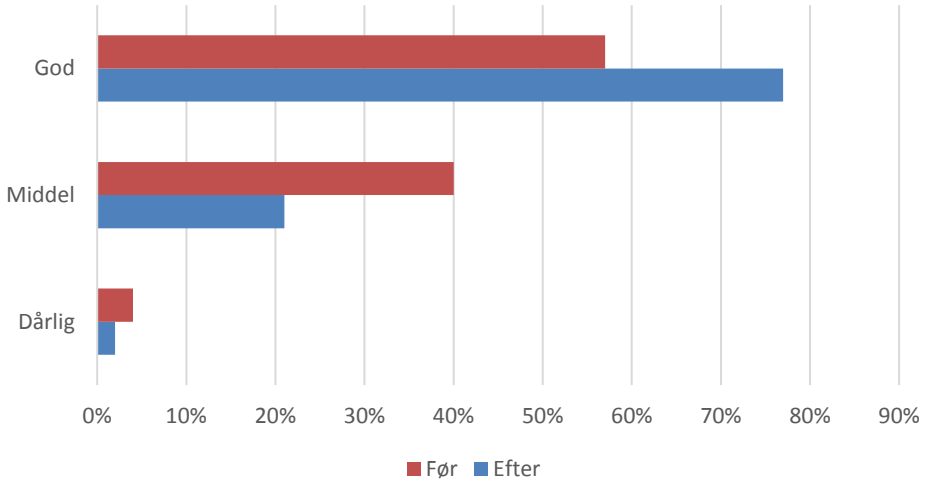
Det er ganske få, som er begyndt at ryge dagligt efter deres første personpåkørsel (1%). 16 % har både røget dagligt før første personpåkørsel og ryger dagligt i dag. 66% har hverken røget før eller efter, og 16 % er stoppet med at ryge dagligt efter deres første personpåkørsel.

Knapt en femtedel af de DSB-ansatte drikker ikke, og langt de fleste drikker mindre end 8 genstande om ugen, sådan som deres liv er i dag (fig.10.3). I det hele taget er der ikke de store forandringer i svarene fra første personpåkørsel til svarene på, hvordan vedkommendes liv er i dag. I tilfælde af en personpåkørsel bliver lokomotivføreren af politiet testet for alkohol, og der er klare regler for indtag af alkohol, mens lokomotivførere, togførere og togrevisorer er på arbejdet.

10. 4 Økonomi før og efter personpåkørsel

Hovedparten af de DSB-ansatte svarer, at deres økonomi i dag er god, og det ser dermed ud til, at den er forbedret siden første personpåkørsel.

Fig. 10.4 Økonomi før og efter en personpåkørsel



Svarene i dette kapitel skal ses i lyset af, at en ansat kan have haft sin første personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg) kort efter sin ansættelse som 23årig og stadig være ansat i DSB som 60årig. Der kan være mange vidt forskellige faktorer, som kan have betydning for økonomi og andre livsforhold.

11. Deltagere i interviewundersøgelse

11.1 Indledning

I spørgeskemaet bliver lokomotivførerne oplyst om, at det er muligt at deltage i et forskningsinterview. De bliver også oplyst om, at de får betalt arbejdsfrihed til at mødes med en forskningsmedarbejder fra Center for Selvmordsforskning på Center for Selvmordsforskning med adresse i Odense. Endvidere bliver de oplyst om, at de under interviewet udtaler sig under anonymitet.

Lokomotivførerne har, hvis de har været interesseret i at deltage, kunnet skrive deres e-mailadresse eller tlf.nummer. således, at det har været muligt at kontakte dem for at aftale tid for interviewet. De har fået betalt frihed til deltagelse i interviewet.

11.2 Udvalgskriterier og antal besvarelser

De interviewede lokomotivførere er udvalgt efter nedenstående inklusionskriterier.

For at deltage skal lokomotivføreren enten

- have haft et tilfredsstillende forløb efter en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg)

  eller

- have haft et utilfredsstillende forløb efter en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg).

I alt er 50 lokomotivførere (5 kvinder 45 mænd) blevet interviewet. Lokomotivførerne har været ansat i mange år.

11.3 Personpåkørsler, nærvedpåkørsler, selvmord, selvmordsforsøg

Overordnet viser interviewene med lokomotivførerne, at alle gennem deres uddannelse og deres samtaler med kollegaer har hørt om personpåkørsel. Alle lokomotivførere er blevet informeret om risikoen for, at det kan ske for dem. Nogle af dem har været i tvivl om, hvordan de ville reagere, hvis eller når det skete. Andre har forestillet sig, hvordan de ville handle før, under og efter påkørslen.

12. Personpåkørsler

12.1 Indledning

Interviewene viser klart, at personpåkørsler, som f.eks. sker ved at en person bliver skubbet ud foran toget eller falder ned på skinnerne, påvirker lokomotivførerne i samme grad – eller måske i større grad end selvmord og selvmordsforsøg. Lokomotivførerne er bevidste om, at der er stor forskel på selvmord, selvmordsforsøg, nærvedpåkørsler og personpåkørsler, men lokomotivførerne er påvirket af det, som er sket. De kan huske det, og de fortæller om det i interviewene, selv om temaet for interviewene er selvmord og selvmordsforsøg.

12.2 Inden påkørslen

Langt de fleste af de interviewede lokomotivførere fortæller, at de altid har tilstræbt at have styr på alting. De har sat pris på at have et overblik over dagligdagen, arbejdstider og kørsler. De er bevidste om, at der er eller har været en særlig personlighedsprofil knyttet til ansættelse som lokomotivfører hos DSB.

Interviewene med lokomotivførerne viser, at alle gennem deres uddannelse og deres samtaler med kollegaer har hørt om personpåkørsel. Alle lokomotivførere er bevidste om, at det kan ske for dem. Nogle har altid haft angsten for, at det skulle ske. Nogle af dem har været i tvivl om, hvordan de ville reagere, hvis eller når det skete. Andre har forestillet sig, hvordan de ville handle før og efter påkørslen. Men selv om de er forberedt, er der ingen af lokomotivførerne, som har kunnet forudsige deres tanker og reaktion lige før påkørslen, under påkørslen og efter påkørslen.

12.2.1 At have styr på alting

Langt de fleste af de interviewede lokomotivførere fortæller, at de altid har tilstræbt at have styr på alting. De har sat pris på at have et overblik over dagligdagen, arbejdstider og kørsler. De har også givet udtryk for, at det måske er derfor, at de er blevet udvalgt blandt ansøgere.

”Har altid godt kunne lide, at have styr på alting.”

”Fra starten af 80’erne har alt været timet og tilrettelagt. Styr på alting.”

”Har altid godt kunne lide, at have styr på alting.”

Lokomotivførerne ved fra deres uddannelse og fra deres samtale med kollegaer, at de kan komme ud for et selvmord eller et selvmordsforsøg. Det er en del af deres arbejdsvilkår. Men de ved ikke, hvornår eller hvor det sker. De tager på arbejde og forestiller sig en helt almindelig dag.

”Alt var bare fuldstændig normalt!”

”Alt var normalt. Det er jo vores erhvervsskade. Vi ved det fra starten. Vi underviser vores elever i, at det sker.”

”Helt normal hverdag. Det eneste anormale var, at vi var tre i førerrummet … jeg kørte ”pas” – var med op til eget tog.”

”En ganske almindelig dag. En forårsdag. Måske lidt stresset pga. et ekstra sæt vogne. Et underligt tog at køre.”

”Jeg har altid kendt den risiko. Der gik syv år fra min ansættelse til det skete. Før tænkte jeg tit på, hvordan det ville være.”

”Jeg var elev og havde kørelærer med … ingen speciel erfaring på det tidspunkt. Jeg vidste ikke, hvad det var - kendte ikke virksomheden, dagligdagen. Anså sandsynligheden for, at jeg skulle komme ud for det, som minimal.”

”Dagen inden jeg skal på ferie. Allersidste tog. Helt almindelig dag.”

De enkelte lokomotivføreres livsituation varierer på grund af alder, erfaring, personlige og private forhold. For nogle skete personpåkørslen en dag, hvor de på alle måder havde det godt.

”Faktisk godt – kendte turen!”

”Havde det godt- privat og arbejdsmæssigt.”

”Supergodt sted i mit liv.”

”Havde det fint.”

”Jeg var nybagt far. Havde det sjovt med eleven. Vi hyggede os.”

”Glad og i godt humør (…) Jeg vidste det ville ske – sådan ubevidst og bagud set.”

”Det er ikke alle dage, der er lige gode. – Men man siger – ”en rigtig lokomotivfører kan mærke, hvad der er galt eller, hvad der fungerer.” – Jeg har altid været godt forberedt.”

For andre lokomotivførere skete påkørslen en dag, hvor de gennem en længere periode havde været påvirket af andre personpåkørsler eller havde været udsat for dødsfald i familien. De var sårbare.

”Havde haft to nærved-påkørsler … inden for en måned.”

”Var i en slags ingenmandsland [enkemand i et år]. Hverken oppe eller nede. Det værste var at holde fri … tomrummet. – Min personaleleder forlangte, at jeg skulle gå til psykolog. Det gav mig ingenting.”

”Jeg var ømskindet – fordi jeg havde haft en hændelse godt otte måneder inden.”

”Der havde [i den periode] været lidt mere pres på. Var brugt.”

”Havde mistet tre nære familiemedlemmer inden for dét år.”

”Var lidt bekymret efter en undersøgelse hos lægen, gik og ventede på svar på resultaterne. Var glad for at køre aftenvagt.”

”Havde det allerhelvedes til. Syg af nerver – men var god til at skjule det. De fleste dage. Forsøgte at snige mig uden om de ture, hvor det kunne ske. Har altid villet køre om eftermiddagen … Var nervøs for ikke at slå til, den dag det skete.”

12.3 Påkørsler

Lokomotivførerne fortæller i interviewene om de forskellige personpåkørsler, de har været ude for. De har fået tid og ro til at fortælle om minutterne før under og efter påkørslen eller påkørslerne. Lokomotivførerne har selv kunne bestemme, hvor meget

de har villet uddybe. Det er den del af interviewene, hvor de har fortalt mest. Påkørslerne fylder og huskes knivskarpt – også selvom de ligge mange år tilbage. Nogle af påkørslerne har været selvmord.

Som det fremgår af beretningerne, er der en helt klar procedure for, hvordan lokomotivførerne skal handle, og det er vigtigt for lokomotivførerne, at denne procedure indgår i fortællingerne.

12.3.1 Selvmord

”Det er tidligt om morgenen. Der er en dame, der sætter sin taske på perronen – og så stiger hun ned foran toget. Hun råber og skriger. Jeg kommer kørende meget langsomt, for vi skal standse der. Så sætter hun sig mellem skinnerne - og så lægger hun sig ned med benene over skinnerne. Jeg bremser og dytter. Rammer hende med ca. 5 km/t. Kan høre at hun ligger og skriger rigtig meget. Kan huske jeg tænker – hvis hun vil begå selvmord, hvorfor lægger hun sig så ikke ud med hovedet i stedet for. Jeg standser toget og kalder efter hjælp over Centralen … og fortæller passagererne, at vi har haft en påkørsel.”

”Kommer rullende midt på dagen – i gang med at bremse ned. En mand træder ud fra bag en glasskærm ca. 60 m fremme – og springer ud fra perronkanten. Tyfonerer og bremser. Hører næsten ikke noget, kun et bump. Toget standser og jeg kalder op til FC. Egentlig er der en knap til nødopkald, men det virker ikke her. Kalder op til passagererne, at der har været en påkørsel, og at de kan forlade toget ad den første dør. En kollega [disponent] har haft ophold i bagerste førerrum, og han kommer nu op, og så ved man også, at der snart kommer togrevisorer til.”

”Der stod lige pludselig én på skinnerne. Stod op. Med siden til og kiggede mod mig – kl.6 om morgenen, så det var mørkt. Men så det var en yngre mand. Kom med 140 km/t – trykker i hornet og begynder at bremse. Kunne se på ham, at det her *ville* han. Han forsøgte ikke at flytte sig. Jeg standser og kalder op på FC.”

”Jeg er lidt bag efter planen. Kører 180 km/t … kommer rundt i en kurve, overhaler et regionaltog, kigger over på ham, kigger ud igen – Så 150 m fra [toget når] perronkanten ser jeg en ung pige, der sidder – så træder et skridt ud - lægger sig på knæ mellem skinnerne, hæver armene mod himlen og kigger opad … og jeg rammer lige ind i hende med fuld kraft. Jeg hiver i bremsen. Håndtaget i bund. Foretager nødopkald – men det har kollegaen [i regionaltoget] allerede gjort.”

”Vi kommer ude fra X- station – ind mod Y-station. Står ved venstre side af eleven. Ser ham dér – en mand, der er ved at blive hevet op på perronen af to andre. Tager fat i tyfonen – eleven er begyndt at bremse – og jeg lægger hånden over [bremsen også]. De to slipper manden – og i stedet for at lægge sig ned stiller han sig op ad perronen – og kigger op på toget. Og så bliver han ramt.”

”Jeg *skal* ned at se. Hvordan ser det ud – ellers har jeg for mange spørgsmål i hovedet. Konstaterer at han ligger helt stille. Står nok i 10 sekunder og kigger [for at være sikker] - så går jeg tilbage til førerrummet.”

”Jeg kommer kørende … Har en elev med i førerrummet. Så kommer der en overkørsel. Ser, at den er sikret. Kan se to røde lys på banelegemet – klokken er omkring 23 - fuld brems, farebrems. Tænker – nu ryger vi af sporet og kører ned på marken … kæmpebrag [bil der står i tomgang i sporet]. Så er det første jeg gør at åbne døren ind til passagererne. Der sidder en ung pige – hun er rimeligt rystet. Sikrer mig at alle [ellers] er OK - og går ind og kalder på hjælp.”

”Det eneste jeg lægger mærke til er en hvid streg [fra ellers mørklagt person]. Bremser, men bløder af i kurven af hensyn til passagererne. Kalder op, som man skal, til Drift og fortæller *hvor.* Alene i toget … venter. De er rimeligt hurtigt fremme. Havde informeret passagererne – det sidder i rygraden – og sat mig ind til passagererne. Jeg ønskede ikke at sidde alene … Det var meget overbærende mennesker. Meget forstående.”

”Jeg kommer kørende. Kører med 80 km/t. Ser en dame sidde på bænken. Hun rejser sig. Hun begynder at løbe lige fremad – ud på sporet. Mener ikke, jeg når at tyfonere, inden jeg bremser … Hun ligger 200 m bagude, inden vi holder stille…Mit gæt er, at hun var midt i trediverne.”

”Vi kører fra X-station mod Y-station. Lige i kanten af røret ligger en mand på tværs i sporet. Han kigger væk. Vi kører ret langsomt. Jeg bremser – er nok nede på 20 km/t – alligevel kan vi ikke nå at bremse. Så vender han sig og kigger op. Jeg rejser mig, mens jeg bremser … og hører så lyden. … Kørelæreren reagerer ved at flå slipset af og slå hånden ind i vinduet og råber ”dumme svin!” … En anden [fra andet tog] har kaldt op [på FC forinden] – har set en mand løbe i sporet … og jeg melder ”jeg ved det godt, vi har påkørt manden. (…) Vi [kørelæreren og X] havde en dialog. Hans indstilling var, at han ikke havde lyst til at gå ud og se – mens en psykolog [i DSB regi] havde talt for, at man skulle gå ud og se. - Jeg vendte det indad.”

”Min første arbejdsdag efter ferie. En tidlig aftenvagt. På vej ind mod Hovedbanen – kl. er 24.14. Det er mørkt – januar. Jeg kører med 80 km/t. 70-100 m foran toget ser jeg én, der træder ud i sporet. Jeg tyfonerer og bremser – og så vender han sig om, stiller sig med siden til og kigger op. Jeg slår min automatpilot til – jeg lukker øjnene og løfter

fødderne fra gulvet. Kalder op med nødopkald. Jeg har gennemtænkt situationen: et par år forinden har jeg siddet i en kupé sammen med kollegaer, hvor der er en påkørsel. Mærkede bumpet. Det påvirkede mig meget … fysisk og psykisk – ”det er faktisk noget, der sker, det her!”

”Kører et gennemgående tog. Kommer til en kurve ved station. Ser en mand – en fin mand i pænt tøj og blød hat – der står på perronen og kigger efter toget. Tager ligesom et skridt ekstra – og så – idet jeg kommer tæt på, så begynder han at kravle ned – stille og roligt. Man skulle næsten tro, han havde ”timet” det. – Det er morgen og lyst. Jeg trykker på tyfonen og farebremser. Jeg tænker - ”hvad fanden laver han - er han selvmorder, eller har han tabt noget?” Kan se, han er gammel. Tænker hundrede og sytten ting- den indvendige tid kører halvt så hurtigt i forhold til farten af toget. – Så rammer jeg ham. Så slipper jeg tyfonen men bliver ved med at farebremse. Kommer til standsning næsten henne ved perronen. Holder stille. Informerer passagerene om, hvad der er sket. Så tager servicegenet over – kan godt mærke adrenalinen pumpe – men jeg fortæller dem, hvordan de kan komme videre, men at de skal gå *væk* fra toget. – Jeg er klar men rystet.”

”Jeg kører tog – en lørdag – dagstjeneste – godt vejr. Kommer lige ud fra station, så er der en lille gruppe træer – på venstre side. Så kommer der en mand ud fra de her træer. Han er i noget jægerlignende tøj. Giver ham et lille advarselstrut. Så begynder han at løbe op på skinnerne - og så bremser jeg – og så siger det Bang! – og jeg påkører ham. Først vil jeg til at løse bremsen ud, men så bremser jeg hele vejen ned. Kalder FC op og siger, at jeg har en personpåkørsel. Og mens jeg snakker med dem, så ringer togføreren, og så er hun på vej ud til mig – og så tager hun passagerdelen og kalder ud til dem og går ned og sørger for vand og kaffe. – Så er jeg alene i førerrummet og siger ”det her er alt for lille til mig!” Så kalder jeg FC op og siger, at nu går jeg ned og ser – og så siger de ”det forlanger vi ikke af dig”. Så siger jeg ”det ved jeg godt, men det er det, jeg gør!” – Jeg kunne ikke holde ud at være i det førerrum, og min mand er lokofører og har haft tre påkørsler og set dem alle – og jeg ville helst have vished. Så går jeg ned gennem toget, tager bagerste dør ud og går ned – og kan godt se, at der ikke er noget tilbage. Så går jeg tilbage – og så er politiet der.”

