

Den sidste udvej på sporet

– jernbaner og selvmord i et historisk lys

Af René Schrøder Christensen

*“Togene er forsinkede - igen
og mange kommer nok senere hjem
Der var ingen der kunne forudse
det kom også fuldstændig bag på DSB
at jeg sprang fra livet
tog alting for givet
og uden at sige farvel
gjorde jeg det bedste for mig selv”*

(Annika Aakjær: *Det Bedste for Mig Selv*, albummet *Missionær*, 2010).

Et tragisk aspekt af jernbanedriften, som berører personalet dybt, er personpåkørsler og herunder den særlige type, hvor offeret selv har valgt det. Toget er i den sammenhæng et redskab for en handling med årsager, der ikke har noget med jernbanen som sådan at gøre. Ikke desto mindre er det en mørk side af jernbanevirkeligheden, som kan have meget store konsekvenser for de involverede lokomotivførere og andet togpersonale. Og foruden de menneskelige implikationer for ofret, ofrets pårørende, togpersonalet og oprydningspersonalet bliver også de øvrige rejsende påvirket i større eller mindre grad – og der er desuden en stor økonomisk byrde forbundet med fænomenet. Selvmordsraten på jernbanen har historisk været lav, men er i de seneste årtier vokset væsentligt.

Det hedder sig, at man som lokomotivfører må forvente at blive udsat for mindst én personpåkørsel i sin karriere,¹⁾ og ifølge en artikel på DR.dk oplever en lokomotivfører i gennemsnit meget hyppigt såkaldte nærved-ulykker.²⁾ I de senere år har der i DSB været forøget fokus på problemstillingen for togpersonalet i almindelighed og lokomotivføreren i særdeleshed. Personpåkørsler kan have stor indflydelse på de berørtes fortsatte arbejdsliv – selvom de er helt uden skyld. Uheld og sikkerhedsforbedringer i den forbindelse bliver ikke behandlet i denne sammenhæng, og langt de fleste dødsfald på jernbanen skyldes ikke uheld – men selvmord der udgør op mod 80% i dansk sammenhæng.³⁾

Medierne har i de seneste par år haft øget fokus på emnet – ikke som sensationsjournalistik, der i øvrigt ville være ulovligt,⁴⁾ men med fokus på fænomenet mere generelt – ikke mindst de konsekvenser, det kan have for den enkelte lokomotivfører, der uforvarende bliver udsat for en sådan hændelse. Blandt andet producerede *Danmarks Radio* i 2018 programmet “Jeg vil dø” samt en webdok om en lokomotivfører, der har været udsat for fire hændelser af denne type i sin karriere.⁵⁾ Flere dagblade har ligeledes haft fokus på emnet – senest i *Politiken*, der bragte en historie om en kvindelig lokomotivfører med posttraumatisk stress som følge af tre påkørsler og 14 nærpåkørsler,⁶⁾ men også *Fyens Stiftstidende*, *Information* og *Kristeligt Dagblad* mfl. har skrevet om emnet de senere år.

Foranlediget af det aktuelle fokus på selvmord generelt og på jernbanen i særdeleshed er det i denne artikel målet at sætte fænomenet i et historisk lys. Der er tidligere kun i begrænset omfang set på selvmordsproblematikken i et længere historisk perspektiv, og i særdeleshed gælder dette i forhold til jernbanen. Det er dog muligt at fremdrage statistisk materiale specifikt for jernbanen helt tilbage til jernbanens introduktion i Danmark. Der vil være mulighed for at udbygge undersøgelsen med arkivalisk materiale, som detaljeret beretter om hændelser, men det er ikke målet her.⁷⁾ I stedet gives et overblik over problemets omfang og et vue over den eksisterende forskning på feltet – både i dansk og international sammenhæng – og på baggrund af dette kan der peges på nogle mulige sammenhænge. Tidsrammen er 1835 til 2018, afgrænset af den officielle statistiks tabeller – og rummende den danske jernbanes epoke fra 1847 til i dag.

Først skitseres temaer i eksisterende litteratur om selvmord og jernbaner, og der peges på forskningscentre, som arbejder med emnet og dernæst mediernes behandling af temaet. Efter en kort karakteristik af kildematerialet behandles den generelle historiske selvmordsudvikling i Danmark i forhold til befolkningstallet, og der peges på mulige sammenhænge med samfundsforhold og andre faktorer.

Dernæst beskrives udviklingen i metodevalg, inden udviklingen af jernbaneselv mord behandles. Sammenhængen med jernbanens udstrækning og hyppigheden af trafikken undersøges i forhold til selvmordshyppigheden, og der peges på andre mulige sammenhænge. Til sidst refereres en række danske undersøgelser af fænomenet, som desuden har haft fokus på de andre ofre for selvmordshandlingen: togpersonalet.

Forskning

Selv mordsforskningen har i de sidste mange årtier hovedsagelig haft et medicinsk/epidemiologisk og psykologisk felt, drevet af læger, psykiatere, psykologer og sociologer ofte med forebyggelse som tema. Det er i høj grad også et sociologisk felt – med Emile Durkheim som foregangsmand. I *Selv mordet* fra 1897 undersøgte han forskellige forklaringer på selvmordet – klimasammenhæng (flest i tempereret klima), årstider eller sociale sammenhænge (f.eks. religion: der var langt større andel af selvmord i protestantiske områder, her nævnes Danmark specifikt, og langt færre i katolske områder som Spanien og Italien – bl.a. fordi det var forbundet med en opfattelse af synd). Durkheim opererede med fire forskellige typer selvmord, som dog ikke skal uddybes her,⁹⁾ og han er blevet kritiseret for ensidigt at fokusere på sociale faktorer og dermed glemme andre, men hans forskning danner grundlag for senere undersøgelser. Durkheim fandt, at jo mere jord, der blev dækket af jernbane, desto mere almindeligt ville det blive at finde døden ved at kaste sig under et tog – et udgangspunkt flere andre siden har efterprøvet, og som også skal behandles i denne artikel.⁹⁾

En særlig vinkel i forskningslitteraturen har været selvmordet på jernbanen, og der bruges ofte kræfter på at forstå hvem (alder, køn, diagnose), der begår selvmord, samt hvor (særlige steder), hvornår (årstid, tid på dagen) og hvordan (metode) der begås selvmord – bl.a. for at kunne finde en metode til forebyggelse. Der er bidrag og undersøgel-

ser fra mange lande i Europa, Nordamerika, Australien og Japan. Metoder til og hyppighed af at tage sig af dage varierer fra land til land, men der er i forskningen en vis konsensus om mulige forstærkende og svækkende forhold.

Der er foretaget enkelte specifikke undersøgelser om selvmord i Danmark, bl.a. en undersøgelse af jernbaneselv mord på Fyn 1979-1982.¹⁰⁾ Karakteristika for den lille population (16 tilfælde) blev sammenlignet med landsdækkende tal og pegede på en anden fordeling af alder (yngre end gennemsnittet) og psykiatriske diagnoser (langt større andel med diagnose). Der blev peget på at hver fjerde lokomotivfører havde erfaringer med selvmordshændelser. En anden undersøgelse så på selvmordsmetoder i perioden 1922-1991, om end jernbaneselv mordene ikke var talt med, da de udgjorde en meget lille del af det samlede billede.¹¹⁾ Et senere bidrag ser overordnet på tallene fra 1920-2000, dog uden at gå i dybden med jernbanerne.¹²⁾

En af få andre artikler med et længere historisk perspektiv ser på den britiske udvikling i perioden 1850-1949.¹³⁾ Her tages afsæt i Durkheims forudsigelse om, at udbredelsen af jernbanen vil øge antallet af jernbaneselv mord, hvilket bekræftes og ses som underbyggende en tese om, at tilgængelighed er et væsentligt kriterium for valg af metode.