”Var egentlig færdig med vagt. Udstationeret. Nåede at få lift med lokofører og kom i førerrummet. Så stod vi og snakkede. Så lige inden X- by, der drejer vi en del til højre. Imellem nord- og sydkørende spor ligger der skærver (…) så ser jeg lige pludselig en ung mand – i det sydgående spor. Jeg så det i god tid – og det er ligesom, det foregår i slowmotion. Og jeg havde længe forinden tænkt, at sker det, vil jeg lukke øjnene. (…) Jeg siger til lokoføreren: ”Der er en selvmorder, der er en selvmorder!” Hun skriger op, samtidig med at hun farebremser – men det kan bare ikke undgås, at det sker. (…) Det var helt sikkert, at det var én, der ville det. – Kan tydelig huske de vibrationer, der kom

helt op i knæene, fra toget. Så holdt vi – 120 – 140 m længere fremme. Han var kørt helt over."

"Det er ude midt på strækningen – og ca. midnat. Der er en viadukt. Der må manden være kravlet op. Så står han lige pludselig foran mig – ser i lyset en hvid jakke – og så ved jeg godt, hvad det er. Så er det bare med at bremse toget. Så holder vi stille. Så ringer togføreren og spørger om det er dét, han tror, det er. Han ryger ind under toget, og det kan man godt høre. Så siger han [togføreren], at han lige skal ordne nogle ting, så kommer han ud til mig. (…) Sidder og tænker på, hvad det er, jeg skal huske at gøre. Ringer til Fjernstyrecentralen, og fortæller, at jeg har påkørsel og hvor, så de kan stoppe det modkørende tog."

"Jeg er på vej ind på Hovedbanegården og skal afløses. Kører meget langsomt - ca. 30-40 km/t. Det er om formiddagen. Så er der en mand, der står og gemmer sig … og løber lige ud foran toget. Der er mange mennesker på perronen. Jeg holder heller ikke ved perron og tænker … hvordan skal jeg lige klare den her … for jeg holder dumt. Jeg skal kalde hjælp, men min radio duer ikke … Ved ikke helt, hvad jeg gjorde ved passagerne – men jeg tager min mobil og vil ringe op på den, men er rystet – og det tager tid at finde ud af det. Til sidst får jeg ramt de rigtige taster – og så kom hjælpen hurtigt."

"Jeg har en kollega med, som skal hjem. Vi snakker – der er noget sporarbejde – der går nogle banearbejdere, og jeg er opmærksom. Så lige før X station er der en busk lige ved perronen, og der står en person og gemmer sig. Så lige, da vi er ved at være der, går han frem og lægger sig med hovedet på skinnerne – og hænderne på skinnerne! – Så kører vi hovedet af ham. Egentlig tager jeg det meget roligt. Vælger at køre toget helt ind til perron – en vognlængde. – Så er det normal procedure. Ringer til FC, får ambulance ud. Det var min nummer tre."

"Kommer kørende ude på banen ved X-by. Ser noget i sporet, men det forsvinder – det var mørkt – kl.6 om morgenen. Så accelererer jeg, men 50 m længere fremme ser jeg en mand ligge midt hen over sporet. Jeg farebremser - men påkører ham. Stopper toget og kalder op til FC og fortæller, at jeg har påkørt en person. Går igennem toget og fortæller, hvad der er sket og at de skal blive siddende indtil videre - og tæller passagererne, for der skal bestilles taxaer til dem. (…) Hele ens liv passerer revy – som en hel film – ved påkørslen."

"En ganske almindelig god dag. Kommer kørende ind til X-by. Der er en gangbro over. Der står en mand ved en søjle –"nå, så er bærsæsonen i gang igen!" – og han får et trut. Men så løber han op i sporet og begynder at løbe væk fra toget. Jeg tyfonerer og bremser og til sidst ser jeg bare ned i gulvet. Kan så høre bumpet, da han bliver ramt. Så tager jeg lige et par dybe indåndinger – ringer ind til FC – har ramt en mand. Skulle selv kontakte Driften. Underretter min togfører, hun kommer så ud. Jeg tænker, jeg vil ikke ned at

kigge – siger til togføreren, at hun kan gå ind og kalde ud, om der er noget lægefagligt personale tilstede. Så kommer to sygeplejersker ud, men de skulle jo ikke gå ned at se – det var der ingen grund til. Men de kunne tage sig af passagererne."

"Kommer kørende med godstog fra X-by mod Y-by og så, ca. 500-600 m før jeg når ind til Z- station, ser jeg noget, der ligger ved siden af sporet – lige før en bro. Tror først det er en affaldssæk. Da jeg kommer lidt tættere på, så kan jeg se, at det er en mand der sidder på hug. "Hvad fanden er det for en mand, der sidder og kigger efter frøer i grøften!" – vil advare, så jeg tyfonerer af ham. Så rejser han sig simpelthen op – står et øjeblik og kigger mod mig, og så går han ud og lægger sig i sporet – og bliver ved med at kigge op mod mig. Jeg farebremser – og jeg bliver gal og råber helt vildt –"dumme svin". Og så, da han forsvinder fra mit synsfelt, da regner jeg med at jeg kan høre lyden – kører ikke særligt stærkt og har sidevinduet åbent – men det sagde intet. Jeg holder inde i en tunnel, hvor der er mørkt. Jeg slår alarm og fortæller, at jeg har kørt én over. Ham, der sidder i kommandoposten, får mit telefonnummer, så vi ikke blokerer strækningsradioen."

"Jeg kører fra X-by mod København. Sætter i gang fra Y-station – kører ind mod byen. Da jeg kommer til Z er der noget bevoksning, og så springer der en mand ud fra en busk. Jeg kan ingen gang nå at gribe fat i bremsekontrollerne, inden jeg rammer ham – det er lige inde i en kurve, og oversigten er meget lille. Jeg bremser…og så har jeg råbt "hjælp" meget højt. Kan ikke selv huske det, men det har togføreren hørt. - Bremser og holder helt stille. Kalder op og får fortalt over nødopkaldet –"jeg har en selvmorder" – og fortæller, hvor det er henne. Han spørger om han er død, og jeg siger- "det er der slet ingen tvivl om". Jeg bliver siddende og togføreren kommer ud. Hun er lidt rystet, for hun har godt hørt, vi har kørt noget over men troet, det var et rådyr. Hun siger meget –"det er ikke din skyld, det her" – jeg har åbenbart siddet og sagt – "jamen, hvad *har* jeg dog gjort!"

"Jeg kommer kørende en tidlig morgen – mod København. Mellem X-by og Y -by – rundt i en kurve – dårlig oversigt – ser et stykke fremme en person, der sidder på ydersiden af skinnerne … Begynder staks at bremse og bruge tyfonen. Så rejser hun sig op, og jeg tænker "godt!", men så stiller hun sig midt i sporet med front imod mig. Jeg er ved at flå førerbremsen op af bordet – tyfonerer. Så har jeg set rigeligt, så jeg vender mig om. Så er det som om det hele går i slowmotion, og det eneste jeg kan huske er lyden, da jeg rammer hende. Så gør jeg det, jeg skal – nødopkald til FC – de almindelige procedurer. Jeg bliver siddende. Lidt efter vil jeg se, om der ikke er nogen, jeg kan tale med. Men det var tidligt om morgenen, der sidder kun et ungt par. De er vældig søde. - Så sætter jeg mig ind i førerrummet igen - der er ikke gået lang tid, så banker det på døren udefra. Så kan jeg huske, jeg tænkte –"nu står hun derude!" [Voldsomt chock]. Ruller vinduet ned og kigger og går hen og åbner døren. Det er en mand, og han siger, han tror, det er hans

kone. Han er vågnet op i huset tæt ved og har hørt toget bremse og tyfonere. Jeg sidder og taler lidt med manden, og det unge par kommer ud og taler med manden og mig."

Selvmord og selvmordsforsøg er forskellige hændelser, men lokomotivførerne reagerer før, under og efter personpåkørslen. Nogle af de personer, som forsøger at begå selvmord, dør senere af deres kvæstelser. Situationerne og de efterfølgende timer og dage er vidt forskellige. Nogle lokomotivførere får senere begrundelsen for personens selvmordsforsøg. Nogle lokomotivførere ønsker ikke at vide noget om kvæstelserne og det efterfølgende forløb.

I nogle situationer kan de råbe til den person, som forsøger at begå selvmord eller skælde ud. I andre situationer er kommunikation ikke ønskelig eller mulig for lokomotivførerne. Men fælles for fortællingerne er, at lokomotivførerne kan huske hændelsen – oftest minutiøst.

12.3.2 Selvmordsforsøg

"Da jeg havde min sidste tur tjeneste på S-togene, påkører jeg en ung pige. Hun var blevet mobbet på sit arbejde. Hun kom ind under hjulet og blev slæbt med. Døde ikke umiddelbart. Kørte selv toget ind til København for at blive afløst derinde. Overså også et signal, men nåede ikke at køre forbi – mine tanker fløj jo rundt. Og så stoppede jeg dér [og en anden måtte ud og hente toget]."

"Kommer kørende rundt i en kurve – er ved at bremse ned. Pludselig ser jeg én, der er gået ned [ad stationstrappe] – og kravler hen over et hegn. Så tager han et skridt frem – og lægger sig hen over skinnen. Jeg kommer rimeligt langsomt, men jeg kan ikke nå at stoppe. Vi bremser – og jeg tager et nødstop. Toget glider helt hen – har snuden lige ved perron. Jeg laver et nødopkald. Så går der et øjeblik, så ringer de op. Kører rutine – får kaldt ud til passagererne, at vi har haft en påkørsel, og at jeg har kaldt efter hjælp. Så sidder jeg dér og snakker med Fjerncentralen. - Går hen og kører mit sidevindue ned for at se, hvor han ligger. Forventer at se noget af kroppen, men jeg kan ikke se noget – tænker ikke i situationen på, at jeg heller ikke har hørt noget bump. Jeg står og kigger lidt – så kan jeg pludselig høre noget foran mig – noget der rumsterer nede mellem stenene. Så begynder han at kravle op på perronen, ham jeg har påkørt. – Jeg bliver faktisk sur og råber til ham -"du bliver dér!" Skælder ham ud i hvert fald de første tredive sekunder til et minut. Han har en flænge i hovedet og hans dynejakke er flået. Han er

nok 20, vil jeg gætte på. Han sidder og undskylder. (…) Han er blevet trillet rundt foran toget."

"Jeg kommer kørende til perron … ser en person der komme løbende hen mod toget - og kigger op. Jeg bliver mere opmærksom … Så ligger der én mellem spor og perron. Jeg farebremser og tyfonerer. Vedkommende når at hoppe op, men gør det så sent, at jeg ikke ved, at jeg ikke har ramt ham. Filmen kører – og jeg mangler lyden af påkørsel. Har nødopkald. Jeg farer hen til vinduet, for at se om han er kommet væk … og det er der ikke lige nogen, der kan give mig svar på."

"Hun stod jo midt på perronen – og sprang ned – og jeg skulle jo bremse alligevel. Jeg bremsede alt, hvad jeg kunne, og så fór jeg ud. Tre S-togrevisorer stod på perronen og stod og så det, og de sprang ned og fik hende trukket ud. (…) Jeg bliver aggressiv i den situation og fik afleveret noget af en bemærkning."

"Hun kom løbende i rulamspels – kom op fra grøften af – og så løb hun mod toget – blev ramt på venstre side – kravler ind på et fabriksområde. Politiet finder hende senere i en container."

"Jeg kører et aftentog. I en overkørsel, der er sikret, ser jeg, at der ligger noget. Tror det er noget tabt. Da jeg kommer tættere på, ser jeg, at det ikke er en affaldssæk. Begynder at tude – og bremser. Det er en 14 årig knægt midt på venstre skinne – og lige før – løfter han hovedet og kigger på mig … Når man bremser, kan toget gå "i slæde" … Lige før jeg rammer ham, ér det, som om han gør en bevægelse væk … hører ikke noget bump. Ringer ned til togføreren- "jeg tror nok, jeg har haft en påkørsel". Jeg hopper ned og går langs med toget. Lige ud for bagenden – der rejser han sig op. Det var simpelthen det værste."

"Til at starte med, kan jeg ikke se noget, for det er mørkt – om det er noget, der bevæger sig – så hiver jeg selvfølgelig i bremsen. Jeg ser ham lige akkurat gå ud i siden, og så ved jeg, at jeg ikke har ramt ham (…) Det var jo én, der gik rundt i sporet og faktisk ville begå selvmord, men fortryder. Så kalder jeg trafiklederen - almindeligt opkald - og siger til ham, at der var én i sporet. Så spørger trafiklederen, hvad *jeg* synes, der skal gøres, og så siger jeg, at du må nok hellere få fat i noget politi og få stoppet trafikken. Så går jeg ud og finder ud af, at manden sidder op ad mit tog. Og så råber jeg ad ham – vi kommer egentlig lidt op at diskutere – hvorfor han ér der. Jamen., han vil ikke genere passagererne i de modkørende togs liv! Hvor jeg så spørger, om det er i orden at ødelægge mit!"

Lokomotivførerne fortæller om de nærvedpåkørsler, de har haft. Banearbejderne har veste på og er synlige. Men de kan befinde sig i eller for tæt på det spor, toget kører. For lokomotivførerne er selve nærvedpåkørslen en hændelse, som får stor indflydelse på deres tanker og reaktioner i selve øjeblikket og senere, når de ser banearbejdere ved sporene.

12.3.3 Nærvedpåkørsel

”Det værste har været de tre gange, hvor jeg har været lige ved at tage en banearbejder. Det har været så tæt på – toget har smøget sig op af deres tøj … Kaldte FC op…og det er simpelthen helt horribelt, for der var ingen vagt – og det var uvejr. (…) En anden episode – ved Y-by – en sommernat. De stopper skærver. Det var fuldstændig tågedis. Jeg kører 120 km/t, og lige foran toget – midt i en tågesky – springer to mand op i sporstop-permaskinen. De er ude på det sted, men de må ikke være i mit spor. Maskinen larmer helt vildt – og så er de gået over i nabosporet…Kørte ind til næste station og ringede op, at jeg måtte have 10 minutters pause. Så fortsatte jeg.”

”Jeg har haft så mange personpåkørsler og selvmord og selvmordsforsøg, at jeg ikke kan huske antallet korrekt, men det er vist 17 i alt. Påkørslerne går mig meget mere på end selvmordene og selvmordsforsøgerne. Alle selvmordene glider ud for mig.”

Lokomotivførerne fortæller om de forskellige påkørsler, de har haft. I nogle af situationerne har lokomotivførerne skullet aflæse situationen, følge den forordnede procedure og samtidig træffe beslutninger i løbet af få sekunder. Mange af lokomotivførerne handler i en tilstand af chok og er påvirket af adrenalin. I nogle situationer handler lokomotivføreren spontant empatisk. Tager hånd om den selvmordstruede og sørger for hjælp fra andre.

12.3.4 Forskellige påkørsler

”Jeg har faktisk haft tre alvorlige situationer. Den første var en mand, som blev skubbet ud på skinnerne. Han døde ikke. Jeg havde en elev med (…). Den anden var en mand, som ville begå selvmord (…) Jeg standsede toget og tog ham med i førerrummet (…) Falck stod på næste station og tog ham med. Den tredje var et selvmord. Manden løber foran mit tog på skinnerne og kigger sig tilbage som om, han vil være sikker på at han bliver ramt.”

”X-station kl.ca. tielleve om aftenen. På vej – midtvejs – gik der en ung mand på perronen. Gik på god afstand af perronkanten. Så – lige før jeg nåede dér, hvor han stod - gik han sidelæns. Kom med højre ben ud over kanten – og så mistede han balancen … han var meget påvirket [”Disruption”i byen]. Jeg bremser toget, så hurtigt som jeg kunne, selvom jeg vidste, jeg ikke kunne nå det. Jeg tyfonerede – holdt hånden på og tyfonerede længe. Nok 10 sekunder. Holdt stille – kaldte op til passagererne, at vi har påkørsel af person, der ligger under toget – og råder dem til ikke at kigge, når de går ud. Ringer til Centralen. Der går ikke mange sekunder, før én kommer og banker på sideruden til førerrummet og siger, at den, der faldt under toget, han er i live. Han forsøger at kravle op. (…) En høj ung mand – i starten af 20’erne.”

Ved nogle personpåkørsler får lokomotivførerne først oplysninger om, hvad der er sket flere timer senere. Der kan være så mange forskellige faktorer, som er afgørende for, om lokomotivføreren bliver klar over, at vedkommende har kørt en person ihjel. Strækningen, mørke, terræn, udsyn samt, hvor personen befinder sig, kan være afgørende for, hvornår lokomotivføreren får vished om, hvad der egentlig skete.

12.3.5 Får først oplysning senere

”Det er bælgravende mørkt – kl. 5 om morgenen og vinter – da toget rammer noget. Jeg bremser selvfølgelig. Og så er der helt stille. Min togfører kommer ud og spørger, om der er sket noget. Vi vælger at køre hen til næste station – 2 minutter derfra – og holder. Går ud og ser efter. Kalder kommandoposten, der advarer [andre tog] om, at der muligvis ligger noget i sporet. Kan være et dyr. Vi kan intet se på toget, så vi kører videre. Der er ingen tog før to timer senere. – Men så finder de en ung pige på sporet.”

13. Hjælp og støtte til lokomotivførere den dag personpåkørslen sker

13.1 Indledning

Det er afgørende for lokomotivførernes velbefindende på kort og lang sigt, at de får al den hjælp og støtte, de har behov for. Nogle lokomotivførere kan bryde sammen umiddelbart efter en personpåkørsel (selvmord, selvmordsforsøg). For andre lokomotivførere kan der gå meget lang tid – op til flere år – før der kommer en reaktion.

Der er en bestemt procedure, som skal følges ved selvmordsforsøg og selvmord, men det er ikke altid, den virker. Nogle fagfolk, som er med toget, skal handle (lokomotivfører, togfører). Andre fagfolk, som skal handle, skal tilkaldes (Falck, Politi, DSB).

Som nævnt i Kap. 4 er det meget vigtigt, at lokomotivførerne er i stand til at skabe orden i det kaos, de udsættes for (Antonovsky, 1987). De har gennem deres uddannelse fået undervisning i, hvordan de skal handle i en situation, hvor et menneske begår selvmord eller forsøger at begå selvmord på skinnerne. De har fået oplysninger om, hvilken procedure, de skal følge, og hvilken hjælp der vil komme.

Alle mennesker – også lokomotivførere – har nogle livsværdier. Disse livsværdier repræsenterer det, som er allermest vigtigt for dem, og udgør også de områder, hvor de er mest sårbare. Når der sker et selvmord eller et selvmordsforsøg vil lokomotivførerne prøve at forstå dét, som sker lige foran ham eller hende. Desuden forventer lokomotivførerne, at han eller hun har ressourcer, eller at der er ressourcer i omgivelserne, således at lokomotivførerne kan håndtere de krav og forventninger, som straks melder sig. Og endelig vil lokomotivførerne forsøge at skabe mening mellem de værdier, vedkommende prioriterer højt, og de krav og forventninger, lokomotivførerne udsættes for.