I Danmark blev Center for Selvmordsforskning etableret ved Psykiatrisk Afdeling ved Odense Universitet i 1989 på baggrund af forskningssamarbejder, der rakte tilbage til slutningen af 1970'erne.¹⁴⁾ Forskningen ved dette center har bl.a. givet sig udslag i samarbejder med DSB, som beskrives nedenfor. Også andre lande har etableret forskningscentre for selvmord, som the *Centre for Research and Intervention on Suicide, Ethical Issues and End-of-Life Practices* (CRISE), ved Université du Québec à Montréal (UQAM). Denne forskningsinstitution har opbygget en hjemmeside rummende fakta og med henvisning til international forskning i jernbaneselv mord.¹⁵⁾

Jernbanebranchen har også selv fokus på fænomenet. Det EU-finansierede forskningsprogram RestRail (REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property) blev

etableret i 2011 med målsætningen at reducere antallet af hændelser af selvmord og ulovlig indtrængen, håndtere hændelserne og begrænse konsekvenserne heraf ved at forsyne jernbaneindustrien med en analyse og identifikation af omkostnings-effektive forebyggende og begrænsende forholdsregler.¹⁶⁾ I konsortiet indgik universiteter og trafikoperatører – bl.a. svenske Trafikverket og Deutsche Bahn. Der var ikke dansk deltagelse. Der blev leveret et antal rapporter og en "værktøjskasse", som jernbaneoperatører kan anvende. Sidste konference i RESTRAIL fandt sted i 2014, men der afholdes stadig workshops i den internationale jernbaneunion UICs regi: den seneste i 2019 med repræsentanter fra 17 lande – heraf 10 EU-lande. Både Norge og Sverige var repræsenteret – men ikke Danmark.¹⁷⁾

Mediedækning

I de seneste par år har der været stigende interesse for selvmord – ikke mindst i jernbanesammenhæng. Det skyldes blandt andet et stigende antal hændelser siden årtusindskiftet trods en generel nedgang i selvmordsraten. *Information* bragte en artikelserie i 2014, hvor seks personer, som havde haft selvmordet inde på livet, blev interviewet. Afsættet var at bryde et tabu og debattere fænomenet. Bl.a. var der lægens perspektiv – det at komme ud til et selvmordsoffer på jernbanen og forsøge at redde personen, der kan have varierende grad af voldsom lem-læstelse.¹⁸⁾ Lægen mente, at medierne ikke skal blæse det op af hensyn til de efterladte. Der refereres i artiklen til forskeren Folker Hanusch, som påviste, at empatisk journalistisk omtale af et selvmord kan have en begrænsende effekt – men at det ikke er entydigt, og at omtaler af metoder og præcise steder kan inspirere i forvejen sårbare personer.¹⁹⁾ Medieomtale kan have både en såkaldt "Werther-effekt" som fører til imitation (efter Goethes roman *Den Unge Werthers lidelser* fra 1774, der slutter med et selvmord (skud), og som (måske) medførte en epidemi af kopiselvmord) eller en "Papageno-effekt", der virker forebyggende

(efter Mozarts opera *Tryllefløjten*, hvor fuglefængereren Papageno blev talt fra et selvmord).²⁰⁾

Et særligt nyt fænomen i den sammenhæng er de sociale mediers betydning. En serie i *Information* fortæller om franske 18-årige Océane, der udførte et iscenesat selvmord online – hun sprang ud foran et tog, mens 1.000 tilskuere så på.²¹⁾ I japansk sammenhæng er dette fænomen også tydeligt. Den såkaldte kulturelle smittefare finder bl.a. sted via internet og sociale fora, men også en selvhjælpsbog, udgivet i 1993, skabte bølger af selvmord.²²⁾ Den kulturelle smitte dækker over, at der er forskellige trends i valg af metode i forskellige lande. Litteratur og medier har siden Goethe fået skyld for at inspirere til imitation – dette er dog ikke overgået forfattere som f.eks. Tolstoj eller Herdis Møllehave, der – uden sammenligning i øvrigt – begge lader deres kvindelige hovedpersoner ende livet foran et tog som følge af kærestesorg og depression (*Anna Karenina (1873-78)* hhv. *Le (1977)*). Senest har også en ungdomsserie på Netflix, "*13 reasons why*", fået skyld for at øge selvmordsraten blandt unge i USA, hvilket dog er omdiskuteret.²³⁾

Statistik og metode

Der er i denne artikel etableret en række grafer baseret på forskellig statistik dels fra Danmarks Statistiks forskellige udgivelser, dels fra DSB's beretninger og dels (for nyere tid) opgørelser fra Trafikstyrelsen/Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Graferne angiver nogle tendenser over tid, men der er flere problemer i forhold til talrækkerne, da de er baseret på forskellige kilder, og da de officielle kilder har skiftet tidsrammer. Der er kun anvendt umiddelbart tilgængelig statistik i denne undersøgelse, og manglende tal vil sandsynligvis kunne findes ved søgning i arkivalier. Da det er de langvarige tendenser, der kigges på, er de mere detaljerede arkivstudier undladt.

Den tidlige officielle statistik er bl.a. baseret på gejstlighedens lister over dødsfald, men da selvmordere af kirken og efter loven blev betragtet som syndere, der ikke kunne

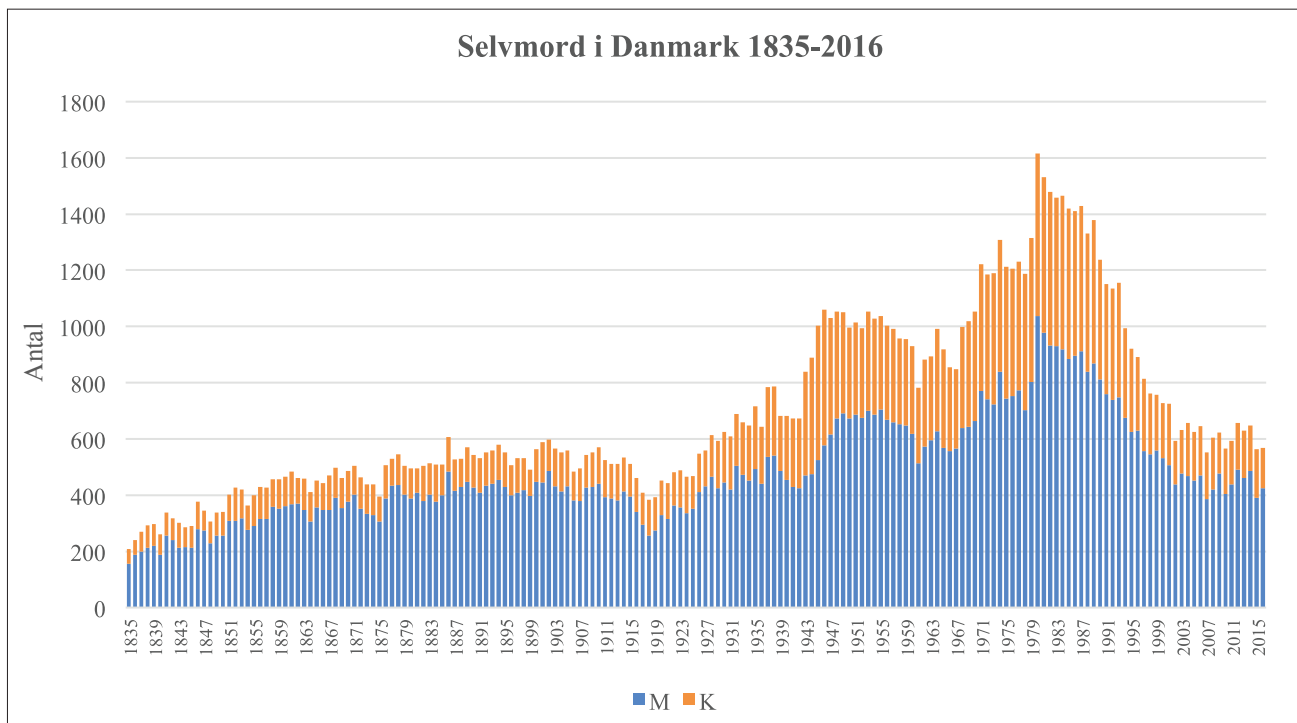


Fig.1: Antallet af selvmord i Danmark fordelt på køn (statistiske opslagsværker).

begraves i indviet jord, blev mange selvmord ikke oplyst og registreret. Dette ændrede sig med den nye straffelov af 1866 med virkning fra 1867, der ugyldiggjorde den gamle regel, som rakte tilbage til Chr. V's Danske lov fra 1683.²⁴⁾ Der har dog sandsynligvis langt op i tid stadig været et tabu forbundet med selvmordet. Det er desuden ikke altid muligt at afgøre, om der er tale om et selvmord eller en ulykke, og således vil statistikernes opgørelser altid være udtryk for minimumstal. Dette gælder dermed generelt for tallene i denne fremstilling.

En anden problemstilling er, at nogle talrækker er baseret på kalenderåret mens andre – bl.a. Statsbanernes årsberetninger – løber fra 1. april til 31. marts. Det er her valgt at sammenstille forskellige talrækker med forskellig tidsramme, da det er de langvarige tendenser, som er af interesse. Der er tillige en række år, hvor tal mangler – bl.a. under de to verdenskrige. Der mangler også tal vedrørende selvmordsmetoder for flere perioder, pga. forskellige opgørelser over tid i de officielle statistikker.