Lokomotivførerne vil gerne udføre alting korrekt. Det er vigtigt for dem at have styr på alting. De vil have orden i tingene. Det er vigtigt for dem at være deres arbejde bekendt.

Det er vigtigt for dem, at deres egne ressourcer eller de ressourcer, som de har fået at vide bliver stillet til rådighed, er der. Det er vigtigt, at de kan stole på, at der kommer hjælp hurtigt, og at den hjælp, som kommer er kompetent. Det er vigtigt for dem, at det giver mening at fortsætte med at arbejde som lokomotivfører. Hvis de ikke kan leve i overensstemmelse med deres livsværdier, og hvis der ikke er kompetent hjælp at hente, giver det ingen mening at fortsætte som lokomotivfører.

Nogle af lokomotivførerne fortæller, at de ressourcer, de havde fået besked på ville være der, ikke er der.

13.2 Egne ressourcer, manglende ressourcer udefra

”Togføreren var ude hos mig i førerrummet. Jeg bremsede ned. Da vi kom hen mod manden sprang han, og jeg kørte hen over ham. Togføreren gik i chok. Jeg kaldte kommandoposten. Jeg er fattet og har styr på, hvad der foregår i og omkring mit tog. Går tilbage til førerrummet. Ringer til Driftcenteret. Beder alle passagererne komme op i forreste vogn og siger, at har de behov for krisehjælp, skal de kontakte Falck. Passagerene skal ud i den anden side af toget. To unge piger får mit telefonnummer. Går tilbage til førerrummet. Der kommer en mand og banker på og afleverer bilnøgler, brev og tegnebog fra den mand, som sprang. Jeg er alene sammen med togføreren. Der kommer en Falck-mand efter 25 min., som skal rydde op. Politiet kommer. Min togfører og jeg er alene igen. Der kommer ingen, som kan hjælpe mig.”

”Havde været i X-by og klokken er over tyve minutter over ét om natten. Der står en mand lige op ad skinnerne, og han træder ud i sporet lige foran mig. Jeg trykker på nødbremsen, toget standser. Jeg kalder op til passagererne, at dørene ikke må åbnes. Så foretager jeg et nødopkald. Der kommer en ung pige og banker på ruden – hun er meget forskrækket og spørger, hvad der er sket. Der er mange mennesker på stationen. Ringer op og beder om at få togrevisorer ud. Der kommer en kollega, som sætter sig ind til mig i førerhuset. Jeg kalder op og spørger, om der en læge til stede blandt passagerne. Jeg åbner de to forreste døre, så passagerne kan komme ud. Der er mange fulde unge mennesker. Jeg går gennem toget for at sikre mig, at alle passagerne er kommet ud. Min kollega og jeg venter på politi, Rednings- og påkørselsvagt. Jeg befinder mig i en ´”osteklokke” eller ”boble”. Lyden var, som om jeg sad inde i en osteklokke. Tænkte på, om jeg havde gjort det, jeg skulle. Da påkørselsvagten kom, sagde jeg, at jeg var helt ok. Redning kommer først og går i gang. Politiet kommer og taler kort med mig. Jeg vil gerne

have foretaget den udåndingsprøve, så jeg kan komme væk fra stedet, men poltiet siger, at det skal vente til senere. De ”ejer” stedet. De vil gerne have den unge pige ind i toget og tale med hende. De sætter sig med hende i kupeen lige op ad førerhuset. Hun får at vide, at det er hendes ekskæreste, der har begået selvmord. Jeg hører hendes reaktion- og det er mig, der har kørt ham ihjel – han var 16 år. Politiet vil have styr på alle passager før jeg kan få foretaget min udåndingsprøve. Politiet vil ikke have, at der er nogle, der ringer til hans forældre og fortæller, at deres søn er trådt ud foran toget (…) Jeg sad over en time og ventede. Måske har min kollega og min fagforeningsrepræsentant forsøgt at få politiet til at tage den udåndingsprøve tidligere – men politiet ville ikke. Til sidst kommer politiet og foretager udåndingsprøven. Passagerne stod på perronen, men min kollega rejste sig op foran vinduet, så ingen kunne se ind eller fotografere (…) Jeg sad der i al, al for lang tid.”

”Efter 45 min. kommer min personaleleder. Jeg sørgede for taxa, jeg betalte taxaen med mit taxakort. Da vi kom ind på Hovedbanegården var det *mig*, der hentede kaffe til os begge.”

”Jeg kom til at sidde alt for længe (…) De glemmer at sende en afløser ud til mig. Jeg kunne ikke holde ud at sidde alene så længe i førerrummet.”

”Der går ret lang tid, før der kommer nogen … og så løber jeg i mellemtiden ned for at se, om der er nogen i bilen. Det er der ikke. Så kommer nogen S-togsrevisorer … for at dirigere passagererne væk derfra. Så kommer vores fagforeningsfolk og nogle fra sikkerhedstjenesten … for at se om overkørslen var sikret. Politiet kommer også.”

”Jeg har ingen tidsfornemmelse. – Først kommer ambulancen, og så kommer politiet også… Ingen kommer og taler med mig. Jeg har høj adrenalin – og kører [toget] ind til Hovedbanen. – Der står ingenting i reglerne om, at vi ikke må køre videre … mit problem er, at jeg er den *sidste*, der ved, hvordan jeg har det (…) Jeg kunne ikke huske, hvordan man læste – eller sagde tal over ét-cifrede størrelser – men jeg kunne huske, at der var 10 volt i sporet.”

”Der kommer ingen. For de skulle først ud på strækningen og se, hvad det var. Så har jeg pause og sætter mig ind på Stuen – og hver gang døren går, ser jeg op og tror, det er til mig. Men nej, der er ingen, der henvender sig. Og så bliver det tiden, hvor jeg skal med toget hjem mod Z-by… så bliver jeg kaldt op [i toget] – lokomotivmesteren vil godt lige tale med mig, når jeg kommer hjem. Nå, så har de nok fundet ud af noget i mellemtiden. Så i X-by – det er rent tilfældigt – stiger en kollega ombord, og så fortæller jeg det til ham. Så i Y-by … ”du har påkørt nogen, så du bliver nødt til at ringe til politiet”. – Så vil han jo godt have historien.”

”Vagten dér er ny – og går i panik. Forbindelsen [til Centralen] afbrydes, så jeg må ringe op på mobil – og kan ikke kalde på. Så jeg må selv gå ned gennem toget og informere folk. - Går tilbage og sidder alene i førerrummet. (…) der går nok et kvarter inden den første politibetjent er der. – Jeg bliver ringet op af påkørselsvagten – de lyder helt mekaniske. – Efter 35 min. ca. kommer Drifts- og Sikkerhedsvagten og den afløsende lokomotivfører.”

”Personalevagten kom i taxa. Der skulle komme en afløser, men det glemte den vagthavende driftsleder. – Nu tog jeg det helt koldt. Politiet kom og brandvæsenet – der rendte nok tredive mand rundt deroppe. Så blev det ordnet ved et andet tog … så måtte den lokomotivfører gå en halv km ud til mit tog … for at køre det ind til stationen.”

I lokomotivførernes livsværdier indgår ordentlighed, at man kan regne med dem. Når et andet menneske begår selvmord et det et voldsomt angreb på lokomotivførernes livsværdier. Når påkørsler sker, kan lokomotivførerne ikke leve op til deres egne livsværdier. Lokomotivførerne kan ikke skabe struktur, orden og forklaringer på den uforudsete situation, de befinder sig i. De forsøger at hente egne ressourcer frem.

13.3 Egne ressourcer, uventede ressourcer udefra

Lokomotivførere fortæller om, hvordan ressourcerne kommer fra personer, de ikke havde regnet med. De erfarer, at der er personer til stede, som hjælper lokomotiv-førerne med at håndtere de krav og forventninger, som pludselig opstår fra vidt forskellig side.

”Jeg er alene i toget. Så lidt efter banker det på. Det er en læge, som er blandt passagererne. Han siger, at han er fra ”Læger uden grænser” … siger: ”Jeg går med dig derud - jeg har været i Afghanistan.” Vi går derhen – og der var ikke noget at gøre. Og så kommer politiet og Falck.”

”Altså, jeg vidste jo, jeg kom til at sidde der i rum tid. Påkørselsvagten sidder helt i København. Heldigvis havde jeg lige fået min første mobiltelefon, så jeg ringede hjem til min bror. Sad stort set og snakkede med ham hele tiden.”

”Jeg er så heldig, at der står én af min tidligere kollegaer – og han kommer ind til mig, og så overtager han snakken med FC … og giver besked ud til passagererne. Han får også lov at køre toget helt til perron. – Han bliver hos mig, indtil der kommer en instruktør.”

”Så kom togføreren ud. Han var en meget stiv og korrekt mand. Han gjorde egentlig en meget god ting – han drejede nøglen, så toget ikke kunne køre videre. Vi fik kontaktet Fjernstyrecentralen – at vi havde kørt én over. Vi havde lært om førstehjælp, men jeg tænkte – med det brag og det bump ville jeg ikke ud og se noget. Togføreren ville ud og se, men jeg sagde, ”det skal du ikke, for han er stensikkert død” – men han sagde, jamen han havde været på et svineslagteri – og da jeg blev ved, sagde han ”jamen så i hvert fald for at holde ræven væk!” – og så gik han derned. (…) Så kom politiet. Falck kom også – og ambulancen. (…) Min kollega sagde til politimanden [i førerrummet] ”vil du ikke have en kop kaffe og en småkage?”

”De første, der er hos mig, er nogle togrevisorer. De kommer ind til mig og begynder at snakke med mig – og tager nøglen, så jeg ikke – måske i chok – kan køre videre.”

”Jeg fik fantastisk hjælp. Ambulanceredderne var gode. Jeg var heldig- med én af de instruktører jeg allerhelst ville snakke med.”

”Jeg synes, det var en ualmindelig flink politimand. Han spurgte ind til, hvordan jeg havde det – og om nogle af passagererne kunne have set noget. Meget empatisk – og togføreren opførte sig eksemplarisk (…) Jeg går gennem toget – møder togføreren – passagererne spørger hende - ”hvordan har lokomotivføreren [som står lige bagved] det? og så svarer jeg - ”jeg har det fint!” [Togfører:] ”Hvis du har det fint, kan du så ikke lige snakke med en passager, der er i panik?” Først svarer jeg, ”det kan jeg godt, men ikke ret lang tid” – men så siger jeg hurtigt efter, ”nej, det kan jeg ikke alligevel, for jeg skal passe på mig selv.” – Og passagererne gav mig faktisk ret. Flinke passagerer. Går ud i mit førerrum, og så kommer togføreren, og jeg siger - ”jeg skal have noget chokolade *nu!”*

”Der var en læge, der bankede på, for at spørge, om han skulle gå ned og se, men jeg sagde, at det var helt sikkert, at han var død – og takkede ellers. Så kommer en passager, der er vred over, at vi ikke kørte. – Sympatisk politimand, der virkelig så mig i øjnene og udtrykte overskud.”

”I 20XX var der engang en morgen i Y-by, at der sad en ung pige i skuret. Ser at hun har forsøgt at skære sig i armen. Heldigvis havde jeg en kollega og to sygeplejersker med - jeg kaldte ud i toget, om der var lægeligt personale med. Så blev vi alle hos hende til ambulancen kom. Den oplevelse har slået mere end de andre – for hun havde samme alder som min datter… Jeg snakkede lidt med min gruppeleder og med familie og kolleger.”

13.4 Egne ressourcer, forventede ressourcer udefra

Den procedure, som lokomotivførerne forventer fulgt er, at der kommer ressourcer udefra. De forventer, at der kommer politi, reddere fra Falck, påkørselsvagt og DSB-ansatte. De forventer, at der bliver taget hånd om dem.

Lokomotivførerne er i en situation, hvor der skal skabes struktur og orden, hvor de føler at de selv og andre kan håndtere det, som pludselig er sket. Og at de får den opmærksomhed, som skal til for at mindske følgevirkningerne.

”Jeg vælger bevidst at blive i førerrummet. Jeg vil ikke opleve mere. Jeg skal begrænse ulykken og passe på mig selv. – Politiet [kommer], ambulancen, én fra DSB og én fra fagforeningen.”

”I første omgang kommer der en påkørselsvagt. Så kommer politiet [de var allerede ude at lede efter manden, som familien havde advaret om].”

”Jeg vælger at blive siddende – og så kommer politiet og den gængse procedure … så kommer én fra fagforeningen, og han slår mig på skulderen med et ” det var noget værre noget, X!” – og så følges vi op. ”

”Politiet og Falck kommer samtidigt – jeg kan høre udrykningen allerede, da jeg sidder i førerrummet.”

”Falck kom først og hurtigt – og dækkede til med store hvide lagener, så folk ikke kunne se. Så kommer en af vores instruktører. Han kommer og taler med mig. Det var rigtig godt. Og én fra min fagforening kommer senere. Der kommer en kollega og får sørget for passagererne.”

”Brandmændene kom. - Alle ringer og alle vil snakke. Du har pissetravlt. Så kommer politiet – han var rigtig sød. Så kommer to revisorer, som tager sig af passagererne. Nu ved FC, hvad der er sket. Jeg ringede til en rigtig god veninde, som selv er lokomotivfører, og talte med hende i hele forløbet. Havde en støtte – som livline. Så kommer en fra fagforeningen og så påkørselsvagten. De er begge vældig søde. Da politiet kommer, siger jeg ”jeg vil faktisk godt se ham” – ”nå ja, du er jo [tidligere] redder” – jeg skulle bare vide – manden *var* dér – og han havde foretaget et valg - og nu ér han ikke mere. Han lå overdækket. Så fik jeg ro. Dér slap jeg det.”

”Der går vel 20 minutter før Falck er fremme – de stod derude og jokede, mens de samlede op. Politiet kom også. Så kom min gruppeleder … og så gik vi gennem toget

sammen. De [passagererne] var noget blege. – så kom en anden lokomotivfører, som skulle køre toget til perron. Gruppelederen tog hånd om mig, og sørgede for, at vi tog ind til psykologen med det samme."

"Begge togførere kommer ud til mig, og de er meget omsorgsfulde. De spørger, om jeg har været nede at kigge. Nej, det har jeg ikke lyst til, siger jeg. Den ene siger – "skal jeg gå ned og se?" – og så gik hun ned og kiggede. – Hun kunne kun rapportere, at hun ikke kunne se ham. (…) Politiet kommer. Den ene kommer ind – en kvindelig betjent – meget sød og rar. Redningsfolk og nogen fra Banedanmark. Påkørselsvagten kommer – men der går i hvert fald en time. Imens sidder jeg og taler med togførerne, politiet og får også ringet til min kone."

"Vi bliver siddende. Allerførst kommer en brandmand. Kommer ind og spørger, hvordan det går. Så snakker vi lidt med ham. Så kommer vores LPO-vagt."

"Min kollega hjalp mig med at få slukket for strømmen. Han sidder sammen med mig i førerhuset. Min fagforeningsrepræsentant kom og talte med mig."

"En kollega fra det modkørende tog kom med sin sikkerhedsvest på og gik ved siden af mig gennem toget og talte med passagerne. Han var hele tiden ved siden af mig."

"Jeg satte mig ud til min kollega, som var med som passager (…) Det var godt for mig at sidde sammen med ham og vente på at politi og ambulance kom."

"Først disponenten, så politi, derefter togrevisorer, påkørselsvagter – og så redningsmandskabet, der placerer en mand i førerrummet)."

"To kolleger på vej hjem kom til – og togføreren. Politi og redningskorps kom relativt hurtigt. Påkørselsvagten kom efter 40-50 minutter."

"Så kom togpersonalet ud til mig og spørger, hvad var det her? Det var et morgentog, så der var meget personale med. Det var godt. Togføreren var ret rystet, og stewarden var også rimelig rystet. Én af dem, der var med, han tog over og kaldte ud til passagererne, at vi havde haft en påkørsel, og at vi ville komme tilbage med mere [information]. Han lavede kaffe, så han kunne gå til alle passagerer. Jeg siger, at jeg vil gå ud at kigge – for hvis han nu ikke var død, så havde jeg haft svært ved at håndtere det. Og så siger stewarden, at " så går jeg med "– og togføreren, som *skal* gå ud og se. Så går vi ca. 150m og finder en arm – og i det samme kommer politi og redningsfolk, og de siger"nu går I bare ind!"

"Der kommer først en kollega – en tidligere revisor – han var på vej hjem med toget. Han går ned og snakker med kvinden [som har nået at trække det ene ben til sig]. Både politi

og ambulancefolk kommer rimelig hurtigt. Der kommer en fra fagforeningen og en instruktør. Så kommer Pionertjenesten, som skal prøve at få hende ud."

"Siger til togføreren, at han ikke skal komme ud [i førerrummet] – for hun [den dræbte] var smurt ud over det hele. [T trækker selv gardinet ned som skærm]."

Den allerførste, der kommer, er en politimand. Så brandfolk fra redningstjenesten. Og efter en halv time påkørselsvagten. – Kollegaen fra regionaltoget ville ikke ud – for hun var spredt over det hele. – Heldigvis havde jeg prøvet det før, så jeg kendte proceduren … Det værste er lugten af det friske kød. Den lugt er frygtelig."

"Den første er en Falck-mand – og han siger at nøglen skal tages ud. Så sidder vi og venter på, at der kommer en instruktør og en anden lokomotivfører og en fagforenings -tillidsrepræsentant."

"Togføreren kommer ud og vi snakker – [men når at køre hele strækningen og vende – før der] på tilbageturen kommer opkald fra "Driften" om, at jeg skal gå op og snakke med dem. – Kommer op på Stuen. Så kommer der pludselig en fra "Driften"- nå, du har haft en påkørsel, T. – og så bliver jeg helt hvid i hovedet og dårlig. Så kommer chokket to timer senere. Man sidder lidt udsat dér. For alle kan se det. Så kommer jeg ind og sidde for mig selv. Får en kop kaffe, og så kommer to personaleledere. Den ene er gammel lokomotivfører og kender til påkørsler."

"Først kom redningstjenesten, og det var ok – udover at de kom efter fem minutter og spurgte, om jeg var sikker på, at jeg havde påkørt nogen. De havde kun fundet en sko … Påkørselsvagten kom, og det var én, jeg kendte, og én, der præcis vidste, hvad jeg havde brug for."

"Mit held, at lige ved den station ligger en Falck-station. Så inden politiet kommer, og vi skal ud af toget, så er der et hvidt klæde lagt over hende."

"Først kom Pionererne. Én kom op "det var sgu godt arbejde. Han er lige skåret over i fire dele, som vi kan smide op i kassen!" Så kommer politi, og så kommer påkørsels-vagten og derefter en tillidsmand (…) Tidsfornemmelsen forsvinder – der gik nok mellem 10-20 minutter."