Udviklingen i Danmark

Først skal vi se på den generelle udvikling i antallet af selvmord i Danmark fra første halvdel af 1800-tallet frem til i dag, før vi ser det i forhold til befolkningstallet. Allerede i den tidlige officielle statistik drages sammenligninger med andre lande, og man var meget opmærksom på, at selvmordsraten i Danmark gennem hele 1800-tallet lå over andre landes – som Sverige, Preussen, Norge, Frankrig mfl.²⁵⁾

Udviklingen i antallet af selvmord i Danmark – med forbehold for de nævnte problemer med det statistiske materiale, og bevidstheden om, at der er tale om minimumstal – så ud som fig. 1.

Over de 180 år, som statistikken dækker, springer flere forhold i øjnene. Perioden fra mellemkrigstiden frem til årtusindskiftet viste langt større selvmordstal, i perioder meget stærk vækst, og i slutningen af perioden et drastisk fald (1980-2000). Det fremgår også, at langt flere mænd end kvinder finder denne udvej af livet – generelt var ca. hver fjerde til femte selvmord begået af en kvinde frem til mellemkrigstiden, og herefter voksede den kvindelige andel til at udgøre hver tredje.

Fra det første tal på omkring 200 tilfælde i 1835 fandt en jævn vækst sted frem mod sidste halvdel af 1800-tallet, hvorefter niveauet lå ganske stabilt på omkring 4-500 tilfælde årligt frem til 1. verdenskrig. Hvor meget af væksten, der skyldes opgørelsen, som ligger bag ved statistikken, og hvor meget, der afspejler den ændrede lovgivning, som fjernede forbuddet mod en kirkelig begravelse, er uvis, men umiddelbart kan lovændringen i 1867 dog ikke aflæses af talrækkerne. Udviklingen i det 20. århundrede tegner et billede af konstant vækst efter 1. verdenskrig frem til midten af 1940'erne, et stabilt niveau og svagt fald frem til midten af 1960'erne, hvorefter der skete en markant vækst frem til 1980. Herefter er niveauet drastisk reduceret frem til et stabilt niveau fra omkring årtusindskiftet – et niveau, der i øvrigt ikke er meget ulig slutningen af 1800-tallet og 1920'erne. Der bemærkes desuden fire perioder med markante fald i

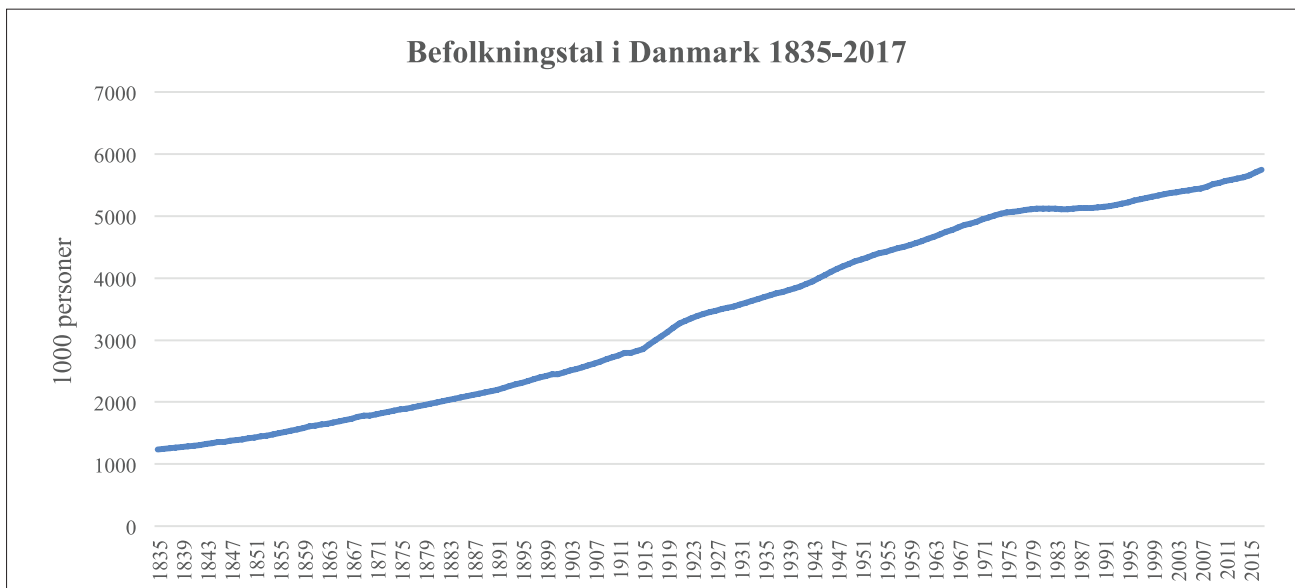


Fig. 2: Befolkningstallet i Danmark baseret på tal fra Danmarks statistiske værker og folketællinger 1835-1924 (befolkningstal de fleste år 1835-1875 baseret på skøn jf. Dk Statistik 1875, for de fleste år 1875-1924 beregnet)

antallet. Det drejer sig om 1870'erne, 1. verdenskrig, 1960'erne og 1980-2000. Dette vender vi tilbage til.

Danmarks befolkning voksede jævnt i hele perioden fra ca. 1,2 millioner i 1835 til de nuværende godt 5,7 millioner (dog med en stagnering i 1970'erne og 1980'erne) (fig. 2).

Hvis vi ser på selvmordsandelen af befolkningen som helhed, viser der sig et lidt andet billede. Helt overordnet springer det i øjnene, at selvmordsraten i Danmark ikke har været så lav som siden årtusindskiftet, så længe den officielle statistik har beskrevet fænomenet (fig. 3). Det meget høje antal omkring 1980 viser sig desuden ikke at afvige meget fra situationen i 1800-tallet, når det er andelen af befolkningen vi ser på.

Overordnet var der i det meste af 1800-tallet en ganske høj selvmordsrate i Danmark – også sammenlignet med nabolande. I 1830'erne overgik den danske selvmordsrate på over 0,2 ‰ de fleste lande, bl.a. Frankrig (0,08 ‰), England og Sverige (begge 0,06 ‰).²⁸⁾ De to førstnævnte lande var betydeligt mere urbaniseret end Danmark, hvilket burde pege på en større selvmordsrate – da der ofte ses en sammenhæng med befolkningstæthed. I Danmark var andelen i hovedstaden 50 % højere end i landdistrikterne, og i købstæder var raten kun lidt højere end på landet – bl.a. begrundet i det lille indbyggertal. Den danske selvmordsrate var desuden stigende frem mod 1860'erne og nåede op omkring 3 ‰. Herefter ser det ud til, at andelen begyndte at falde,

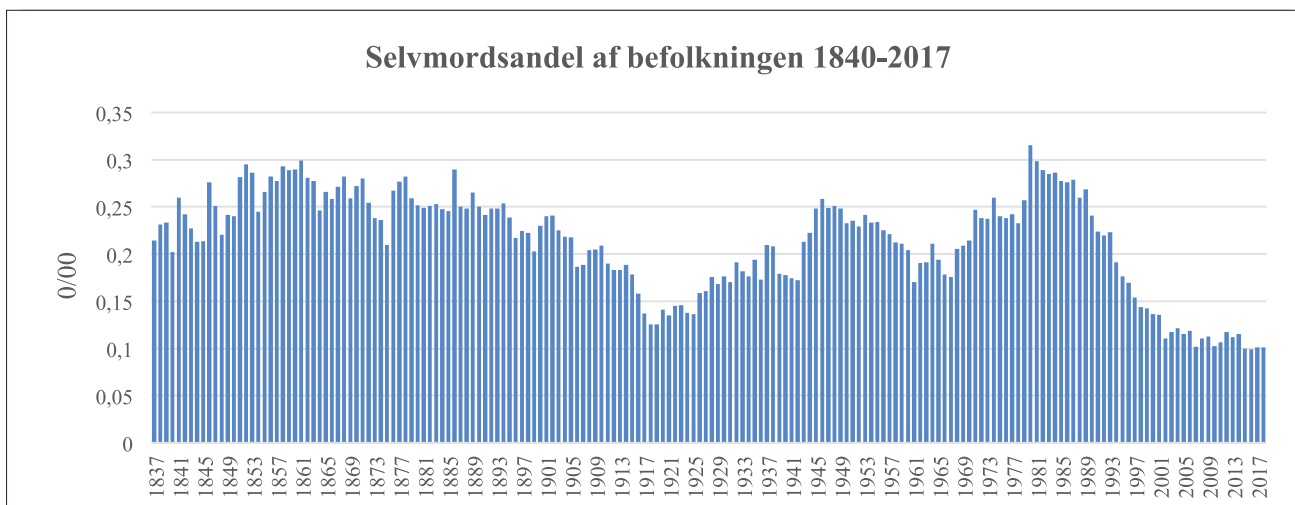


Fig. 3: Selvmordstal sat i forhold til befolkningstallet. I perioden 1835-1924 findes kun befolkningstal for folketællingsår – resterende tal er skønnet/beregnet (jf. fig. 2). Grafen giver et rimeligt billede af tendenserne.