"Jeg ringede til Driften. Han lokkede mig til at køre videre, men det ville jeg ikke. Så kom en lokofører ud (…) og sagde, at de sad otte mand derinde og havde ikke noget at lave."

"Så kom der et par stykker løbende til [fra nærliggende Ungdomsskole, hvor der var fest] - "nå der ér han! ". Og så ville han slås, fordi jeg ikke havde kørt ham ned [havde taget ecstasy]. Et par af de voksne havde fat i ham. (…) Jeg var meget chokeret. – Så blev vi enige om, at de nok skulle tage sig af det og ringe til politiet."

”Så kom ambulanceførerne – og siden brandvæsenet, ekstra lokofører og politiet. Men der går lidt tid – men foregår stille og roligt.”

”Så kommer der en togrevisor op, som har været med toget. Men hun var rimelig grøn i det – og jeg skulle sidde og svare på ting, jeg ikke havde lyst at svare på lige dér. Hun havde ikke styr på det. Men en hjælp dog i, at jeg ikke var alene.”

”Det første selvmord var i 1994 (…) Så sad jeg og tænkte, at nu kommer jeg ikke til at køre igen.”

”Så kommer togføreren ud til mig – med kaffe til mig – og fortæller, han har været der i 25 år uden at være udsat for det. (…) Politiet kommer – men der går lang, rigtig lang tid, for de kan ikke finde os. Det er mørkt, og jeg kan ikke fortælle dem, hvor det er, vi holder. - Så siger jeg, at de kan prøve at tænde deres blinklys, og så kan de kigge efter lyset fra toget. (…) Togføreren er i gang med at ordne passagererne og fortælle dem, hvad der er sket. (…) To politibetjente kommer op til mig. Vi står og snakker lidt. De var kommet gående ad skinnerne, og dét fik de at vide, at de *aldrig* skulle gøre igen. – Redningsmandskabet har jeg ikke kontakt med. Så kommer indsatslederen, og han siger, at når jeg forlader toget, skal jeg bare gå lige væk – og ikke se. Så kommer påkørselsvagten.”

”Togføreren kommer ud og taler med mig, – og de næste jeg stifter bekendtskab med, det er de to betjente, der kommer. Der går, det er svært at sige, et kvarter til 20 minutter.”

”Politiet kom – efter en halv time. Jeg lavede et højtalerudkald – at vi havde haft en påkørsel, og at de ikke skulle stå ud. Det var mørkt. - Sad og talte med togføreren. Han var meget op at køre over det. Jeg blev rationel. Vi skal bare have styr på det her. – Jeg stod med *to* personer – en død og en levende. (…) Togføreren fik *ikke* efterfølgende hjælp. Han blev anderledes over for mig, når vi senere mødtes.”

”Først politiet, så Falck og redningsfolk … der går nok et kvarter. Påkørselsvagten kommer. - De spørger, om jeg kan køre videre, og så siger jeg ”selvfølgelig”, det kan jeg godt. Og så kører jeg til X-by og vender – og først dér ved jeg, at det skulle jeg ikke have gjort.”

”Jeg sidder nok en halv time, før den første betjent kommer - der er kræmmermarked i Y-by, og de skal først finde stedet. Men jeg var rigtig heldig, for jeg tror alarmcentralen var obs på det, for der er én, der ringer – tror det er en læge – som så sidder og snakker med mig. (…) Vi har rigtig mange, der vil snakke med os: FC, alarmcentralen, drifts- og sikkerhedsvagten, påkørselsvagten – og alle dem skal man snakke med. Det er nogen gange lidt for meget.”

”Der kommer nogle banefolk efter 10 eller 20 minutter. Meget politi – to til tre politibiler. En meget sympatisk politiassistent kommer ind til mig i førerrummet. Spørger ikke om for meget. Havde en rigtig god måde at agere på.”

”Der går en 25 minutter før lokomotivinstruktøren fra DSB kommer. Så redningsfolk og politi. (…) Vi forlader toget og står på en grusvej, og der står politiet, som taler med mig og manden. Så kommer påkørselsvagten, og vi tager en taxa ind til Hovedbanen. ”

”Togføreren kommer ud. De første, der er der, det er politiet. Der går nok kun 10 minutter til et kvarter. De er der forbløffende hurtigt. Så kommer påkørselsvagten – der går noget tid, inden han er der. Han var meget stille og rolig – og så tog han over - for politiet.”

”Jeg tager hjem – snakker med min kone. Jeg bliver sygemeldt, da jeg får frataget min sikkerhedsgodkendelse.”

”Ham fra kommandoposten ringer flere gange til mig for at høre, hvordan jeg har det. (…) Jeg har siddet og tænkt, at han [den påkørte] har trukket arme og ben til sig – og er kvæstet. Så jeg beslutter mig til at gå ned og se efter, men 100 m derfra, kan jeg godt se, at der ikke er noget at gøre, for hovedet er skilt fra kroppen, og arme og ben er faldet af. Jeg sætter mig op på den bagerste platform og kigger – for det er lidt uvirkeligt. Og bliver gal, for oppe på broen kommer en far cyklende med et barn, og så vender han om og viser barnet … Sad helt chokeret. (…) Jeg bliver siddende, og så kommer Falck - to minutter efter – og lægger et tæppe over. Så kommer politiet.”

”Dødsruten” – ... Jeg kommer kørende ind mod X-by en vinteraften. Ser en person midt i sporet stå med spredte arme og ben. Ser ham sådan set kun fordi, der er sne. Jeg tyfonerer og farebremser, og så – ca. 10 m før jeg rammer ham, så slår han en kolbøtte over trådhegnet og løber sin vej … Det var én, der fortrød eller blev bange. Måske har tyfoneringen skræmt ham. Da jeg holdt stille, lukkede jeg vinduet op og så råbte jeg – ”tøsedreng!” – efter ham. - Så kører jeg ind til Y-by, hvor jeg skal holde pause, og så snakker jeg med LKI-vagten om det, jeg lige har oplevet. – Jeg har en times pause og synes, jeg er faldet ned igen og kører så videre. Og så – andet trinbræt – det glemmer jeg at standse ved. Tænker – ”sikken en masse mennesker, der står her”… ”Hold kæft, jeg skulle have standset her!” – Og så bremser jeg og bliver holdende efter perronen. - Får fat i driftslederen og fortæller, hvad jeg har oplevet, og at jeg ikke vil køre videre. Der kommer en lokomotivinstruktør ud til mig.”

”Så går der et par minutter mere, så ringer min chef igen – hvor det er, vi er henne, for han skal køre [fra én time væk]. Falck kom – allerede efter fire minutter. Så kommer politiet og ambulancefolkene. – Blev lidt rørt over, at der var tanke for mig – en skide flink politibetjent.”

”Så kommer politi og Falck. Skal parlamentere med Falck om, hvor han lå – ikke foran toget men bagved. Poltiet kunne ikke forstå, at jeg ikke gik ud og kiggede.”

13.5 Lokomotivførernes vurdering af hjælpen på stedet

Når lokomotivførere erfarer, at der ikke er overensstemmelse mellem det, DSB har stillet dem i udsigt og det, som sker ved personpåkørslen, oplever de det som et svigt. Det er et svigt, de ikke glemmer. De kan ikke skabe orden og forklaringer på DSB’s manglende handlen. De har erfaret, at DSB ikke har stillet de nødvendige ressourcer til rådighed, og de ser det ikke som deres opgave at rette op på DSB’s problemer.

13.5.1 Svigt

”Det, jeg var ude for, var et stort svigt. DSB svigtede mig, da jeg havde mest brug for hjælp.”

”Der blev ikke ringet til den nærmeste påkørselsvagt. Der var to påkørselsvagter, som boede tættere på, men de fik ikke nogen opringning. I stedet blev der ringet til en påkørselsvagt, som boede langt væk fra stedet. Det tog ham meget lang tid at komme til stedet (…) Dem i driften er nogle fjolser. De prioriterer ikke at ringe til den nærmeste påkørselsvagt. Penge bliver prioriteret øverst.”

”Togføreren og politiet kommer og hende fra Banedanmark … men der kommer ingen afløser.”

”(…) Ved den sidste [påkørsel] glemte vagthavende ganske enkelt, at der skulle sendes en reserve ud til at afløse mig. Der var en brist dér, det var der.”

”Den [hjælpen] var der jo ikke – til mig.”

”Der gik ca. 30 minutter, før der kom hjælp, fordi Fjernstyrecentralen ikke troede på, jeg holdt, hvor jeg gjorde. – Han lød mere rystet, end jeg selv var. Jeg skulle fortælle ham det flere gange. - GPS’ en viste forkert, så de var overbevist om, jeg holdt et andet sted end det, jeg flere gange havde oplyst. - Egentlig – det, der gik mig mest på, at de ikke troede på mig. Heldigvis stod togføreren ved siden af og kunne bevidne det [via skiltemarkering af stedet].”

”Det var fint nok jo. Problemet var bare, at man ikke havde styr på det – at de ikke kunne finde stedet [hvor toget holdt]. Dagen efter fik jeg en opringning fra en kollega, om mit

tog var PP. – Jo, det var det. – Jamen det står her i X-by – var det et dyr? Nej da, det var et menneske! Jamen *så* skal jeg lige have fat i nogle andre!"

"Det var godt at politiet kom så hurtigt – og at lægen meldte sig. Det var to positive ting. Ellers var der meget, der hullede den dag. Det var 1. maj, så påkørselsvagten kommer først en time efter – der er kø. Jeg kendte ham. Og det var godt nok – selvom de [politiet og Falck] stort set var færdige. Så går der yderligere tre kvarter før lokoføreren [afløseren] kan komme. Faktisk alt der gik galt dér. Politiet gik gennem toget, og så fik passagererne vand. Og de tog det meget, meget pænt. Var meget fleksible."

"Jeg sad på stedet i al for lang tid – fordi politiet *ejer* stedet. Måske skulle mine kollegaer have gjort mere for, at jeg kunne få foretaget den udåndingsprøve tidligere, så jeg kunne komme væk fra stedet."

"Det var ikke helt så godt med påkørselsvagten. Det var uge 8 og ferie, så der var ingen vagt. Og min områdeleder var langt væk. Så fandt man en fagforeningsformand, der var tættest på. Kendte ham godt. Og det var godt og har meget at sige. Men det tog halvanden time.... Et skrækscenarie, at skulle stå med det alene – det betyder helt klart noget, at man ved, hvem man kører med [togfører]."

"Jeg vil ikke undvære det – men jeg vil ikke betragte det som en stor hjælp. (…) Jeg ville bare væk fra stedet – og at vente på at én fra Sikkerhedstjenesten eller Fagforeningen skal komme, dét har ikke hjulpet – på den psykiske del."

13.5.2 Hjælpen var som beskrevet

En del lokomotivførere fortæller i interviewene, at hjælpen var, som DSB havde beskrevet under lokomotivførernes uddannelse og under deres videre arbejde.

"Påkørselsvagten er faglig rigtig dygtig – han var en stor hjælp. Da han kom, fik jeg en stor krammer."

"Jeg var glad for de to kolleger på stedet … Påkørselsvagten kom efter 40-50 minutter, men jeg var godt tilfreds for jeg kendte ham, og han var empatisk."

"Jeg tror faktisk den fungerede. (…) Der går max 15 minutter, så sidder jeg i ambulancen og får førstehjælp."

"Den var super god. For jeg nåede jo ikke at være alene derude. Det tror jeg betyder rigtig meget."

"Det var lige efter bogen."

”Det var egentlig talt, hvad vi var blevet stillet i udsigt.”

”Jeg synes, at i begge tilfælde har hjælpen været meget fin.”

13.5.3 Politi og Falck, fagforening, instruktør, påkørselsvagt, togfører, taxachauffør

Lokomotivførerne nævner ofte i interviewene, at det er politi og Falck-reddere, som kommer først. De har en delegeret magt i kraft af det arbejde, de har. Desuden har de en magt, som de mennesker de er, med de værdier de har.

”Politi og ambulancefolkene var rigtig flinke og behagelige. Jeg fik hurtigt taget udåndingsprøven (…) Der kom en taxa med en ny lokomotivfører, jeg kørte med taxaen alene til Hovedbanegården (…) Taxachaufføren er pissenysgerrig.”

” Og her [efter at redningsmandskabet har placeret en mand i førerrummet] var der lidt flimmer, da han ville have nøglen til toget – i modstrid med, at man har lært, at man ikke skal aflevere nøglen … Følte jeg blev skærmet, som jeg skulle … men havde ikke behøvet, at politiet senere kom og fortalte, at nu havde de fundet ham – ”helt sikkert død.”

”Politiet – de var flinke, professionelle og dygtige. Og da vi gik gennem toget, var passagererne behagelige og støttende. Ingen, der var sure.”

”Den er upåklagelig. Falck-mand, instruktør og lokomotivfører, de er rolige.”

”Det var fint nok. Har nok ventet i 20 minutters tid. Det var jo ude på landet. Havde kontakt med passagererne. Det var unge mennesker, som skulle til byen og til fest. De ville forlade toget. Så måtte jeg sige ”det må I ikke!” … Én af passagererne blev så tosset over, at toget ikke kørte videre, at én af indsatslederne måtte gå ind og smide hende ud af toget.”

”Synes egentlig, det var godt - fint nok. God opmærksomhed – men fornemmede, man tænkte, at ”han er færdig!” - fordi jeg kun var elev. (…) Mange modkørende tog kunne se, at det var mig, der sad i toget.”

”Ham, der skulle hjælpe mig, troede vi var bon-kommerater. Han bagatelliserede det. Næste dag blev jeg ringet op, og så hørte jeg ikke mere.”

”Professionelt udført. – Jeg synes generelt, at alle påkørselsvagter prøver at være i øjenhøjde med situationen. De skaber rammerne. De skærmer. Det synes jeg, de er uddannet godt til.”

”Så satte jeg mig op i toget – og så ringede jeg til togføreren, at han skulle komme ud til mig. Så ringede jeg til Driftscenteret og fortalte at ”sådan og sådan”, og så får jeg at vide, at jeg ikke må køre videre. Så siger jeg – ”det bliver jeg nødt til. Hvor får du en anden fra? Og hvis jeg ikke får lov at køre nu, kommer jeg aldrig ud at køre igen!” Og så får jeg lov til at køre til næste station.” [14 dage forinden – med 140km/t – havde der været en lignende episode med tre drenge i sporet, der lige når at springe væk].

”Jeg synes egentlig, at tingene kørte ret smart derude. Folk kendte deres roller. Politi og Drifts- og Sikkerhedsvagt var super professionelle.”

”Man kan sige – jeg var rystet – måske er det ønskværdigt, at dem, der kommer, ikke *bare* lige har vagten den dag. Det er vigtigt, at det er nogen, der har kompetencen.”

”Togrevisoren var egentlig til mere besvær end til gavn – men nok godt, at hun var der med det samme.”

”Der går, det er svært at sige – et kvarter til 20 minutter. – Det meste af tiden er jeg faktisk alene, for togføreren skal jo sørge for, at passagererne kommer videre. (…) Det gjorde mig faktisk lidt utryg, at de kom og sagde, at jeg ville blive sigtet for manddrab – efter at de altså først havde sagt, at ”det var da ikke så godt” og sådan. Jeg var overhovedet ikke forberedt på det. – Så kommer min fagforeningsformand. Jeg kendte ham – det var ok. Jeg havde været ked af, hvis det havde været én af de andre.”

13.6 Lokomotivførerens hjemkomst

Først når lokomotivførerne er hjemme kan de tage uniformen af, og eventuelt få fortalt om personpåkørslen til andre i et tempo, som passer ind i øjeblikket. Det er meget forskelligt fra person til person, hvem de ønsker at tale med og hvor længe. Det er først på det tidspunkt, at der ikke er en klar plan for, hvad der skal foregå, og hvem der skal handle.

13.6.1 Tager alene hjem eller til andre

”Jeg kørte i min egen bil hjem. Min hund var hjemme. Ringede til min træningsmakker i fitnesscenteret. Var helt rolig. Efter aftensmaden fortæller jeg min familie det. De spørger, om jeg skal have psykologhjælp.”

”Jeg gik – med tårerne trillende ned ad kinderne.” [Det var midt om natten].”

”Bliver spurgt [af to personaleledere] om de skal følge mig hjem, men vælger at tage en taxa selv … og så fortæller taxachaufføren, at der jo er sprunget én ud foran toget.”

”Jeg kører alene i taxa tilbage til Hovedbanegården og derefter alene hjem til mig selv… Jeg bor alene. Men jeg ringede til min storebror.”

”Jeg kører alene fra Hovedbanegården til min kæreste, som jeg ikke havde ringet til i forvejen (…) Hun vidste godt, at sådan noget kunne ske (…). Min kæreste er meget bedre til det med følelser, end jeg er.”

”Bliver kørt hjem med taxa og har søskende og familie tæt ved, som jeg bare kan dele med. Vurderer mig selv som psykisk stærk.”

”Kan ikke huske det … min kæreste kom hjem kort tid efter.”

”Da vi havde skrevet rapporten under, siger tillidsmanden: ”Vi skal op og have en øl i fælleskantinen. Jeg følger bare med. Men jeg skal ikke have nogen øl. Drikker tre sodavand og føler det [situationen] malplaceret. Beder om at få en taxa hjem. - Taxachaufføren snakker ”hold kæft en god dag. Jeg har tjent kassen – der har været en påkørsel.” ”Ja, det er mig, der har påkørt manden.” Så blev der stille … Min kone var hjemme. Hun vidste det, men hverken hun eller jeg vidste, hvad det indebar. – Jeg beroliger med, at jeg skal til psykolog i morgen.”

”En kollega hentede toget, og så kørte jeg med hende. Blev taget imod af min gruppeleder til samtale og en kop kaffe. (…) Min kone kom og hentede mig.”

”Jeg fik en taxa til X station … kørte selv [efter aftale] hjem - og min kone var adviseret.”

”Jeg tager hjem med en taxa.”

”Påkørselsvagten sørgede for, at jeg kom på toget, og at min kone tog imod mig.”

”Min fagforeningsvagt kører mig i taxa til [hjemsted] station. Så tager jeg min bil og kører hjem til min mand.”

13.6.2 Bliver fulgt hjem af en fagforeningsrepræsentant eller en DSB-ansat

Nogle af lokomotivførerne bliver fulgt hjem af en fagforeningsrepræsentant i en taxa. Det er så forskelligt, hvordan den enkelte lokomotivførers livssituation er derhjemme, og hvad, der er det rigtige at foreslå fra fagforeningsrepræsentantens side. Desuden er det usikkert, om lokomotivføreren selv siger, hvad han eller hun mener er bedst for vedkommende.

Den person, som følger lokomotivføreren hjem skal forsøge at sætte sig ind i, hvad der er bedst for lokomotivføreren. Vedkommende skal bruge sin indlevelsesevne til at handle, så det tjener lokomotivføreren bedst.