Fig. 4: Fordeling af selvmordsmetoder 1861-2018. Huller i grafen skyldes manglende talmateriale, og tal for perioden 2002-2006 er mangelfulde.

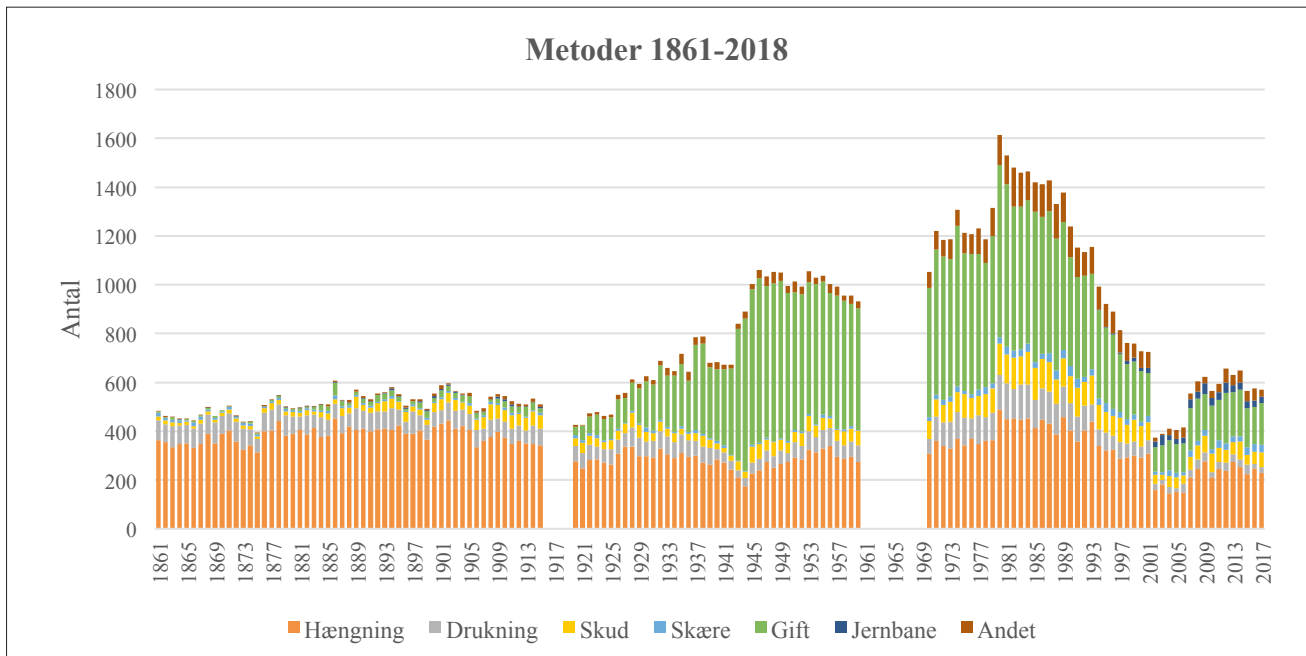
men den lå omkring 1900 endnu på omkring 0,25 ‰. Dette var stadig en høj rate sammenlignet med nabolande (Preussen 0,2 ‰, Sverige 0,15 ‰ og Norge 0,05 ‰ omkring 1900) – en forskel som også sociologen Durkheim havde øje for jf. ovenfor. Frem mod slutningen af 1. verdenskrig faldt andelen ret betydeligt, men i mellemkrigsårene steg den igen (med et mindre fald i de første krigsår) og toppede i de umiddelbare efterkrigsår på et niveau sammenligneligt med 1880'erne. I 1950'erne og 1960'erne faldt andelen jævnt, men i slutningen af 1960'erne vendte trenden atter, og selvmordsraten voksede frem til den højeste andel i hele perioden i 1980 – over 0,3 ‰. Siden årtusindskiftet har andelen ligget på omkring 0,1 ‰.

Set i en samfundsmæssig sammenhæng kunne man forvente, at krisetider ville kunne aflæses af en stigende selvmordsrate. Det er dog ikke entydigt. I mellemkrigstiden med stigende økonomisk krise og stærkt voksende arbejdsløshed (svingende mellem 10 og 32% i perioden 1921-1941) kan der observeres en stigende selvmordsrate – om end fra et hidtidigt lavpunkt.²⁹⁾ Genopbygningsårene efter 2. verdenskrig og den stærkt voksende velstand ind i 1960'erne afspejles modsat i en faldende selvmordsrate efter et højdepunkt lige efter krigen, men allerede inden det bratte stop for væksten ved den første oliekrise i 1973 var selvmordsraten atter i vækst. Det økonomiske opsving i 1990'erne og ind i 2000-tallet matcher det markante fald i selvmordsraten, men finanskrisen i 2008 afspejles derimod ikke. Tallene viser desuden ikke overraskende, at selvmordsraten er relativt lavere i krigsperioder (det gælder både 1. slesvigske krig 1848-50, 2. slesvigske krig 1864 og 1. verdenskrig (1914-18). Det var dog ikke tilfældet under 2. verdenskrig (der var en større hyppighed lige op til krigen men ikke et fald i krigsårene i forhold til de foregående år).³⁰⁾ Mindre selvmordsrate under krige og kriser skyldes ifølge førnævnte Durkheim, at der i sådanne situationer skabes en større fællesskabsfølelse, som modvirker selvmordstrang.³¹⁾

Ser man på statistikken, er der ofte et sammenfald mellem arbejdsløshedens omfang og selvmordsraten. Perioder

som 1857-1860'erne, 1876-78 og 1893, som havde relativt høj arbejdsløshed, var samtidig år med højere selvmordsrate (også den førnævnte krise i 1930'erne). Omvendt var år som 1875 med forsvindende lille arbejdsløshed også år med lav selvmordsrate.³²⁾ Det er ikke entydigt, i hvilket omfang der er sammenfald mellem arbejdsløshed og selvmordsrate. Raten var markant højere i tiåret efter 2. verdenskrig selv om arbejdsløshedsprocenten var markant lavere (2-4%). I 1960'erne med en meget lav arbejdsløshed (under 2%) var selvmordsraten relativt lavere end perioden både før og efter, og perioden fra slutningen af 1970'erne frem mod 1990'erne, som var de seneste 50 års værste arbejdsløshedsperiode (toppende i 1993 med 12%) – var den periode, som havde højest selvmordsrate.³³⁾ Efter årtusindskiftet er matchet mellem selvmordsrate og arbejdsløshed ikke tydelig, med den laveste rate nogensinde og en arbejdsløshed på 6-8% i årene 2009-2017.³⁴⁾ Men trods en mulig sammenhæng med manglende beskæftigelse og fravær af dette sociale tilhørsforhold, er der selvfølgelig andre mere personnære forklaringer på fænomenet. Undersøgelsen af selvmord efter årtusindskiftet (se nedenfor) viste, at den største gruppe var i arbejde (30%), hvilket dermed peger i en anden retning.³⁵⁾ Arbejdsløse (13%) og førtidspensionister (22 %) udgjorde dog samlet en større gruppe.

I de statistiske udgivelser frem mod 1900 argumenteres der for, at Danmarks høje niveau ikke kan skyldes drikfældighed, da lande med lavere rate har samme eller større drikfældighed (f.eks. England og Tyskland) – om end 37% af selvmorderne dog karakteriseredes som drikfældige omkring århundredskiftet!³⁶⁾ Undersøgelsen i 2019 pegede på, at 1/3 havde et misbrug – heraf en væsentlig andel af alkohol.³⁷⁾ Men den danske selvmordsrate lå også over andre vestlige landes i perioden 1950'erne indtil slutningen af 1990'erne.³⁸⁾ Senere forskning har dog også peget på alkoholindtag i forbindelse med selvmord.³⁹⁾ En anden sammenhæng er dog meget stærkere. Forskningen peger entydigt på, at der en meget stærk relation mellem selvmord og psykisk sygdom, og dette gælder ikke mindst, når jernbanen involveres.⁴⁰⁾



En mulig sammenhæng med udviklingen af selvmordsraten i nyere tid kunne være udviklingen i psykiatrien. Dette er ikke undersøgt nærmere, men der er visse sammenfald i tid, som kunne pege på en sammenhæng. Den såkaldte distriktspsykiatri, der baserer sig på ambulante og lokal behandling fremfor indlæggelse på institutioner, voksede i USA i 1960'erne og bredte sig også i Europa. Afinstitutionaliseringen var i Danmark begyndt i 1950'erne, og distriktspsykiatrien blev indfaset fra 1970'erne. Fra 1976, da psykiatrien blev udlagt til amterne,⁴¹⁾ og frem til 1990 nedlagdes ca. 50% af sengepladserne, bl.a. foranlediget af ny anti-psykotisk medicin.⁴²⁾ Fra 1990'erne reduceredes indlæggelsestiden yderligere, for at få flere gennem systemet.⁴³⁾ Fra 2000 fandt yderligere nedlæggelser af sengepladser sted. Antallet af årlige indlæggelser steg efter årtusindskiftet – men det var i sagens natur meget kortere indlæggelser. Færre genindlæggelser kunne pege på, at systemet virkede. Nogle af årsagsforklaringerne til det generelle fald i selvmord fra 1980 er reduktion af adgang til metoder (sværere at få hånd-

købsmedicin, katalysatorer på biler m.m.) og at der er indrettet selvmordssikrede psykiatriske sengeafsnit og indført bedre ambulante psykiatri.⁴⁴⁾ Men måske kan en del af den stærke vækst i selvmord omkring 1980 ses i dette lys – og måske er der en sammenhæng med det stigende antal jernbaneselv mord? Forskningen peger på, at der er sammenhæng mellem kortere indlæggelsestid og selvmordsrisiko.⁴⁵⁾

Metoder

Hvis vi zoomer ind og ser på valget af metode, så viser der sig andre sammenhænge. Statistikken rummer således tal for det meste af perioden, som gør det muligt at se forskellige tendenser (fig. 4-7). Hvad der umiddelbart springer i øjnene, er, at fremkomsten af en ny metode – selvforgiftning – er med til at øge det samlede antal selvmord. Statistikkerne opererer generelt med opdelingen af de mest anvendte metoder i hængning, drukning, skud, skære sig, selvforgift-

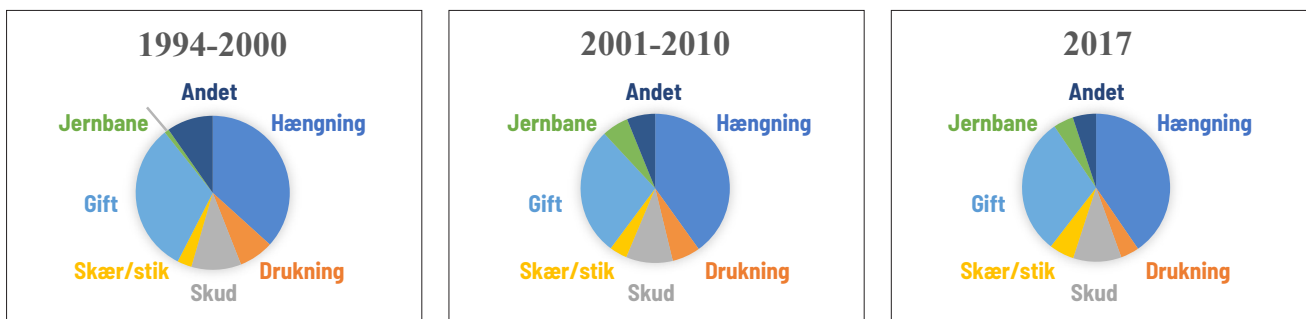


Fig. 5-7: Fordeling af selvmordsmetoder udvalgte år.

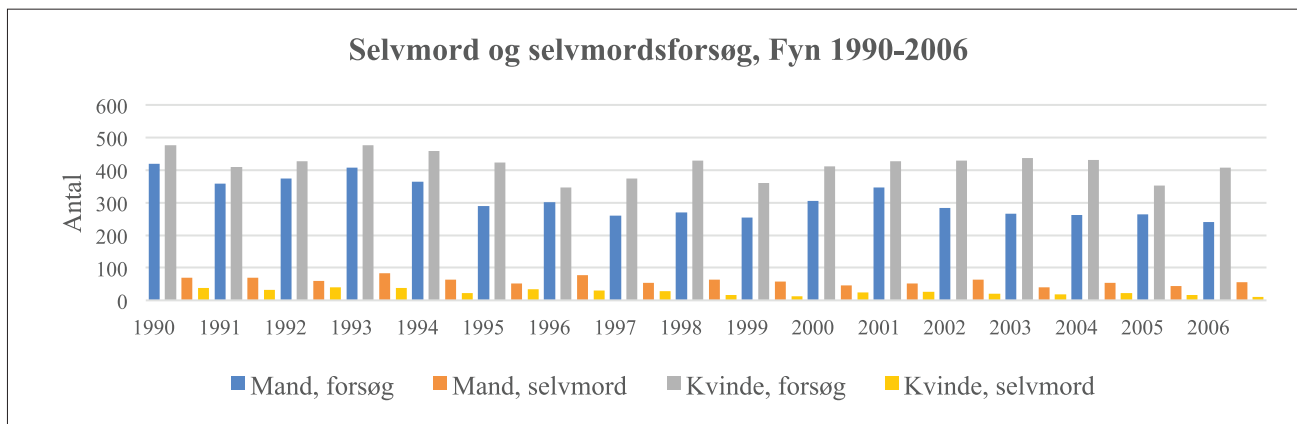


Fig. 8: Fordeling af selvmord og selvmordsforsøg, m/k, på fynsk materiale 1990-2006 (Statistikbanken).

ning eller andet. I nogle år er jernbanen med som selvstændig kategori – og gruppen "andet" rummer således skjulte tal for jernbaneselv mord i år, hvor det ikke figurerer som selvstændig kategori.

Frem til begyndelsen af 1900-tallet var hængning den altovervejende metode. Hen over det næste århundrede faldt antallet af selvmord ved hængning svagt, men fra mellemkrigstiden voksede antallet af selvmord væsentligt – hovedsagelig som følge af selvforgiftning. Der er en tydelig sammenfald med udbredelsen af nye sove- og angstdæmpende medicin samt smertestillende præparater (bl.a. sove midlet barbiturat (barbitursyre) i begyndelsen af 1900-tallet. Sidstnævnte blev erstattet af et andet mindre giftigt præparat i 1950'erne.⁴⁷⁾ Medicinsk forskning har desuden peget på indikationer på, at faldet i selvmordsraten fra midten af 1980'erne skyldtes, at adgangen til forskellige præparater blev begrænset.⁴⁸⁾ En anden faktor var, at katalysatorer i biler og stigende grad af naturgas (som ikke indeholder det giftige kulilte) medvirkede til faldet i selvmord i 1980'erne, som hovedsagelig var båret af fald i selvforgiftning. Allerede i 1940'erne var man opmærksom på giftigheden af bygas, som gradvis blev udfaset over de næste 20-30 år. Københavns Politi begyndte at argumentere for at gøre gas giftfri på baggrund af, at der i 1940 fandt 159 selvmord og 70 ulykkestilfælde sted på grund af gas, og i 1941 162 hhv. 46. Kulilteandelen skulle nedbringes til ½-1%.⁴⁹⁾ I 1960 var der stadig 208 selvmord og 80 dødelige ulykker med gas i Danmark.⁵⁰⁾

Også andre og mere voldelige metoder steg i anvendelse. Flere druknede eller skød sig i 1970'erne og 1980'erne end tidligere. Andelen af kategorien "andet" var også i vokset fra 1970'erne – herunder gemmer sig mere voldsomme former som udspring fra et højt sted eller ved jernbanen.⁵¹⁾

Statistikkerne rummer muligheder for flere andre analyser, bl.a. aldersfordeling og spredning i land og by, hyppighed i forhold til årstider – og også forhold som drikkældighed. I nyere tid er befolkningstætheden set som havende betydning for uforstyrret adgang til at springe ud fra et

højt sted, drukne sig eller at gasse sig med bil.⁵²⁾ Her skal de forskellige aspekter ikke analyseres, men der er dog et par forhold, som er vigtige at pointere. Vi så, at der var en skæv kønsfordeling i antallet af selvmord. Der er langt flere mænd som fuldfører handlingen end kvinder. Omvendt er der langt flere kvinder, som gør et forsøg, og antallet af faktisk gennemførte handlinger er kun en lille andel af forsøgene, som eksemplet fra Fyn viser (fig. 8).