”Fagforeningsrepræsentanten kørte mig til Hovedkontoret, hvor vi talte om fakta og om, hvordan jeg havde det. Jeg sagde, jeg havde det ok. Derefter kørte fagforenings-repræsentanten mig hjem. Jeg sagde til ham, at jeg bor alene, så han satte mig bare af. (…) Jeg sad alene i nogle timer, så gik jeg i seng, sov et par timer og stod op.”

”Kommer hurtigt i en taxa … og får aflagt rapport på Hovedbanegården. Kommer hjem i en taxa sammen med en fra fagforeningen … som spørger om han skal blive, til der kommer en hjem. Jeg afslår … og er alene til min kone kommer hjem.”

”Trygt at gå med påkørselsvagten til taxa. Men inden der skulle skrives rapport, gik vi ind efter kaffe på personalefaciliteterne – og det var ikke så rart … Ville gerne have været skærmet der.”

”Der blev taget hånd om mig hele vejen igennem.”

Der blev sendt sms for at sikre at min kæreste var hjemme.”

Vi [fagforeningstillidsmand og X] tager sammen på Skadestuen på ”Riget”, for at se, om jeg er 100% ok. Tror det var en Beredskabs-psykolog. Så får jeg en taxa hjem. Min kone er der.”

”Fagforeningsformanden foreslår, at jeg ringer hjem og fortæller, hvad der er sket. Så min kone tager hjem fra arbejde, så hun er der, da jeg kommer hjem.”

”Der kommer en afløser fra X-by. Går med påkørselsvagt over til taxa og kører ind til Y-by. Sidder i kantinen og snakker … tager toget sammen med en kollega og god kammerat, som kører med mig hjem, og vi sidder og snakker nogle timer.”

”Kørte hjem i taxa – fulgt hjem af fagforeningsrepræsentant. Min kone var hjemme. Jeg havde ringet i forvejen.”

”Ham fra fagforeningen kører med mig hjem. Bliver fulgt helt hjem. – Min mand var hjemme – skulle have været på arbejde.”

”Personalelederen og jeg kørte i taxa sammen. Min kone var hjemme – hun er social- og sundhedsassistent – vi har altid talt om det.”

”Påkørselsvagten kørte mig til Broen – og så kom påkørselsvagten fra Sjælland og kørte mig hjem. – De havde kontaktet min søn, så han var hjemme. Det synes jeg ikke var godt. Hans mor var død året før. Havde været smartere, at det var den ældste.”

” Det gjorde fagforeningsformanden – i taxa. – Ja, min kæreste var hjemme. Hun spurgte, ”hvorfor kommer du nu?” Det gør jeg fordi jeg har haft en påkørsel.”

”Min områdeleder kørte mig næsten hjem. Tog de sidste kilometer selv i bil – efter aftale. Min kone var hjemme.”

”Så [kontakt med] påkørselsvagten – som foreslår en taxa til H. Så kører jeg med lokomotivafløseren til næste station. Tager taxa til Hovedbanegården. – og så kører påkørselsvagten mig hjem. – Det var lidt ligegyldigt … ikke helt fair, at jeg selv skulle finde rundt.”

”Vi blev fulgt hjem hver især af påkørselsvagten (…) Havde spekuleret hele vejen hjem, om jeg skulle sige noget, da min kone var sygemeldt [med depression] på det tidspunkt – men gjorde det.”

”Påkørselsvagten kørte mig hjem. Og jeg havde ringet hjem til min kæreste – så hele huset stod på den anden ende. For kæresten havde jo fortalt [til børnene også].”

14. Hjælp og støtte til lokomotivføreren efter personpåkørsel

14.1 Indledning

Der er ikke to personpåkørsler, som er ens, og der er ikke to lokomotivførere, som er ens. Nogle lokomotivførere har behov for hjælp og støtte efter personpåkørslen, andre har mindre behov. Det afhænger i høj grad også af, hvordan hjælpen og støtten bliver tilbudt og hvem, der tilbyder den.

Nogle af de interviewede lokomotivførere har været ude for mange personpåkørsler og ser tydeligt forskellen på de påkørsler, hvor de efterfølgende har fået god hjælp og støtte og de påkørsler, hvor hjælpen og støtten har været dårlig.

14.2 Efterfølgende kontakt

14.2.1 God kontakt fra ledelse

I nogle situationer har lokomotivførerne fået netop den hjælp og støtte, de har haft behov for. For at kunne hjælpe og støtte lokomotivføreren er det vigtigt, at hjælpen og støtten kommer fra en person, som lokomotivføreren har tillid til.

”Det gjorde min daglige leder. Det var dejligt. Spurgte, hvordan det gik. Og bl.a. om de pårørende [til afdøde] måtte sende en blomst. Så satte jeg mig til at drikke … tror ikke jeg sov et døgn. Det var som om adrenalinen pumpede rundt i kroppen … skyldfølelsen over ikke at have set noget. Og så gik der to timer, inden jeg vidste noget.”

” Min personaleleder har været rigtig meget ind over. Intet pres med at jeg skulle i gang igen, så jeg havde fri en fire dage. – Det var lige før, jeg skulle gå på sommerferie, så det blev sådan, at jeg kunne få 14 rolige dage derhjemme.”

”Fra den samtale [med gruppeleder] blev jeg taget fra. Jeg får tilbud om psykolog, og det tager jeg imod. – Jeg havde nogle små venlige, kammeratlige samtaler med min gruppeleder … for at høre, hvordan jeg havde det.”

”Driftslederen siger – efter samtalen med psykologen, at jeg ikke umiddelbart skal på arbejde.”

”Fagforeningsmanden sendte en sms og ringede så op, og spurgte hvordan jeg havde det. Han giver mig besked om, at jeg skal have en samtale med en psykolog før jeg kan komme ud at køre igen.”

”Jeg har fået kort på en psykolog, som jeg kontakter og får en tid hos to dage efter. - Bliver spurgt om det var meget presserende eller … Synes jeg blev holdt meget i hånden.”

”På daværende tidspunkt *skulle* vi tale med en psykolog. … Gruppelederen sørger for akut aftale med psykolog næste dag.”

”Min områdeleder kontaktede mig. Han ringede og hørte, hvordan jeg havde det – om jeg havde nogen idé om, hvad planen var … blev tilbudt psykologhjælp. De spørger om *de* skal ringe, eller man selv kontakter. Man kan jo få en krisehjælp – lige med det samme. Men jeg havde jo min mand. ”

”Synes jeg blev holdt meget i hånden.”

”Ja, min områdeleder ringede og spurgte, hvordan jeg havde det, dagen efter.”

”jeg ringede selv næste formiddag og snakkede med min egen områdeleder. De ringede fra vores fagforening også – for at følge op – skulle ringe til Mølholm og have psykolog den vej om.”

”Inden jeg har forladt DSB kontoret, er der blevet aftalt møde med psykologen.”

14.2.2 Dårlig kontakt fra ledelse

Lokomotivførerne kan huske manglende hjælp og støtte. De kan huske, når der ikke har været nogen kontakt. For lokomotivførerne er det et svigt, som de bærer med sig. De ved ikke, hvornår næste personpåkørsel sker, men de har fået erfaringer med, at de selv må klare sig.

”Der sker jo det, at min mellemleder får en mail om, at jeg har haft en påkørsel. – En kollega kontakter [senere] min mellemleder – om han ved, at jeg har haft en påkørsel. Så ringer han op og skælder ud over, at han ikke har fået noget at vide [har ikke checket sin mail]. Han spørger, hvordan jeg har det, om jeg skal sygemeldes eller hvad. Jeg svarer, at jeg lige har aftalt med fagforeningsvagten, at jeg kan kontakte en psykolog. Det synes han er noget pjat … og gør opmærksom på, at hvis jeg sygemelder mig, så tager han min helbredsgodkendelse. Jeg siger, at jeg vil have den samtale.”

”På det tidspunkt … Trafikstyrelsen fjernede ens helbredsgodkendelse. Jeg snakkede med min områdeleder undervejs – fik aftalt med ham, at vi kontaktede hinanden, når helbredsgodkendelsen kom tilbage. Der gik 14 dage, og det begyndte at gå os på nerverne derhjemme.”

”Det er der faktisk ingen, der gør. På dagen for hændelsen snakker jeg med min gruppeleder, som orienterer om psykologhjælp via DSB.”

”Personalelederen havde sagt – hvis der bliver noget, må du endelig ringe.”

”Var selv inde at sige, at jeg ikke kørte videre den dag. – Jeg kontaktede selv min egen gruppeleder næste dag. Jeg fik et nummer til Mølholm.”

”Jeg har fået at vide, at jeg skal kontakte egen læge – og DSB’s psykolog. Ellers ingen, der kontakter.”

”Dagen efter var en søndag, så ingen kontakt. Så når vi til mandag, og jeg tager ind på arbejde, og så siger min gruppeleder - ”jeg skulle lige til at ringe til dig! – Bliver gjort opmærksom på ordningen med psykolog.”

”Overhovedet ikke. – Vi var begge sygemeldt [to lokoførere i førerrum] – og skulle selv kontakte psykolog.”

14.2.3 Kontakt til kolleger

De lokomotivførere, som har gode kolleger, har stor gavn af den hjælp, de har fået efter togpåkørslen. Lokomotivførerne føler sig trygge ved de samtaler. De kan tale mere åbent, og de kan være sig selv.

”Jeg kan huske, at jeg ringede til togføreren om aftenen.”

”Min kollega kom hjem til mig om aftenen. Han ringede og sagde, at han kom. Min kone var hjemme, og vi fik en lang god snak. Det har betydet meget for mig, at der er en kollega, som ved, hvad det handler om.”

”Jeg har talt med kollegaer, som vidste hvem det var, som trådte ud foran mit tog. De pårørende ville gerne tale med lokomotivføreren.”

”Bliver kontaktet af personaleleder, som tager sig godt af sine folk, dagen efter. Får tilbudt krisehjælp men havde prøvet krisehjælp før og fandt ingen nytte af psykologen, som ikke viste evne til at sætte sig ind i ens sted. Fandt samtalen med to kolleger mest givende.”

”Min leder sagde til mig, at det var uheldigt, at jeg kom til at sidde så længe… men jeg snakkede med kollegaerne. Nogle af kollegaerne vil hellere snakke om, hvad de selv har oplevet i stedet for at høre om det, jeg lige har oplevet.”

”Jeg ringer altid til min kone eller til mine to venner (…) Jeg har to gode kollegaer, som har været der for mig hele tiden. De ved, hvordan jeg har det. Jeg dækker over det over for andre med en smart bemærkning eller laver sjov. - Men *de* kender mig. De er mine livsvenner. Jeg kan fortælle dem alt, og det kommer ikke videre.”

14.3 Psykolog

14.3.1 God støtte fra psykolog

Lokomotivførerne har fået at vide, at der i hjælpen og støtten er et vist antal timer hos en psykolog. Psykologen er tilknyttet det firma, som DSB-ledelsen har valgt. Psykologerne befinder sig forskellige steder i landet. Nogle psykologer har viden om og erfaringer med at tale med lokomotivførere. I nogle situationer, er det hustruen eller kæresten, som har fået lokomotivføreren til psykolog.

”Havde dengang vores egen psykolog tilknyttet … det sødeste, du kan forestille dig. Jeg havde haft hende tidligere. Har aldrig været så glad for noget menneske som hende. Hun havde erfaring med lokomotivførere … det er ligesom at komme hjem til mor [efter fjerde påkørsel]. Prøver at få mig til at forstå, at det ikke er min skyld.”

”Min kone sagde en dag – du bliver nødt til at kontakte en psykolog. - Jeg ringer selv til Mølholm og får en aftale, og tre dage efter sidder jeg hos en psykolog. Har en samtale. Så kommer min kone og henter mig, og hun siger med det samme – ”jeg kan se, at det har hjulpet” (…) Han var åbenbart god til at stille de rigtige spørgsmål.

”Blev kontaktet af Mølholm. Skulle kontakte [lokal] psykolog. Det gik lynhurtigt. Havde én samtale. Det var godt … var god til at komme rundt om det hele.”

”Jeg synes begge gange, at det var rigtig, rigtig godt. Puh, jeg kunne mærke, da jeg gik derfra, hvor det lettede. Og derfor var det også, at jeg straks sagde ja anden gang. Og de sagde begge - ”hvis du har behov for det, kan du bare ringe.” Tilbuddet var der.”

”Jeg var så til psykolog dagen efter igen. Det var fint nok. En ung pige – men sindssyg dygtig. Kom med spørgsmål, når der var noget, hun ikke vidste.”

”Ringede ind til Mølholm - og fik én i mit område. Fik én, som havde tid – og også havde haft DSB folk inde før. Var der nok fem-seks gange. Det fungerede.”

”På dagen for hændelsen snakker jeg med min gruppeleder, som orienterer om psykologhjælp via DSB. Men jeg taler med en kollega, som har gået hos en psykolog, som ved, hvad det handler om – og hende tager jeg faktisk ind til allerede dagen efter. Og det var godt, for hun kunne fortælle, at sådan som jeg selv og min krop reagerede, at det var meget normalt.”

”Jeg fortsatte hos psykologen, og det endte med, at jeg fik en ekstra fridag [fast], så jeg kunne fortsætte med at gå der.”

”Fik én hurtigst muligt – et par dage efter. Det var godt – lige at få det fortalt én gang til. Havde jo talt om det med min kone … Jeg havde tre samtaler. Det fungerede godt. Ved den sidste kom jeg i arbejdstøj – og kørte så bagefter med kørelærer en tur forbi stedet. … En stor del af takken går til min kone.”

14.3.2 Dårlig støtte fra psykolog

Nogle af lokomotivførerne har ikke haft gode erfaringer med psykologsamtalerne. Hvis ikke psykologen har indsigt i og forståelse for lokomotivførernes arbejde, får lokomotivførerne ikke den støtte, de forventer. Lokomotivførerne vil gerne videre med deres liv, men det er ikke nødvendigvis meningsfuldt for dem at have samtaler med en psykolog.

”Efter nogen tid tænkte jeg - er jeg fuldstændig følelseskold? – Er det mig, der er noget i vejen med? (…) Ringede efter nogen tid til Mølholm og fik samtaler hos en psykolog. Hun var bare ikke dygtig nok. Hun ramte aldrig helt nerven i det hele (…) Jeg skiftede ikke til en anden psykolog.”

”Jeg følte ikke det store behov for at snakke med en psykolog, men blev anbefalet det. (…) Psykologen kunne have sat sig ind i sagen, før jeg mødte op. Da det ikke skete, kunne jeg ikke tage det alvorligt. (…) Det virkede som om hun havde sat tid af –en halv time!”

”Jeg havde én samtale – med DSB’s psykolog. Jeg syntes, det var lidt mærkeligt, lidt kikset - ”hvorfor vi ikke gik ud og kiggede på?” – Der var ingen grund til at fortsætte. (…) Der gik 10 år, før jeg kunne se bagud og se, at jeg ikke fik den hjælp, jeg skulle have haft.”

”Det var én, jeg selv valgte ud fra de muligheder DSB gav. Mener jeg havde fire eller fem samtaler … Jeg tror ikke, jeg tager imod psykologhjælp næste gang. Jeg er smed. Man er

lidt livsnøgtern, når man er i det forum – og så hjælper det ikke at sidde i et lyserødt rum og blive spurgt ud om sin barndom. Samtalen gik på alt andet end episoden, som om psykologen ville finde en årsag hos *mig* til, at episoden var sket. – Jeg var ved at skifte til en anden psykolog efter tredje samtale. – Det er ikke [om] mig eller [om] dér, jeg er kommet fra. Det er [om] her, hvor jeg er landet! ”

”Ringer til Mølholm, som sender mig til V, som skal visitere videre. Det første spørgsmål jeg får er- hvilken ”pakke” har du?” – Det var jeg ikke klar over. Blev så ringet op af en psykolog. Hun havde desværre ikke tid før ugen efter. Så jeg ventede faktisk seks dage på at komme til … Så jeg vælger selv et par dage efter at køre forbi [hændelses]stedet med en kollega. (…) Jeg kommer op på psykologens kontor. Han er lidt ”casual” omkring det – ”du er en af de mest raske mennesker, jeg har haft, så du kan bare køre tog igen.” Men jeg får fem samtaler. (…) Jeg ser bagefter, at han har skrevet, at jeg fik ti.”

”Opsøgte selv psykolog [ca. tre måneder efter påkørsel]. Ringede til Sundhedsforsikringen. – Jeg besøgte psykologen én gang. Det hjalp mig ikke. Det rum, man kommer ind i, fortæller mere om syge mennesker end raske. Og den måde han greb det an på! - Vi er *ikke* syge - følelser kan ikke være syge.”

”Jeg ringede til Mølholm – som sendte mig om til en telefonpsykolog, som jeg blev meget træt af. Hun ville have mig til at have nogle følelser, jeg ikke havde, men hun henviste mig til en [lokal] psykolog. Hun er rigtig sød. Vi tager en snak og uddyber nogle ting, og hun forklarer nogle ting, som var rare at vide [om reaktioner]. Var der den ene gang.”

”Psykologerne og psykiaterne har ikke hjulpet mig. Jeg har været hos forskellige og er blevet negligeret. Du skal bare tage dig sammen.”

”Gennem Mølholm. – Det var fint nok. Kun én samtale – men psykologen anede intet om at være lokomotivfører. Så jeg måtte starte med at fortælle om, hvordan mit arbejde egentlig er.”

”Jeg ringede jo på det der Mølholmnummer. Den første, jeg fik fat, i stiller så otte-ni spørgsmål - ”har du det dårligt?” – Ja, jeg ringer jo ikke, hvis jeg ikke har det dårligt!”

14.3.3 Andre erfaringer med psykolog

Nogle af lokomotivførerne fortæller om, at de har været i meget vanskelige livssituationer på det tidspunkt, hvor personpåkørslen fandt sted. I nogle situationer, har de selv kontaktet en psykolog. I andre situationer har de selv bestemt, hvad der skulle

tales om. Tilbuddet om samtaler med psykolog skal komme lokomotivførerne til gode. Ellers giver det ingen sammenhæng og mening for lokomotivførerne.

”Min kone fik en depression (…). Jeg ringede til forsikringsselskabets psykolog. Vi klikkede overhovedet ikke sammen. Jeg havde angst og frygt for at gå fra min familie. Vi var gledet fra hinanden. Det er så voldsomt, at bryde en familie op. Jeg kontaktede selv en psykolog – en mand-. Han er så dygtig.”

”DSB’s krisepsykolog. Havde fem eller otte gange – det var første gang i mit liv. Var selvfølgelig totalt chokket over at skulle tale om, hvad der var sket – Den måned var der nok 10 påkørsler på den strækning. – Det gik mig på, at jeg havde været med til at påkøre ham, men det gik mig endnu mere på – tanken om, at jeg skulle nå at påkøre endnu én, inden jeg havde fået det på afstand.”