Både tyske, engelske og danske undersøgelser peger på at mænd ofte vælger mere definitive løsninger end kvinder.⁵⁴⁾ Som det fremgår, er der mange flere forsøg end gennemførte selvmord, men zoomes der ind på jernbanen, er forholdet anderledes, pga. voldsomheden af metoden. I perioden 2007-2017 var der i alt 238 jernbaneselv mord og 81 forsøg.⁵⁵⁾

Jernbaneselv mord udgør kun en lille del af det samlede selvmordstal, men andelen har ændret sig over tid. Fra at udgøre ganske få procent det meste af historien, er andelen vokset betydeligt i det nye årtusind.

Men samtidig peger forskningen på, at der er en sammenhæng mellem metodens voldsomhed og psykiatriske diagnoser. En meget stor del af dem, der vælger jernbanen som metode, har en eller flere diagnoser.⁵⁶⁾

Jernbanen

Personpåkørsler ved jernbaner er dels foranlediget ved uheld og ungdommelig kådhed, som train-surfing, der kan forårsage berøring med køreledninger (som i Lunderskov, maj 2014)⁵⁷⁾ – dels selvmord. Selvmord udgør en meget lille andel af det samlede antal jernbaneulykker og jernbanehændelser.⁵⁸⁾ UIC opfatter ikke selvmord som jernbanehændelser og har ikke disse hændelser med i uheldsstatistikkerne i de årlige sikkerhedsrapporter.⁵⁹⁾ At bruge jernbanen som metode til at tage sit liv udgør en meget lille del af det samlede selvmordstal,⁶⁰⁾ men selvmord på jernbanen udgør en meget stor del af jernbanehændelser med dødelig udgang (op til 94%).⁶¹⁾ I det følgende beskrives udviklingen i Danmark og eventuelle sammenhænge.

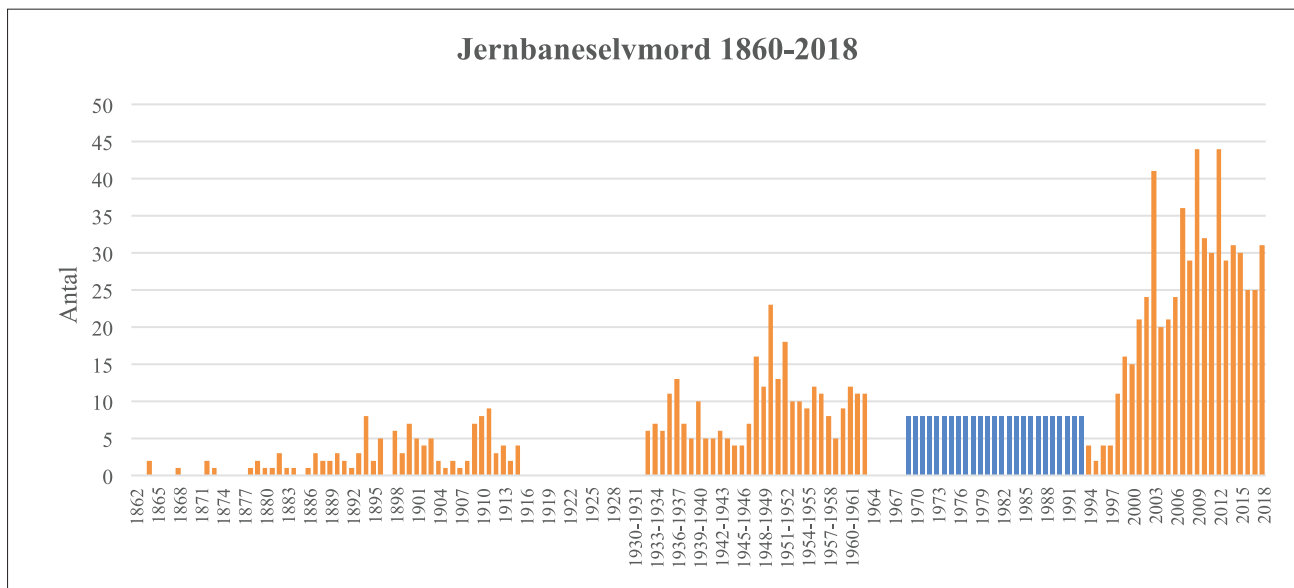


Fig. 9: Tendens i antal jernbaneselv mord, 1860-2018, baseret på statistiske efterretninger og tabelværker, DSB driftsberetninger og Sikkerhedsrapporter (1969-1993 er beregnede gennemsnit). Desværre kendes tallene fra 1. vkr. frem til midten af 1930'erne ikke.

Det første britiske jernbaneselv mord blev registreret i 1852, og i århundredet 1850 til 1949 valgte mere end 10.000 englændere den udvej, svarende til ca. 3% af alle selvmord – og altid med en overvægt af mænd. I de første årtier af 1900-tallet fandt 5-6 % af mandlige selvmord sted ved jernbanen mod 3-4% kvindelige. Forfatteren ser en sammenhæng med øget udbredelse af jernbanesystemet (antal km jernbane og antal rejsende) og dermed adgangen til at vælge den udvej, jf. Durkheim.⁶²⁾ Jernbaneselv mord steg i antal og i andel af alle selvmord i den undersøgte periode.

Den første jernbanestrækning blev etableret i Danmark i 1847, og første gang der i statistikkerne blev registreret et jernbaneselv mord var i 1862. Der findes ikke en ubrudt række tal i statistikken således, at selvmord ved jernbanen kan udskilles for alle år. Der er dog tre sammenhængende perioder, som statistisk kan afdækkes (fig. 9). Den første og længste er fra 1860 til 1915, den næste fra 1933 til 1962 og den sidste fra (1969)1999 til 2018. Tal for den midterste periode, som er baseret på DSB's driftsberetninger, indeholder både selvmord og selvmordsforsøg, hvilket medvirker til lidt forhøjede tal i forhold til de andre perioder. I det hele taget er der som følge af registreringsmåden af selvmord en usikkerhed i forhold til de oplyste tal. Ikke alle selvmord er registreret som sådanne, men som usikker dødsårsag – og der er peget på, at forskellen mellem tallene for perioden 1975-80 og 1994-2001 sandsynligvis er noget mindre, end det fremgår af grafen. Tallene for selvmord skal altså betragtes som minimumstal med forskellig variation over, hvor tæt de er på det reelle antal.

Antallet af jernbaneselv mord voksede svagt i løbet af 1800-tallet. I første periode var der flere år uden registrerede tilfælde og lå på et meget beskedent niveau med un-

der 10 personer årligt. Antallet voksede i slutningen af 1930'erne samt i de første efterkrigsår, for at vokse markant efter årtusindskiftet.

Set i forhold til det samlede antal selvmord i Danmark lå andelen af jernbaneselv mord gennem det meste af historien på under 1% (fig. 10). Enkelte år nærmede andelen sig 2% – årene omkring 1910 og i sidste del af 1930'erne. Efter årtusindskiftet steg andelen dramatisk – dels på grund af et større antal, dels på grund af det stærkt faldende generelle antal selvmord – en udvikling der også ses i England.⁶⁴⁾ Flere år lå andelen i Danmark på 5-7 %, hvilket er en højere andel end gennemsnittet i EU, der i 2015 var 4 %.⁶⁵⁾ Der er set en sammenhæng mellem befolkningstæthed og andelen af jernbaneselv mord, som i Holland er hele 12% (det højeste), Tyskland 7%, Sverige 5% og Østrig blot 2%.⁶⁶⁾ Hyppigheden er større i tæt-befolkede områder – der er flere hændelser i de store byer.⁶⁷⁾

Antallet af selvmord på jernbanen kan sættes i forhold til mange forskellige forklarende faktorer. Ud over befolkningstætheden er jernbanens omfang og hyppigheden af trafikken på sporene også set som betydende faktorer, jf. Durkheims forudsigelser.⁶⁸⁾ Der er dog ikke helt enighed om betydningen.⁶⁹⁾

Figur 11 viser udstrækningen af det danske jernbanenet over tid. De første godt 30 km jernbane i kongeriget blev sat i drift i 1847 mellem København og Roskilde. Først fra 1862 tog nyanlæggelserne fart frem til 1929, da jernbanenettet havde sin største udstrækning på knap 5.550 km. Nedlæggelser af side- og privatbaner var da allerede i gang, og nettet blev løbende indskrænket frem til 1970, da udstrækningen var næsten halveret. Udstrækningen af jernbanenettet siger noget om tilgængeligheden for metoden, og derfor relateres antallet af selvmord med den samlede længde af jernbaner (fig. 12).