”Jeg vælger selv en psykolog. Hun var faktisk god. – Jeg havde nok fem samtaler. Vi snakkede lidt om det, som *jeg* syntes, vi skulle snakke om. (…) Ved min påkørsel året før, havde jeg bekymret mig om, at jeg ikke havde nogen reaktion – men dét, syntes den psykolog, var helt i orden. (…) Har enormt svært ved at tale følelser med mænd. Dér var den første barriere. Og så var han [psykologen] tilbøjelig til at tale episoden ned.”

”Tre dage efter hos psykolog. Det var stille og roligt. Husker det var et dystert lokale. Vi snakkede det igennem, og jeg fortalte forløbet. – Jeg fortalte, at jeg nok mest var bekymret for to teenagere, som må have set det hele fra første række. Dem tænkte jeg faktisk meget på. – Da jeg gik derfra, sagde jeg, at jeg sådan set føler mig klar til at køre igen.”

”Jeg har hele tiden sagt til mig selv, at han [manden, som begik selvmord] ikke skal have lov til at ødelægge mit liv.”

14.4 Støtte fra kolleger

14.4.1 God støtte fra kolleger

De lokomotivførere, som har fået god støtte fra kolleger, har erfaret, at de ikke er alene med deres tanker omkring personpåkørslen. De har kunnet dele deres tanker med andre kolleger, som også har haft påkørsler, og som også har været igennem den procedure, der sættes i gang. Støtten fra kolleger betyder meget for den lokomotivfører, hvis liv og tanker er blevet mærbart påvirket.

”Det er meget bedre, at tale med kollegaer, som har haft påkørsler. Det er jo noget, som fylder.”

”Ringer på påkørselsvagten til bedste ven fra lokomotivførerholdet … gennem ham ved alle det.”

”Ja, fra kolleger (…) Al den hjælp man kan have behov for. – Der er snakken på Stuen. Man kan altid få hjælp. Kollegerne er supergode.”

”Der er støtte. For folk ved det jo. Der bliver ikke afvist, når man kommer og vil tale om det.”

”To fra Kolleganetværket ringede dagen efter, og det varmede utroligt. - Jeg blev så glad for de to opringninger, så jeg selv ringede til [kollega som havde haft påkørsel], og det var hun rigtig glad for.”

”Jeg har jo verdens bedste kollegaer – de fleste af dem i hvert fald. Det er ikke et tabu på arbejde. Man fanger ofte hinanden på tomandshånd og taler om det. Rygtet løber også hurtigere, end toget kører. – Lidt senere ringede de fra Kolleganetværket.”

”Den har været fin. – Der er meget værkstedshumor. Den passer fint til mig.”

”Ugen efter var der fest med Fagforeningen. De vidste jo godt alle sammen, at jeg havde haft en påkørsel, så de kom alle sammen hen og spurgte, hvordan jeg havde det. – Jeg var meget åben om det – og ellers [hvis kommentarerne bliver for friske] er jeg ikke bange for at lukke sådan nogle samtaler ned.”

”Første aften ringer jeg til en veninde, som også er lokomotivfører og har haft påkørsel – og snakker med hende en halv times tid. Så er der min mand [også lokomotivfører], som jeg snakker rigtig meget med. Og det sker over en lang periode.”

”Paradoksalt nok – jeg kommer med gruppelederen op på Centret. Der sad seks-syv lokomotivførere og havde det sjovt. Og så råber de jo ”hvad fanden laver du, T?” ”Desværre, jeg har lige haft en påkørsel … ” Så kommer de jo op og hen og giver både gruppeleder og mig en undskyldning. Går hen og giver hånd … de er kede af det. Ellers snakker jeg normalt om det med mine kolleger. Med dem jeg gerne vil snakke med … og dem, der spurgte, fik svar.”

”Nogen ringer, og vi taler om det – men mange vidste det jo ikke. DSB – overhovedet ikke. Var selv inde at tale med min leder om det. – Har haft det supergodt med at tale med kolleger om det. Jeg synes det hjalp mig at snakke om det. Havde behov for det – selvom jeg også snakkede med min kone om det.”

14.4.2 Dårlig støtte fra kolleger

De lokomotivførere, som har fået dårlig eller ingen støtte fra kolleger fortæller om følelsen af ensomhed midt i kaos. Ud fra de livsværdier, de har, forventer de, at kolleger træder til, hjælper og støtter. Når det ikke sker, er der ingen overensstemmelse mellem deres livsværdier og det, de går igennem efter en personpåkørsel. Deres situation bliver vanskelig at håndtere, og de har svært ved at se meningen med at engagere sig i arbejdet.

”Vi taler aldrig om det (…) Min force har været, at jeg er god til at fortælle om mine hændelser. Men mange bryder sig ikke om at høre om den slags ting.”

”Vi taler aldrig om det (…) Der er ingen, der spørger, og jeg fortæller ikke noget.”

”Især første gang ringede næsten hele holdet og spurgte, hvordan jeg havde det. Og de ville komme ud og snakke med mig. Anden gang ringede de ikke så meget. Synes faktisk jeg var lidt alene denne gang … der manglede lidt der. – Det kan også være, jeg lukkede af selv (…) så går der 14 dage – så er der en artikel på forsiden af Ekstrabladet … og dén avis skulle jeg ikke læse … Men gjorde det selvfølgelig alligevel. Det kom tættere på.”

”Der er nogle, der spørger, måske er de nysgerrige efter at få lidt at vide, hvis de selv en dag kunne ud for det.”

”Det måtte jeg selv rode med - ”Ja, T har haft en påkørsel”. - Meget lidt forståelse for, hvad det her egentlig var.”

”DSB har ikke fattet, at ethvert menneske, der står foran et lokomotiv giver lokomotivføreren en voldsom reaktion. Jeg kan jo ikke vide, om vedkommende træder til siden. Det centrale er, at når jeg siger jeg har brug for støtte, så skal DSB være der for én. Og det er de ikke. Hvis det ikke er et selvmord eller et selvmordsforsøg, tæller det ikke i deres optik. Jeg er stoppet i Kolleganetværket, jeg er stoppet som kørerlærer. Jeg er stoppet alle steder. Jeg gør kun det, som er højst nødvendigt.”

”Ingen. Dagen efter ringer områdelederen og hører, hvordan du har det. Og derefter er du overladt til dig selv.”

”Ikke ud over den gængse procedure. Selvom hensigten er, at der skal ske en opfølgning, så sker det nok ikke. – Måske svært at administrere.”

14.5 Tilbage til arbejdet

14.5.1 Tog selv beslutningen

Det er meget vigtigt for lokomotivførerne, at de selv er involveret i beslutningen om, hvornår de skal tilbage til arbejdet. Den enkelte lokomotivfører, kender sin livssituation og har måske nogle erfaringer fra de andre gange, vedkommende har været udsat for personpåkørsler. Det er de erfaringer, lokomotivføreren trækker på, når vedkommende beslutter sig for, hvornår han eller hun skal tilbage til arbejdet.

”Personaleledelsen ringede til mig, og jeg siger, at jeg kommer i morgen. Min familie siger, at hvis jeg er klar til det, så er det det, jeg gør. Nummer to dag kører vi samme strækning. Da vi kørte forbi stedet igen, var jeg yderst observant og klar til at bremse meget mere, end man ellers ville være.”

”Det gjorde jeg selv. Sagde – nu er jeg klar. Er i ”Rådighed” og kører sammen med kørelærer et par gange over stedet.”

”Tog selv beslutningen. Overvejede hvordan det ville være at passere stedet næste gang – men ingen reaktion.”

”Jeg tog to dage derhjemme. Kom ud at køre med en kørelærer … som var en god kammerat, som jeg var uddannet sammen med. (…) Styrede selv forløbet. Slet, slet ikke presset af nogen.”

”Jeg kontakter selv min gruppeleder og siger, jeg gerne vil tilbage på arbejde igen … Starter med at køre med en kørelærer ud forbi stedet.”

”Der blev ringet i weekenden. Psykologen kunne ikke se nogen hindring for, at jeg kunne gå i arbejde igen. Men mig i sidste ende, der tager beslutningen.”

”Efter to dage. Tog selv beslutningen.”

”Der gik otte-ni dage. Det var mig selv, der tog beslutningen – det havde jeg sagt!”

”Jeg kedede mig – jeg kan virkelig godt lide mit arbejde. Havde gået derhjemme et par dage … så jeg ringede til psykologen, om det var i orden, at jeg begyndte igen. Jo, det var det.”

14.5.2 Beslutningen blev taget

I nogle situationer har DSB og lokomotivførerne forskellige holdninger til, hvornår vedkommende skal begynde på arbejdet igen. Lokomotivførerne fortæller om store forskelle hos lederne. Nogle ledere presser lokomotivførerne til at begynde at arbejde ud fra hensynet til togdriften. Uanset hvilken begrundelse, der ligger bag presset på lokomotivførerne, virker det ikke befordrende og giver ingen mening.

”Jeg kan godt sige fra. DSB mener, at jo før man kan komme op på hesten igen, jo bedre. Men jeg skal nok sige til, når jeg er klar. For mig var det bedre at starte op stille og roligt. Komme, sætte sig ned, drikke en kop kaffe og snakke.”

”Min daglige leder ringer efter et par dage – ”nu slapper du af et par dage, og så ringer jeg og hører, hvordan du har det.” – Måske følte jeg mig lidt presset … for man har en licens, der kan tages fra én, og så tager det tid, før man får den igen.”

”Jeg gik bare i gang igen. Jeg følte mig svigtet – efterfølgende.”

”Mig selv … for når man er alene, er det ikke så rart at gå derhjemme. – Troede … jeg havde jo prøvet det før [tidligere påkørsler] – bare ikke uden min kone. Havde jeg ikke [dengang] kunnet få kufferten tømt derhjemme med min kone så … (…) Jeg har en veninde, som jeg har snakket en del med. Hun skubbede på, for at jeg skulle tale med min personaleleder – og samme dag, som jeg skal i arbejde igen, kommer personale-lederen tilbage, og vi holder møde. Jeg fortæller, hvordan jeg har det – ”jeg fungerer simpelthen ikke.” Kommer ikke til at køre de næste 14 dage. Må ikke køre tog, før jeg har talt med psykolog. – Når læge og psykolog har meldt tilbage til DSB, kan jeg gå i gang igen.”

”Jeg ringer til områdelederen og siger, at psykologen har sagt, at jeg godt kan køre tog igen. – Jeg er sindssyg autoritetstro, så når psykologen siger, at jeg er rask, jamen, så er jeg rask. Så det er otte dage efter påkørslen, at jeg er tilbage igen.”

”Den blev nærmest taget for mig. – Københavns kommune sagde, at jeg ikke kunne være sygemeldt længere – kunne ikke se, at jeg ikke kunne udføre mit arbejde – for jeg var ikke syg … Jeg spurgte i DSB, om jeg ikke kunne komme ud at programmere [næsten uddannet inden for Software], men det kunne ikke lade sig gøre. Havde åbenbart fået fat i den forkerte områdeleder. - Så blev jeg nødt til at gå ud at køre tog igen. Det var dét eller en fyreseddel. Der gik nok tre måneder.”

14.6 Følgevirkninger

14.6.1 Ændret tankegang, adfærd og sygefravær efter påkørslen

Alle de interviewede lokomotivførere har fortalt om tiden før personpåkørslen og tiden efter. Nogle af de interviewede lokomotivførere har haft mange personpåkørsler. I interviewsituationen ser de tilbage på deres livssituation. Det er vigtigt for de interviewede lokomotivførere at forklare, hvordan de har haft det. De fortæller, fordi de gerne vil hjælpe andre. De vil gerne, at DSB skal vide, hvilke følgevirkninger de har pådraget sig.

”I en lang periode blev jeg mere og mere indadvendt (…) havde svært ved at snakke med min familie.”

”Jeg står på Københavns Hovedbanegård og havde det ikke særligt godt. Blev nervøs, fik forfærdelig tinnitus og sitren i benene. Da jeg kom retur fra min tur, gik jeg op til vagten og sagde, at jeg gik hjem, fordi jeg ikke havde det godt. Vagten svarede, at det da var ærgerligt –”god bedring!” Det var fem dage efter den nat, manden trådte ud foran mit tog (…). Jeg tog hjem og tænkte, at nu bliver det da helt galt. Jeg mister sikkert mit arbejde (…) Jeg tager til lægen og ringer til min områdechef. Jeg får tid hos den samme psykolog og hun foreslog, at jeg skulle starte med antidepressiv medicin, men det ville jeg ikke, for så kunne jeg jo aldrig komme ud at køre igen (…) I stedet får jeg ti konsultationer ca. én gang om ugen og bliver sygemeldt af min læge.”

”Nedturen og sygemeldingen var en høj pris at betale for at passe mit arbejde.”

”Er blevet mere vagtsom. Bruger tyfonen mere. Og på [en vis strækning] det lange lys. … Fortæller som regel en hvid løgn, hvis folk spørger, om jeg har haft påkørsel.”

”Nærved-påkørsler – med folk, der bare går over sporet – påvirker. Man bliver mere vagtsom. Også over for forældrenes uopmærksomhed over for deres børn.”

” De eneste mén, jeg havde – når der var stille omkring mig, kunne jeg huske, hvordan hendes skrig var. Det var meget tydeligt. Det stod på over et halvt års tid – men med meget lang tid imellem (…) Engang imellem, når man kørte ind til stationen, kunne det godt gibbe i én, hvis nogen stod for tæt på perronkanten.”

”Der gik 14 dage – og det begyndte at gå os på nerverne derhjemme … glemte ting. Var ved siden af mig selv – uden at jeg selv var klar over det. Min kone sagde en dag – ”du

bliver nødt til at kontakte en psykolog". (…) Samme dag som jeg får helbredsgodkendelsen og skal afsted, tager jeg i døren, og samtidig kan jeg mærke, at min mave gør knuder. Tænker – den er gal."

"Jeg kan godt blive noget opfarende. Hvis der er nogen, der løber over sporet, så kan jeg godt finde på at rulle vinduet ned og råbe af dem – "I kan slet ikke komme med mit tog!" – Der er aldrig nogen, der har klaget. Ellers reagerer jeg ved at være helt ligeglad. – De går rundt med hørebøffer på!"

"Nej, ikke på den måde. Men jeg er blevet bevidst om, at det ikke er mig, der skal være træt. Jeg skal være oppe på mærkerne. De sidste par timer inden jeg skal på arbejde, der koncentrerer jeg mig om at være i ro. Har ændret mit væremønster, så jeg stopper med al form for arbejde inden."

"Inden hændelsen var vi på vej mod skilsmissen. (…) Jeg blev indadvendt. Lukkede mig inde og blev asocial og havde ikke lyst til at gå ud til noget som helst. I starten havde jeg svært ved at sove. Filmen kørte hele tiden … når folk snakker om det, ruller filmen … og i starten var jeg mere vagtsom, men efter et par gange – en uges tid – så forsvandt det."

"Det har der ikke været. – Jeg har efterfølgende været mindre følsom … før jeg lader følelserne løbe af med mig. Nogen gange har jeg haft tanken, om jeg ikke er så følelsesmæssig … Jeg har nok reageret med at se mere kynisk på det. Jeg tog tidligt beslutningen, at en anden skal ikke ødelægge mit liv. … Vi kører rigtig meget vildt ned. Det irriterer mig næsten mere at køre en stor rovfugl ned end en påkørsel. … Kommer jeg ind på en perron med unge mennesker – det er jo *jer*, det kommer til at gå ud over!"

"Jeg kunne ikke slippe bremsen i to år … jeg tror ikke, at jeg kunne mærke min krop. Jeg stod bare op og gik på arbejde. Jeg er ikke en type, der melder sig syg. Der kørte selvfølgelig hele tiden en film i mit hoved. – Jeg var meget introvert de første år. Ikke noget med at skulle ud at møde nye mennesker. Efter påkørslen og nok ti år frem, der har jeg været meget følelsespåvirket … været helt vildt ked af det - og vildt rasende over småting. Selv ligegyldige konflikter med mennesker. Gik i bad hele tiden."

"Kan ikke holde ud at gå hjemme. Men jeg kan møde op og gøre lokomotiverne klare - "sætte nøglen i." Fint fungerende skånetjeneste."

"Jeg er sygemeldt i den uge efter påkørslen. – Jeg er fuldstændig overbevist om, at jeg slet ikke er påvirket af påkørslen. Jeg har ikke selv kunnet se det. Der skal meget lidt til, før adrenalinen kører … jeg går meget let i alarmberedskab … To måneder efter har jeg en nærved-påkørsel, hvor jeg reagerede voldsomt ... Kan ikke styre mit temperament – over for kolleger, kunder. Har kort lunte. Havde ikke kontrol over det."

”x måneders sygfravær. – jeg havde det jo ikke ret godt. Jeg mærkede jo, at jeg ikke var i stand til at køre tog. – En absurd følelse at være syg – uden at være syg. (…) Jeg kunne se en gradvis eksponentiel stigning i, hvordan jeg reagerede.”

”Jeg kunne mærke mit temperament. Jeg kunne mærke, når jeg passerede stationen … var ikke bange, men nok utryg, når jeg passerede stedet. (…) Den observation, at efter ulykken, var det ikke det samme at passere en station. Hjertet begyndte at banke lidt hurtigere. ”

”Kørsel forbi alle stationer, den fremkaldte den oplevelse. – Jeg blev lidt mere opmærksom – lidt utryg – uden at det ændrede min måde at køre tog på. – Mere opmærksom på de mennesker, der går på perronen.”

” … måske blevet mere udtalt, at jeg ikke bryder mig om store mængder. En slags social fobi. Jeg holdt mig mere indendørs. De første tre uger efter gik jeg ikke ud. Det lagde min kone mærke til … at vi ikke kunne lave noget sammen. Hun ville gerne have, at jeg søgte hjælp. Men jeg ville klare det selv.”

”Jeg vil sige, at jeg har ændret adfærd i forhold til at være gennemkørende [på en station]. – Har sat farten 20 km ned og været mere ”alert.”

”Jeg kan stadig ikke køre over stedet uden at tænke på det. Jeg ser altid dér, hvor han var… Men det påvirker mig ikke i hverdagen. Kun i starten var jeg lidt mere følsom - og havde lidt lettere til tårer.”

”Jeg har været gået helt ned (…) Jeg kan ikke være sammen med andre mennesker, jeg holder mig helst for mig selv. Der er så meget af alt det, jeg har kunnet før, som jeg ikke kan mere. Jeg har haft det så dårligt, at jeg ikke har kunnet gå i forretninger (…) Jeg mister orienteringen og kan ikke klare forandringer (…) Jeg har meldt mig ud af foreninger.”

”Jeg har sagt nej til medicin selv om jeg har fået konstateret PTSD.”