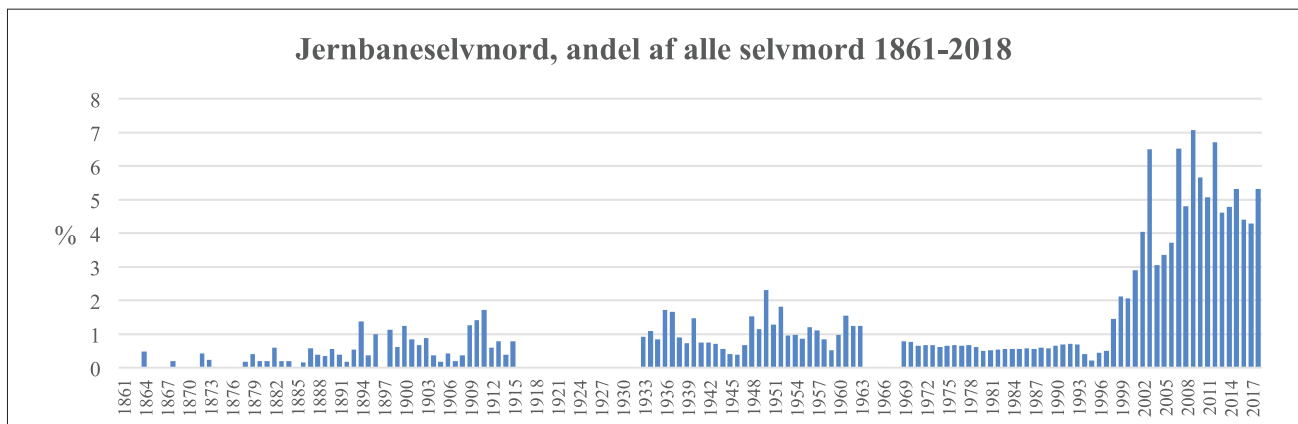


Fig. 10: Jernbaneselv mord som andel af alle selvmord.

Hvis der var stor sammenhæng med jernbanens udstrækning og selvmord, vil der forventeligt være et stigende antal pr. kilometer jernbane. Generelt ses dog ikke en stor sammenhæng med jernbanens udstrækning i Danmark. Desværre mangler tal for første tredjedel af 1900-tallet, da udstrækningen var størst, men der ses ikke en vækst i antallet af selvmord pr. km. Tværtimod anes en tendens til stigende antal men vigende antal km bane efter 2000.

I 1970'erne og 1980'erne fandt ca. 2-3 selvmord sted pr. 1.000 km bane. Efter 1999 var den over 5 pr. 1000 km strækning og i nogle år op til over det tredobbelte. Der er altså ingen umiddelbar sammenhæng mellem den samlede strækningens længde og antallet af selvmord. Strækningernes omfang har været nogenlunde stabilt siden 1970'erne – og på et niveau, der svarede til situationen omkring slutningen af 1800-tallet. At der i 1864 var 6 selvmord pr 1000 km jernbane kan ikke tillægges stor betydning – der var tale om et enkelt tilfælde, og jernbanens udstrækning var da kun godt 330 km – en tiendedel af senere tiders.

Trafikmængden kan også være et mål for tilgængelighed af metoden. Statistikkerne opererer med begrebet togkilometer (togkørsel pr. km), hvilket er et mål for den reelle trafik (fig. 13).

Trafikken på sporene er vokset siden jernbanens fødsel. For årene fra 1894 frem til i dag, har der kun været tale om en vækst i antal kørte kilometer på sporene (bortset fra et par tilbageskridt under de to verdenskrige – samt ved nedlæggelserne af privat- og sidebanespor i slutningen af 1960'erne).

I forhold til trafikken på jernbanen ses ikke klar sammenhæng med antallet af selvmord – bortset fra efter årtusindskiftet (fig. 14). Hyppigheden i forhold til antal kørte km var højest i årtiet omkring overgangen til det 20. århundrede samt i de umiddelbare efterkrigsår. Der er altså ikke historisk belæg for Durkheims idé om, at udbredelsen af jernbanen i dansk sammenhæng har haft betydning for antallet af selvmord, hvilket bl.a. hollandske undersøgelser også peger på.⁷²⁾

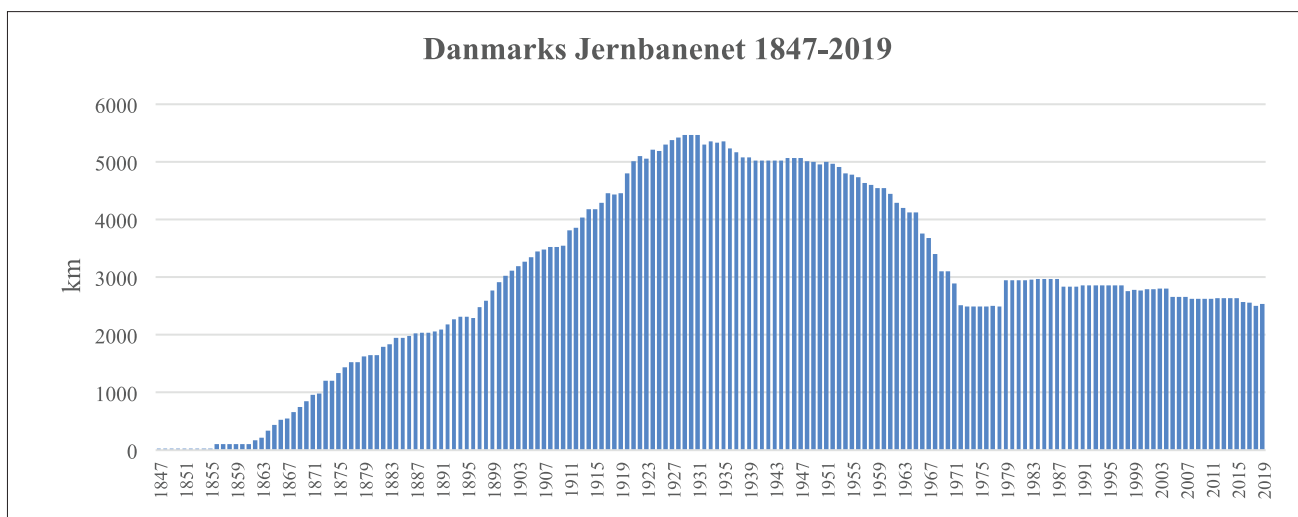


Fig. 11: Banelængde 1847-2019.

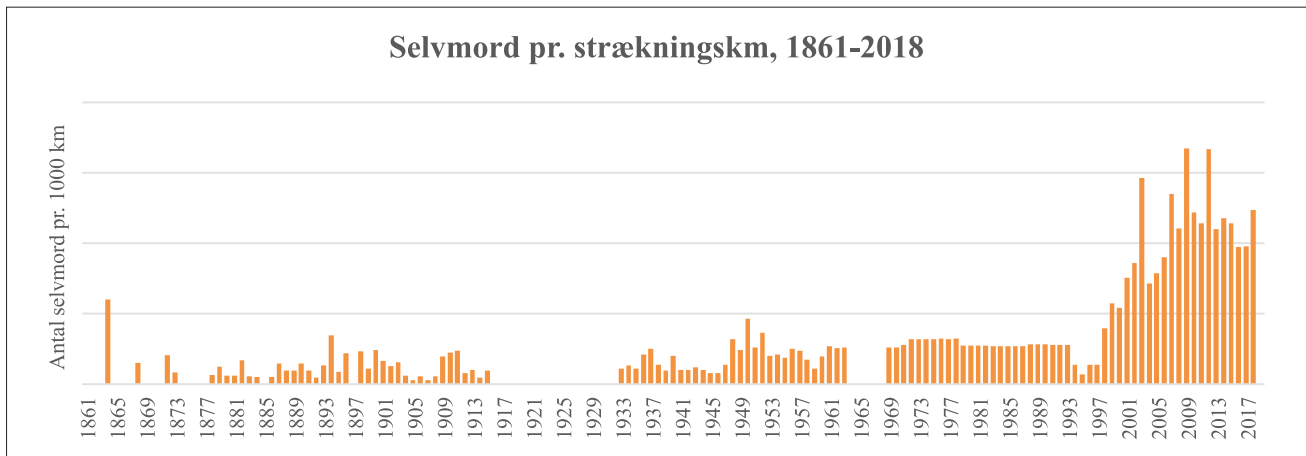


Fig. 12: Antal selvmord i forhold til jernbanens udstrækning.