”Fik problemer med at køre, når der var mørkt [det var mørkt, da påkørslen skete] - selvom morgenvagt også giver kørsel i mørke – Efter påkørslen blev jeg utryg om natten, når jeg ser buske bevæge sig ude i siderne (…) Tænkte rigtig meget på den unge mand. Det lå i baghovedet … jeg var den sidste, der så ham i live. En ung mand på 24 år…Holdt en gang [i bagerste førerrum] ved stop nøjagtig ud for stedet. Rullede gardinet ned – så op – og gik så ud i førerrummet. – Efterfølgende er det gået supergodt med at køre forbi stedet.”

”Jeg er blevet lidt mere nøgtern med det med døden. Før var døden ligesom på distancen. – Det eneste sikre her i livet … mere afklaret med det.”

”Ikke i forbindelse med dét der. Men kort tid efter havde jeg en påkørsel af en bil, hvor vedkommende *var* kommet ud af bilen … han forsøger at løbe toget i møde og vifter afværgende med armene, og jeg bremser – men det er jo alt for sent. – De første tanker, der kommer: Gad vide om der var flere personer i den bil?! Efterfølgende dér blev jeg lidt vred. Jeg bliver sådan lidt irriteret over, at det sker. Det var dét, jeg fik at vide af kæresten – at jeg var urimelig.”

14.6.2 Søvnmangel, mareridt, stress, agtpågivenhed

Flere af lokomotivførerne fortæller om, at deres egen læge har tilbudt dem antidepressiv medicin, men at de har sagt nej tak. De tør ikke lade sig behandle medicinsk mod depression, fordi det er fuldstændig uklart, hvilken antidepressiv medicin, de må tage. I nogle situationer får lokomotivførerne at vide fra andre kolleger, at medicinsk behandling er i orden.

Lokomotivførerne er usikre på, om de bliver afskediget, hvis de tager antidepressiv medicin ordineret af lægen. De er usikre på, om de må tage medicin mod søvnløshed ordineret af en læge.

”Jeg har problemer med at sove – får ikke søvn nok. Søvnrytmen er ikke skemalagt.” (11)

”Jeg har store problemer med at sove, bliver undersøgt for tinnitus hos forskellige ørelæger. Det forsvinder ikke. ”

” I begyndelsen glemte jeg – og jeg blev meget træt. … Jeg vil ikke kalde det mareridt, men mere drømme hen ad det. Mere at man tænker det igennem - kunne jeg have gjort det anderledes? ”

” Nogen gange har man en fornemmelse – både før og efter – nu får du en påkørsel! … Har lige fra starten prøvet at forberede sig på en påkørsel.”

”Hver mandag inde for at få massage – inde på DSB – og bagefter ind på Stuen [sygemeldt i fem måneder efter stressrelateret depression].”

”Fik stressanfald på vej hjem fra arbejde for fire år siden [knoklede med for meget derhjemme] – blev indlagt.”

[Mens kone lå dødssyg] ”Jeg kunne ikke sove. Har ligget søvnløs i dagevis. Hjernen blev ved med at fokusere. Mere forvirret end nogensinde tidligere. (…) Har aldrig været

stresset på arbejde. Har stadig den ventil, at hvis jeg får tilbagefald, kan jeg ringe til psykologen."

"Vi er blevet tudet ørerene fulde om medicin. Men vi får ikke at vide, at vi godt må tage medicin mod depression. Depression er tabubelagt. Ledelsen vil ikke have, at vi taler om det, og personalet er bange for at blive fyret."

"Jeg sov utroligt dårligt. Jeg vågner hele tiden nu. Har stadig koncentrationsbesvær. Jeg er "speedy". Først efter en rum tid, at jeg selv kan se det…Begyndte at interessere mig for Kolleganetværket. Får et kollegastøtte- netværkskursus. Her lærer jeg utrolig meget om, hvordan et menneske reagerer."

"Det har fyldt noget. Jeg har haft nætter, hvor jeg har ligget og set det hele igen. Og jeg har haft nætter, hvor jeg er vågnet op i sved. – Men det har ikke fyldt noget om dagen."

"Jeg kan ikke sove ordentligt. Hører hele tiden efter, hvad der foregår, og om der er lyde. Jeg er på vagt hele tiden (…) Jeg har så skiftende vagter, at jeg ikke kan få ro i i mit system."

"Jeg sover så dårligt om natten. Har haft stress – panikanfald, men ikke arbejdsrelateret. Fik sovepiller – men var lysvågen. Sygemeldt i tre-fire måneder."

"Jeg har haft mareridt. Det *har* jeg altså haft … hans påklædning … men det aftog. Kæresten siger, at jeg engang imellem i søvne råber "gå væk!"

"Jeg har haft nogle underlige drømme, hvor man kører et eller andet sted hen – og så kan jeg ikke bremse og kører ud i vandet [ved færgehavn]. Man kan godt sige, at man er blevet mere "langsynet". Man fokuserer meget længere fremme – mere agtpågivende."

"Det har det jo. - Jeg synes jo ikke selv, at jeg ændrer adfærd. Men familien, de mærkede det. I begyndelsen glemte jeg - og jeg blev meget træt. Jeg blev lidt aggressiv, da jeg fik at vide gennem politiet, at det var en 18-årig, som havde gjort det på grund af kærestesorg. Min datter var 13 på det tidspunkt. Vi valgte at tage en samtale med hende om, at man kan komme dertil, at man ikke kan se nogen udveje. Men der er altid en udvej. Og hvis du ikke lige kan snakke med os, så er der altid andre – i familien, en lærer osv. Selvfølgelig var min kone bekymret. For hun vidste, det kunne ske, men ikke hvordan man ville reagere."

14.6.3 Depression, selvmordstanker

Lokomotivførerne fortæller åbent om depression og eventuelle selvmordstanker. Hvis lokomotivførerne ikke får at vide af DSB, at de må lade sig behandle mod søvnløshed, depression og selvmordstanker, kan lokomotivførerne ikke skabe struktur i deres livssituation. De kan heller ikke overskue hvilke ressourcer, der er til stede i omgivelserne. De kan ikke se, hvordan de skal komme videre med deres liv.

”Da jeg havde det allerværst og ikke troede på, at jeg kunne komme til at passe mit arbejde igen, tænkte jeg på, at det var bedre ikke at være her, men det blev aldrig til konkrete tanker.”

”Ja. Fik depression.”

”Nej, men jeg fik en depression (…) det var surt det hele (…). Vi får ikke noget at vide om, at vi må tage antidepressiv medicin. Det er kun noget, vi kan snakke om med andre kollegaer.”

”Ja, det har jeg gjort mange gange … tænkt på at gå væk.”

”Sidste gang var jeg langt ude. Var afmægtig - ”jeg kan bare ikke mere, orker ikke mere!” – Det var året efter min kones død.” [T var alene i ferieperiode lige efter påkørsel].

”Ja. Efter 14 dage havde jeg ikke sovet. Kun drukket kaffe [efter kones pludselige akutte sygdom og død]. Influenza i en uge. Ulykkelig søn der græd. – Den nat kom jeg frem til, at jeg bliver nødt til at gå til læge. - Jamen, du har jo ikke sovet! fandt jeg ud af. Fik sovepiller – og det virkede. Var tilbage i arbejde igen efter tre uger.”

”Ja. (…) Har været temmelig syg. - Var voldsomt deprimeret.”

”Jeg kan faktisk ikke sige nej til det!” [i forbindelse med skilsmisse]

”Ja, det har jeg flere gange, og jeg har også tænkt på hvilke metoder, jeg ville bruge. Der har været perioder, hvor jeg ikke har kunne komme ud af sengen, hvor jeg ikke har troet på, at jeg ville kunne få det bedre. (…) Indimellem tænker jeg stadig på at begå selvmord (…) Det, som beskytter mig mod at begå selvmord er mine børnebørn.”

”Ja, det har jeg vel [i forbindelse med skilsmisse]. Men har så tænkt det igennem. Man kan godt have tanken – men det er jo ikke et tema!”

14.6.4 Samvær med familie, venner

Personpåkørslerne påvirker lokomotivførerne på forskellig måde. Afhængig af deres familiesituation og alder på eventuelle børn, har de mulighed for at forklare, hvorfor de har en ændret adfærd.

For en del lokomotivførere har personpåkørslerne kostet venskaber. Lokomotivførerne beskytter sig selv mod de mennesker og de situationer, som ikke hjælper dem videre i livet.

”Jeg har lært, at det har kostet os nogle venskaber. De venner, jeg troede på var der, var der ikke for mig og min familie.”

”Jeg kan ikke være et sted, hvor der er fuldstændig stilhed.”

”Påkørslerne er med til at gøre mig til den, jeg er.”

”Familien har spurgt ind. Jeg har været åben over for det, og de har kunnet spørge ind til det hele. – Min kone var nok mere chokeret – og vred over det.”

”Brugte meget tid på at tale med min familie om det – og alle mine gode venner, som spørger til det (…) og man kan se på folk, at de brænder efter at spørge: har du så kørt nogen af de mennesker ned? Og så får de et ærligt svar.”

”Tværtimod, vil jeg næsten sige. Efter den første påkørsel gik jeg til lægen, som sagde: du skal bare fortælle alle, der spørger. Fortæl, hvis du kan. - Og de har taget det pænt.”

”Jeg er så struktureret. … Jeg passer på mit ægteskab – og mine børn. Vi har et tæt familieliv.”

”Efter mit hoved var mine reaktioner ok … udadtil virkede jeg professionel. Meget struktureret. Men indadtil er det min kone, der ser det. Jeg isolerede mig meget – havde følelsesudbrud …. Min kone havde masser af gange – i fem-seks år – sagt: ”Gå til psykolog!” – Det kunne være gået helt galt.”

”Jeg har ikke det samme overskud til mennesker, som jeg havde før. Det dér med de store familiefester … kan lige være der et par timer, så må jeg hjem. Bliver stresset. Jeg har også isoleret mig – også over for kolleger – pga. den korte lunte, jeg havde lige i starten. Jeg holder ikke pause sammen med mine kolleger – men jeg kan sagtens tale med dem.”

”Ja, lidt. Nogen i den nærmeste familie hænger sig i det og ribber gerne op i det. Det er faktisk hamrende irriterende – dét, at jeg bliver spurgt, om jeg er ok!”

”Selvfølgelig har det påvirket mit forhold til min familie. Min kone bliver meget ked af det, hver gang, jeg ringer og siger, at jeg nu igen har været ude i en personpåkørsel. Hun kan jo godt huske, at jeg har været gået fuldstændig ned (…) Mine børn ved jo også, at jeg har haft det meget dårligt og hvorfor. Vi har talt om det. (…) Det har jo også betydning for, hvad min kone og jeg kan foretage os, og om vi kan have gæster. (…) Jeg kan slet ikke dét, som jeg har kunnet før.”

14.6.5 Samtaler med andre lokomotivførere

Nogle lokomotivførere taler kun med de lokomotivførere, de kommer sammen med privat. Andre lokomotivførere har samtaler på ”Stuen”. En del lokomotivførere nævner Kolleganetværket, undervisningssituationer, elever og Facebook. Men alle lokomotivførere ved, at en personpåkørsel kan ske når som helst.

For lokomotivførerne er det vigtigt, at der er nogle, der lytter til det, de forklarer. Både når det handler om selve påkørslen, reaktionerne og tiden efter.

”Når man ikke kommer sammen privat, taler vi ikke om den slags.”

” Ja, på dagen med meget god kollega …. ellers ikke samtaler, men bare nævnt det for kollega. Men samtalen er på ingen måde tabu blandt kolleger.” [Desuden udveksling via Facebook]

”Jamen, det sker sådan ret jævnligt. Især, hvis der en af de nærmeste kolleger, der har haft en påkørsel. Har heller aldrig lagt skjul på det. Her er intet, der skal holdes hemmeligt.”

”Ja, det hjælper mange gange at snakke med en kollega, der selv har prøvet det.”

”Jeg har nogle kollegaer, som jeg kan tale fortroligt med – det er også nogle, jeg kommer sammen med privat.”

”Jeg fortæller om det. Jeg kan godt lide at fortælle om det. Det hjælper mig.”

”Blandt kolleger synes jeg, at vi kan snakke om rigtig mange ting - ikke hvis vi sidder 20, men kun hvis vi sidder et par stykker. Vi er gode til at prikke hinanden på skulderen, hvis vi ser … ”det er vist længe siden, du har været rigtig glad”. Og folk er blevet bedre til at

tage imod det (…) Ja, har brugt det [Kolleganetværket]. Både til at læsse lidt af – også med det private. De kan lægge øre til – og så kan de henvise til, hvor man kan finde hjælp."

"Når kolleger fortæller, så fortæller man selv. (…) Jeg har jo haft elever, som altid spørger til påkørsler, og ja, så får de historien at vide. Det er svært at fortælle, at når man får en påkørsel, så bliver man aldeles arrig. Men det behøver man ikke fortælle sine kolleger."

"Jeg står jo og underviser engang imellem - og så snakker vi om det Men min indstilling er, at vi heller ikke skal dyrke det. Det hører jo til faget."

"Kom så i Kolleganetværket. Begyndte at åbne op og at kunne se, at det her er jo helt vanvittigt, at jeg har reageret sådan…Det, der åbnede mig, var at høre andre fortælle og så også selv fortælle. Har nok talt med mere end hundrede. Så mange der kom og sagde det samme. Det påvirkede mig. (…) Hvis man har prøvet det her, bliver man aldrig det samme menneske igen."

"Ja, de ved, hvor jeg er henne. Taler med mine elever. De er nysgerrige, og jeg taler gerne om det. Får efterhånden nogle ord – og et naturligt flow i det [der fortælles]. – Vi har et meget åbent miljø i dag."

"Jeg har i ekstrem grad praktiseret at tale om hændelsen – overfor alle. Især de nye kolleger deler jeg det med, for det kunne jeg selv godt have brugt … for at bryde det forbandede tabu, det er."

"Ja, vi snakker om det på Stuen hele tiden. (…) Jeg har et "kolleganetværk" i de kolleger, jeg møder dagligt."

"Ja og nej. Man kan komme ind på Stuen, og så fortæller man historien nogle gange. Det aflaster. – Her spiller fællesskabet en rolle – vise empati, opbakning, følelser."

"Har ikke brugt det [Kolleganetværket] selv. – Jeg kan godt lide, at det er der. Det virker som en tryghed – og et lille sikkerhedsnet."

"Bare gjort det på Opholdsstuen." (…) Man kan diskutere, hvilke kompetencer har de [Kolleganetværket] med sig?"

"Jeg har ligesom alle lokomotivførere haft samtaler med andre i Stuen. – Og det fungerede rigtig godt, og det var dejligt!"

"Jeg har altid være en af dem, som har taget mig af andre kollegaer. Jeg har altid spurgt til dem og snakket med dem, hvis de har haft det dårligt. Jeg har altid holdt hånden over de svage (…) Jeg har kæmpet deres sag, når der har været problemer. En af mine gode kollegaer har sagt til mig, at det nu er på tide, at jeg vælger mine kampe med omhu."

”Ja - også når jeg hører om nogen, der har haft en påkørsel. Man fornemmer hurtigt, hvis de ikke har lyst til at snakke.”

”Ja, det er jo ikke tabubelagt. Vi snakker om det, når det er der. – Vi skal være opmærksomme! Men man henvender sig også om en kollega til Kolleganetværket.”

14.6.6 Tilbagefald/behov for hjælp og støtte igen – fx mange år efter påkørslen?

Det er almindeligt, at lokomotivførerne kan få behov for hjælp og støtte igen flere år efter personpåkørslen. Nogle af lokomotivførerne har haft flere personpåkørsler, hvilket kan betyde, at behovet for hjælp og støtte hober sig op.

For nogle lokomotivførere er det en meget langvarig proces at komme videre. Side-løbende med deres arbejdsliv kan der ske ting i deres privatliv og familieliv (skilsmisse, alvorlig sygdom, død), som kræver hjælp.

”Kan få ondt i maven – tænker over, at det hele er noget lort. Sætter mig over i hjørnet. Kan pludselig begynde at græde.”

”Mænd har svært ved at gå til læge. Jeg er ikke god til at bede om hjælp. Jeg har trukket mig. - Jeg er brudt sammen og har siddet og grædt for mig selv.”

”Jeg gik fuldstændig ned. Jeg sad og tudede i sengen og kunne ikke foretage mig andet end at tude. Jeg kunne ikke stå op, og jeg kunne ikke sove.”

”Det gik ned ad bakke for mig. Jeg blev meget, meget træt og deprimeret, sov dårligere og dårligere. Fik angstanfald og ringede til min læge. Fortalte lægen om mit angstanfald. Startede på antidepressiv medicin, blev sygemeldt og fortsatte hos psykologen. Kontaktede min områdeleder (…) Der skete en indberetning til Trafikstyrelsen, at jeg tog antidepressiv medicin. Talte med min fagforeningsformand, som fortalte mig, at man ikke borer i, hvorfor folk er syge. Han fortalte mig også, at antidepressiv medicinsk behandling ikke er en hindring for at kunne komme ud at køre igen (…) Bliver langsomt sluset tilbage til arbejdet.”

”Nej. Ikke følt behov …. Men der har været flere episoder, og én især vil nok sidde. [Havde en nærved-påkørsel] … og da jeg kører videre, flakker mine tanker for meget. … Ringede op til disponent for at høre, om der var en anden lokomotivfører til rådighed. Det eneste gale - at jeg *skulle* have insisteret på kun at køre til Hovedbanen og ikke videre.”

”Nej. Ikke andet end at den sidste gang [påkørsel], der gik jeg også til psykolog. Det var mindre godt. Det hele gik i kage. Det var en weekend, og vedkommende kunne først en uge efter. Det var lige nøjagtigt, som det *ikke* skulle foregå. Det var ingenting værd. Glad for, at jeg havde de redskaber, fra den tidligere [psykologsamtale] – et eksempel på, *hvordan* det skal gøres.”

”Nej … [men] jeg har altid sagt, at der er én eller anden påkørsel, der vil knække mig. Jeg ved bare ikke hvornår.”

”Ikke endnu. (…) Jeg er bevidst om, at det *kan* ske. Men jeg er ikke bange for, at det sker. Jeg håber, at min åbenhed forhindrer, at det flyder over.”

”Begyndte at isolere mig … så spøgelser alle vegne. Det var frygteligt. Min kone kunne mærke, der var noget galt - pressede på. Kørte mig til læge … Var sygemeldt i tre måneder.”

”Nej – men undgår måske at se alt for meget om det i medierne.”

”Den tanke, at det måske ikke var selvmord [den seneste påkørsel] … det har ligget lidt og rumlet … Jeg blev spurgt [af politiet] om jeg ville modtage et brev fra afdødes ægtefælle. Så fik jeg lige et flashback – og så skulle jeg ned til psykologen et par dage efter – og tog det med.”

”Man bliver jo pisseirriteret, når man ser en ”sporløber” igen. Så reagerer man. Så både tyfonerer og råber man ud af vinduet og det hele. Men ellers, nej. Og det hænger nok også sammen med, at det jo ikke er tabu … og det er det, vi bruger hinanden til.”

”Masser af tilbagefald. De første fire år står helt i sort. Kunne ikke se, at jeg overhovedet havde problemer, selvom der var masser. At jeg var så hudløs. (…) Så langsomt begyndte det at flytte sig – en meget lang proces at komme igennem.”

”Der er kommet nogle slag nogen gange, hvor man har måttet samle sig selv op. – Jeg siger til mellemlederen på et tidspunkt, at hans måde ikke var i orden. (…) Det tog mig to år at finde mig selv igen efter påkørslen. I lang tid havde jeg fuldstændig normale traumereaktioner, som desværre på det tidspunkt var ret ukendte for mig. Efterfølgende har jeg taget kursus i krisepsykologi/traumatologi og har indset, at der er mange parametre i hændelsen både før, under og efter, som med fordel kan justeres. Jeg vil mene, at jeg, efter at jeg kom tilbage til overfladen, kender mig selv bedre.”

”Jeg har haft flere tilbagefald. Jeg har stadig behov for hjælp og støtte fra min kone, min familie og mine to venner. (…) Men det får jeg også.”

14.6.7 Tanker om arbejdsophør

Hovedparten af lokomotivførerne ved, hvornår de går på pension. De fortæller om den store omstillingsproces, som DSB er midt i, og som har betydning for deres tanker om ophør. De fortæller om den kultur, som DSB har haft, og om den kultur DSB har nu. Mange af de interviewede lokomotivførere har været i DSB i mange år og har erfaringer med de ændringer, der er sket.

”Vi taler om, hvor mange år der er til pension.”

”Jeg bliver, til jeg går på pension.”

”Vil holde som 65-årig – og ud at se verden noget mere.”

”Så længe jeg gider stå op om morgenen og gå på arbejde, så er det dét, jeg gør.”

”Havde man spurgt for fire-fem år siden så … men nu - så snart som muligt. Det arbejdsmæssige miljø inde hos os – det er blevet så dårligt inde på S-togene. Den måde vi bliver behandlet på … manglende respekt. Vi bliver presset mere og mere.”

”Som det er nu, så stopper jeg, når jeg bliver 62. Hele kulturen. DSB er ændret. Vi skal dokumentere alt efterhånden. Der er ikke forståelse for, hvad det vil sige at køre tog.”

”Alt er meget usikkert i øjeblikket. Det hele sejler… Jeg kan ikke i længden klare den usikkerhed.”

”Bliver til de smider mig ud – eller togene bliver førerløse.”

”Vil have min efterlønspulje.”

”Holder om 13 år [som 60 årig].”

”Jeg vil faktisk sige, at sådan som DSB bliver ledet lige for tiden, så overvejer jeg da. Det fylder skam allerede. Det har noget med ledelseskulturen at gøre … der bunder ud i: Der ansættes en lokomotivfører. Han uddannes, består tests. Det kører vi jævnligt. Vi kontrolleres hele tiden – den del har man hele tiden kunnet køre. Nu kommer der lige pludseligt nogen og sætter spørgsmål, om vi selv kan kontrollere det. En mærkelig verden.”

”Hvis der kommer en 2014 [påkørsel] igen … så stopper jeg måske nok.”

”Tænker en del på det. Jeg har været inde og kigge på pensionsinfo de sidste fire-fem år.”

”Ja, jeg stopper senest, når jeg bliver 65.”

”Har tænkt på det mange gange. Kan ikke udføre mit arbejde, som jeg selv vil. Jeg er ”kontakten” til mennesker, og jeg får så megen negativ kontakt. Folk, der spytter efter én og kalder én alle mulige ting. Min lunte er kortere. (…) Selve kernen i mit arbejde er jeg glad for. Men DSB er i en kæmpe omstillingsproces. Og der er mange kokke, der skal blande sig.”

”Jeg vil gerne, hvis jeg får mulighed for det (…) være helt fritstillet, når jeg er 60.”

”Jeg håber på, at vi kan få lov at trappe lidt ned efterhånden [med alderen].”

”Jeg tænker på det, men vil blive ved (…) Jeg håber, jeg kan blive ved til jeg er 65, men ellers til jeg bliver 60.”

”Jeg er tjenestemand og går, når jeg kan. - Det er jo alle steder – at alting bliver fornyet.”

”Der er længe til. Og jeg har det rigtig godt.”

”Jeg går om to år, hvis jeg kan slippe afsted med det. Jeg har været rigtig glad for mit arbejde i alle de år, men den drejning, det firma har taget, gør, at jeg synes, hver dag jeg skal afsted, nu er en pestilens.”

Litteratur

Antonovsky, A. (1987): *Unraveling the Mystery of Health*. San Francisco. Dansk udgave (2000): *Helbredets mysterium*. København.

Bille-Brahe, U., Egebo, H., Schiødt, H., Fleischer, E., (2007): *Reaktioner på togselvmord.* I: Psykolonyt,, nr. 8, 10-15

Ceccato V., Uittenbogaard, A. (2016): *Suicide in communiting railway systems: The case of Stockholm county, Sweden.* I: Journal of Affective Disorders. Jul 1; 198: 206-21

Danmarks Statistik, 2016. Variabler-DISPON_13
https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/Times/personindkomst/dispon-13

www.easymapmaker.com

Erazo, N., Baumert, J.J., Ladwig, K.-H. (2004): *Sex-specific time patterns of suicidal acts on the German railway system. An analysis of 4003 cases*. I: Journal of Affective Disorders 83,1-9

Erazo, N., Baumert, J.J., Ladwig, K.-H. (2005): *Factors associated with failed and completed railway suicides.* I: Journal of Affective Disorders 88, 137-143

Jensen, S.G., Konieczna, A. (2015): Selvmord i Danmark – rateudvikling for perioden 2003-2013. Center for Selvmordsforskning, Faktaserien nr. 35

Lindekilde, K., Wang, A.G. (1985): *Train suicide in the county of Fyn 1979-1982*. I: Acta psychiatry. Scand. 1985: 1972: 150-154

Lukascheck K., Baumert, J., Ladwig K-H. (2011): *Behaviour patterns preceding a railway suicide: Explorative study of German Federal Police officers' experiences*. I: BMC Public Health, 11:620

Lukascheck K., Baumert, J., Krawitz, M., Erazo, N., Förstl, H., Ladwig K-H (2014): *Determinants of completed railway suicides by psychiatric in-patints: case-control study.* I: The British Journal of Psychiatry, 205, 398-406

Løgstrup, K.E. (1983): *Den etiske fordring*. København, (1956 første udgave)

Mishara, B., Bardon, C. (2017): *Caracteristics of railway suicides in Canada and comparison with accidental fatalities: Implications for prevention*. Safety Science 91, 251-259

Ratnayake, R., Links, P.S., Eynan, R., (2007): *Suicidal Behaviour on Subway Systems: A rewiew of the Epidemiology.* Journal on Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine vol. 84, No 6.

Sundhedsstyrelsen (1998): *Forslag til handlingsplan til forebyggelse af selvmordsforsøg og selvmord i Danmark.* Udvalget til udarbejdelse af forslag til handlingsplan til forebyggelse af selvmordsforsøg i Danmark. Sundhedsstyrelsen.

Undervisningsministeriet (2010). Bekendtgørelse om uddannelse til lokomotivfører nr. 689 af 22/06/2010

Too LS, Spittal MJ, Bugeja L, McClure R, Milner A. (2016) *Individual and community factors for railway suicide: a matched case-control study in Victoria, Australia*.. I: Soc Psychiatry Psychiatr Epidemiol., Jun; 51(6):849-56.

Too, L. S., Bugeja, L., Milner, A., McClue, R., Spittal, M.J. (2017): *Predictors of using trains as suicide method: Findings from Victoria.* I: Psychiatry Research, 253, 233-239

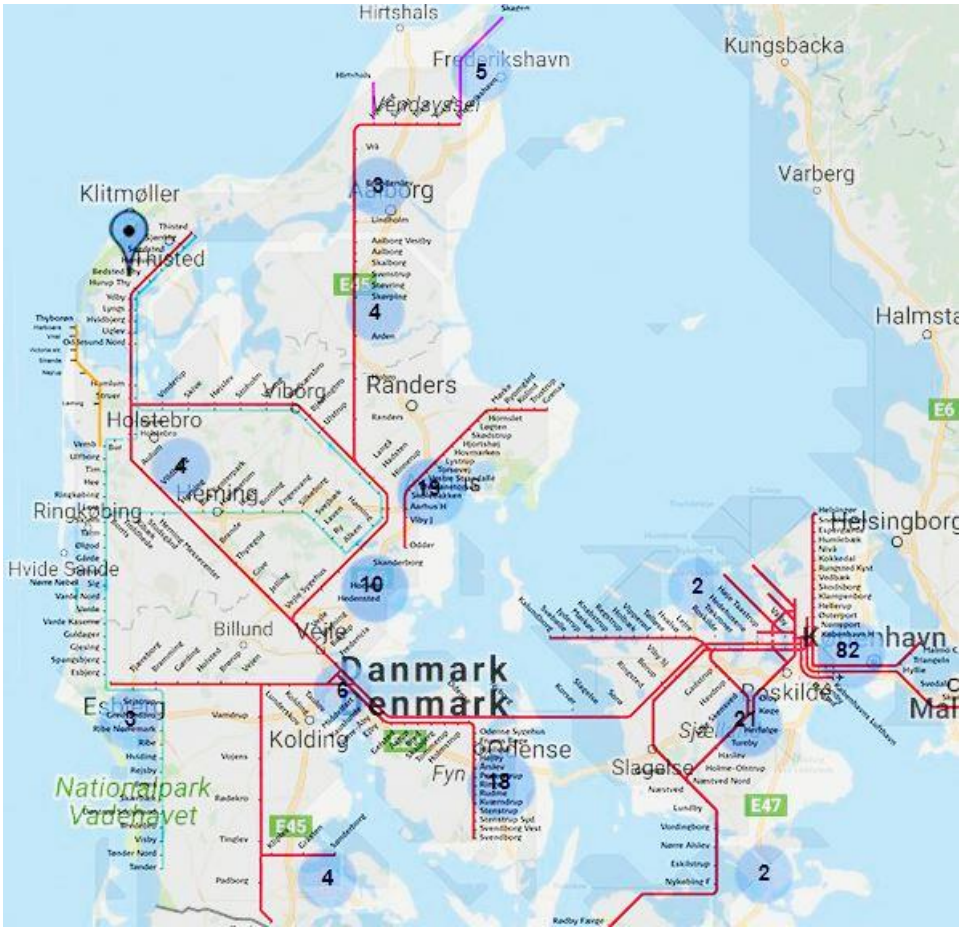
Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen. Vejledning til indberetningsbekendtgørelse nr. 1340 af 26. november 2015 (2016).

Troy, T., O'Donnell, I., (1995): *Variations in stress responses following involvement in a railway suicide or attempted suicide.* I: Counselling Psychology Quaterly, Vol. 8, 2

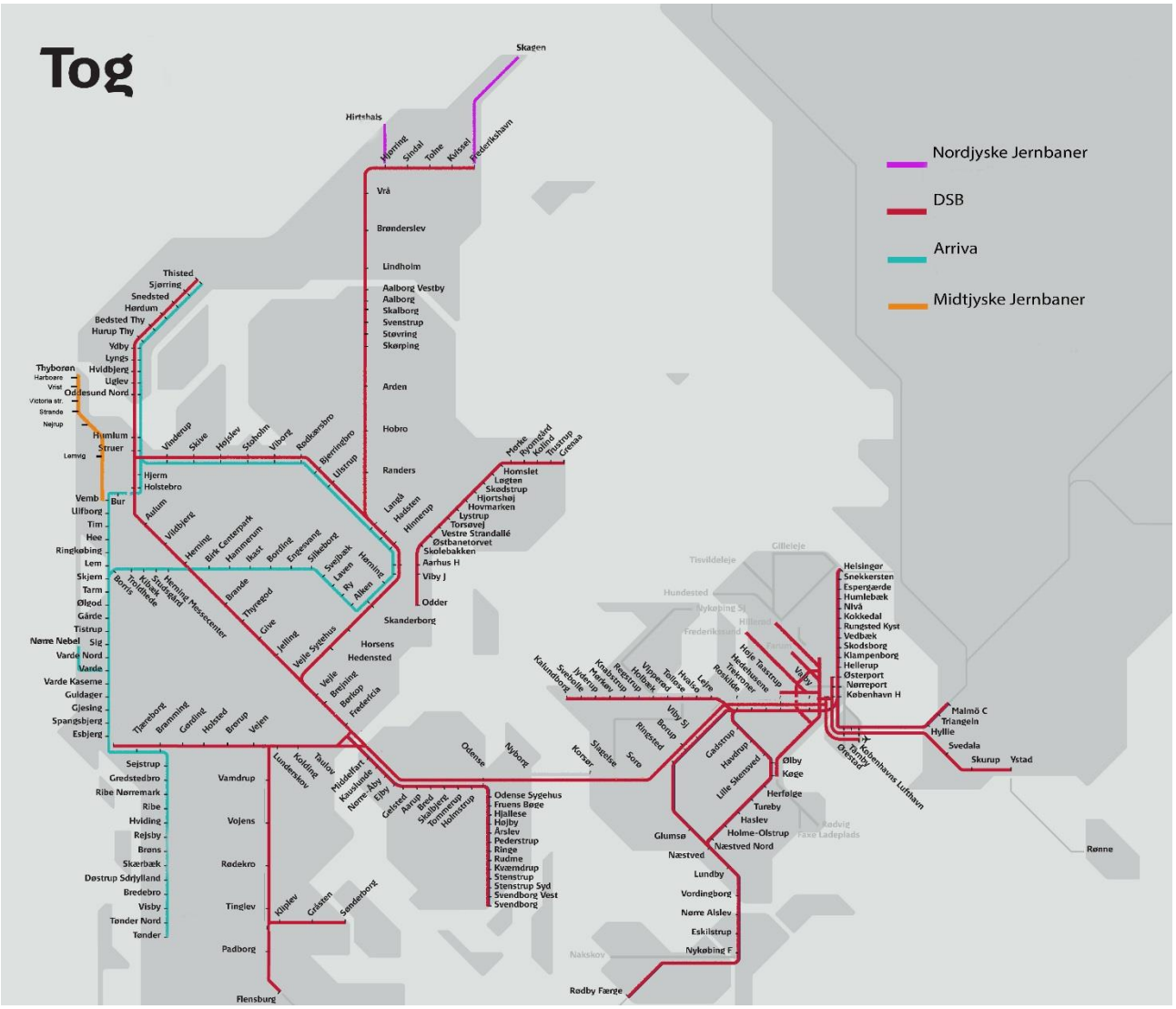
Webb RT, Kontopantelis E, Doran T, Qin P, Creed F, Kapur N. (2012) *Suicide risk in primary care patients with major physical diseases: a case-control study*. I: Arch Gen Psychiatry. Mar; 69(3):256-64.

Bilag

Figur 1A. Oversigt over områder hvor selvmord ved togpåkørsel har fundet sted og alle togstrækninger i Danmark

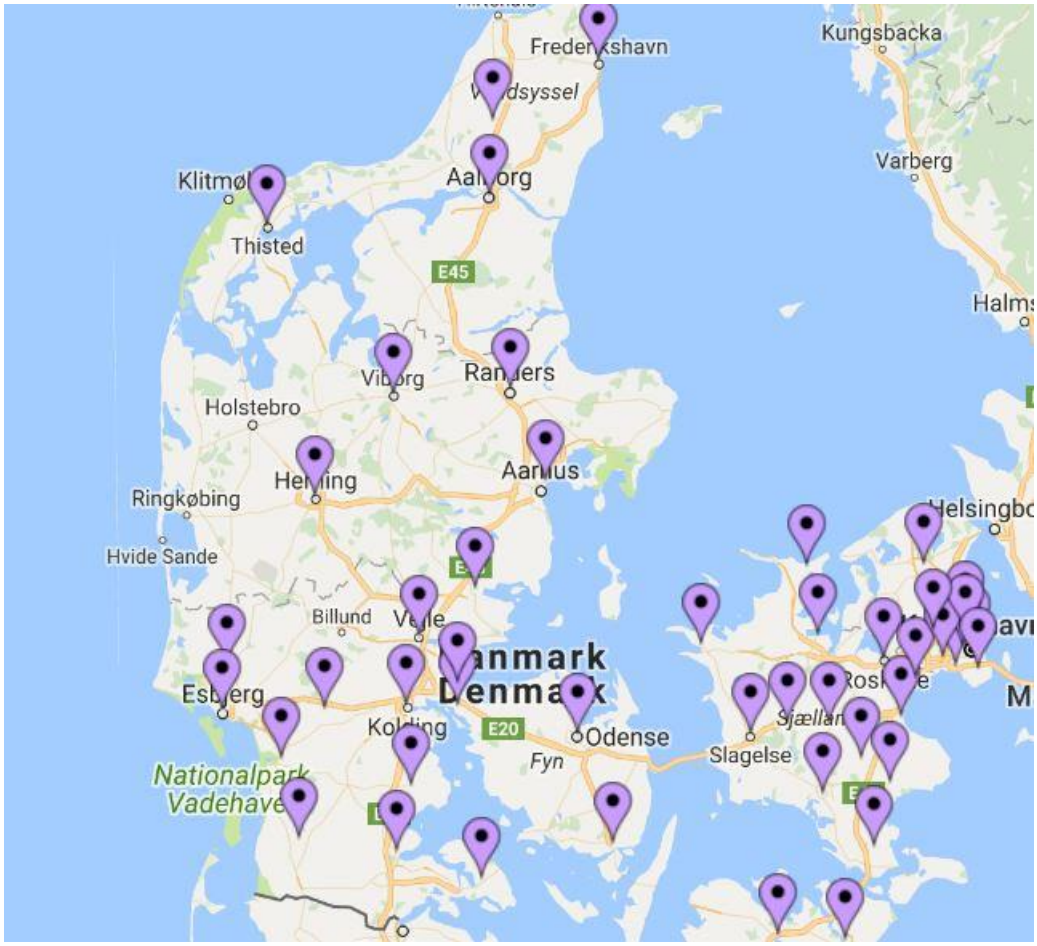


Figur 1B. Oversigt over alle togstrækninger i Danmark.



Kilde: http://vestkystruten.dk/da/planlaeg-din-tur/praktisk/transport/

Figur 2. Oversigt over psykiatriske sygehuse/psykiatriske afdelinger på somatiske



Kilde: http://psykfys.fysio.laitdev.dk/Links/Psykiatriske-hospitaler-centre-etc/

ISBN: 978-87-93124-35-6

WWW.Selvmordsforskning.dk