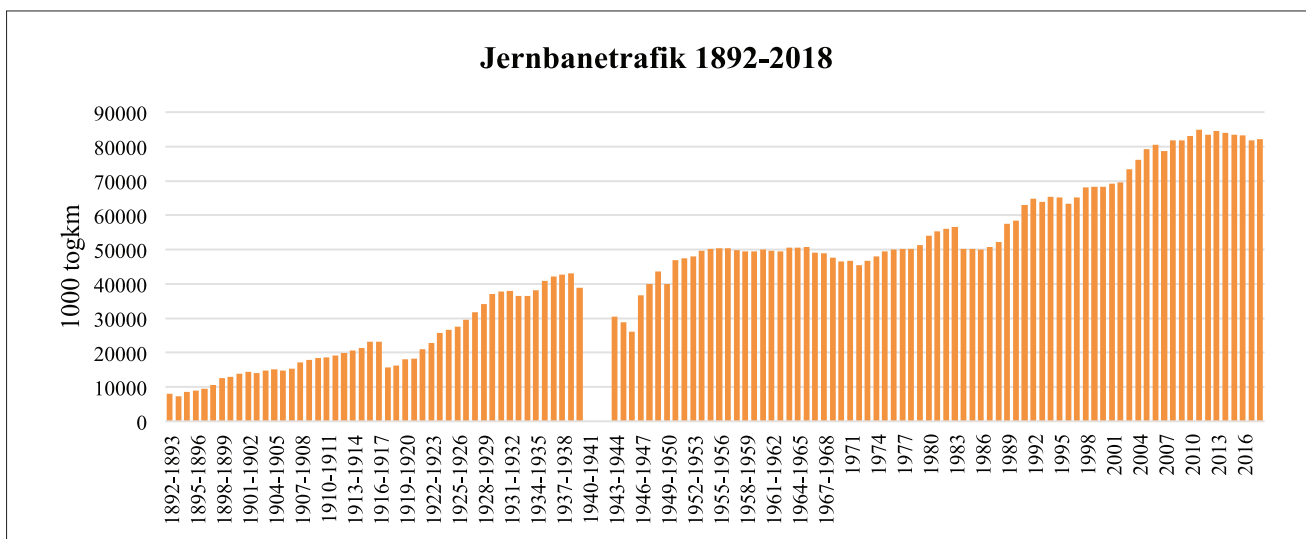


Fig. 13: Samlet antal togkm, 1892-2018. Der mangler privatbanetal for 1984-1987 (derfor et knæk i grafen), samt generelt tal for 1941-1943.

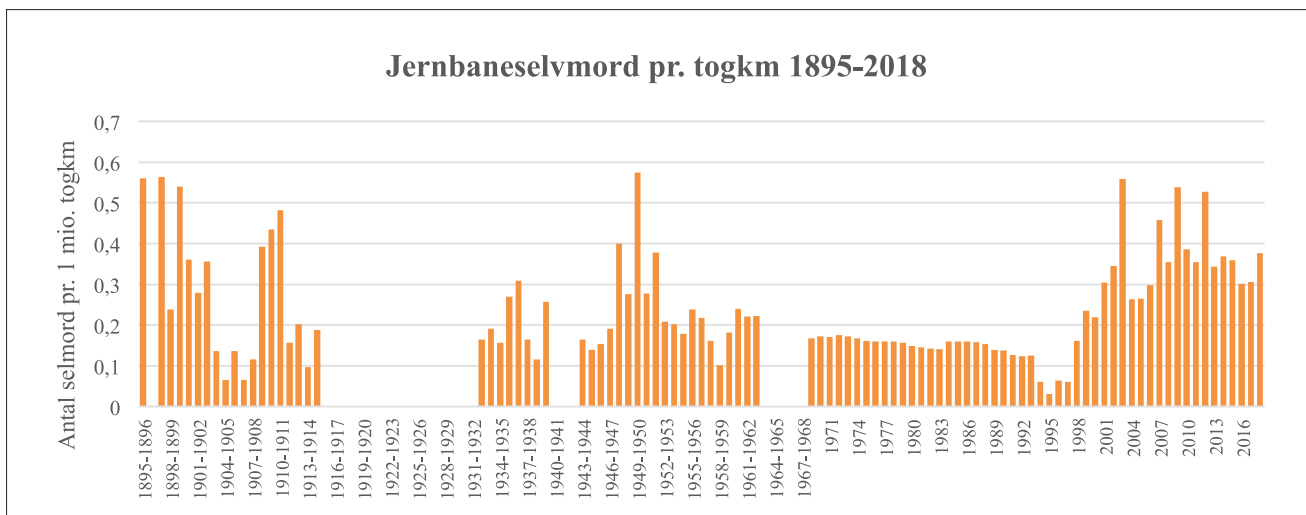


Fig. 14: Antal jernbaneselvord i forhold til jernbanetrafikken (togkm.) 1895-2018.

DSB og tre undersøgelser 1986-2019

Et særligt aspekt af det at anvende jernbanen som metode til selvmord, er det, at man tvinger andre til – uforvarende – at være instrument for handlingen. DSB regner med, at en lokomotivfører statistisk set vil komme ud for en personpåkørsel mindst én gang i sin karriere, og problemet er der i stigende grad taget hånd om fra DSB's side. Et tiltag er de såkaldte påkørselsvagter, der rykker ud omgående ved en hændelse, samtaler med lokomotivføreren og bistår ved samtale med politiet. Der tilknyttes desuden psykologhjælp, og der eksisterer et kolleganetværk, hvor man kan tale fortroligt.⁷³⁾ Siden 1980'erne har der været fokus på det særlige problem, påkørsler udgør – herunder selvmord.

Den første videnskabelige undersøgelse var initieret af lokomotivførernes faglige organisation og DSB's ledelse i 1986.⁷⁴⁾ Undersøgelsen var angiveligt en af de første, der så på de psykiske reaktioner hos togpersonalet og effekten af en kriseterapeutisk indsats.⁷⁵⁾ Man mente, at kunne afvise påstanden om, at medieomtale af selvmordene "smittede", så flere lod sig inspirere. Dette er forskningslitteraturen dog ikke helt enig i.⁷⁶⁾ Center for selvmordsforskning finder, at det ikke smitter, men i forvejen selvmordstruede kan lade sig inspirere af metoden.⁷⁷⁾ Undersøgelsen i slutningen af 1980'erne fik den virkning, at togpersonalet efterfølgende altid fik tilbudt akut psykologhjælp efter en personpåkørsel – et tilbud, som omkring 70% benyttede sig af. Et ukendt antal har desuden fået hjælp af deres fagforening.⁷⁸⁾

Også i 2007 blev der iværksat en psykologisk spørgeskemaundersøgelse blandt 125 lokomotivførere, som havde været involveret i personpåkørsler (af 200 adspurgte).⁷⁹⁾ Undersøgelsen pegede på, at den umiddelbare psykologhjælp, der blev tilbudt, havde en vis korttidsvirkning, men at de, der havde været ude for en personpåkørsel, på langt sigt fik det gradvis værre, hvilket pegede på at den akutte hjælp ikke var tilstrækkelig. Undersøgelsen indikerede også, at jo flere påkørsler man havde oplevet, des mere "vane" blev det, men også at man blev mere bevidst om ikke at tænke på det og samtidig have sværere ved at undgå det.

Senest har DSB i samarbejde med Center for Selvmordsforskning i 2016-2018 gennemført et forskningsprojekt om personpåkørsler – forstået som selvmord på jernbanen.⁸⁰⁾ Af 3.036 mulige lokomotivførere, togførere eller togrevisorer deltog 1.342 (44 %) i en spørgeskemaundersøgelse om emnet, heraf var 61 % lokomotivførere og 27 % togførere. 48 % af de adspurgte havde erfaringer med påkørsler. Efterfølgende blev 50 personer interviewet. Fokus i projektet var forebyggelse og at undersøge følgevirkninger hos personalet, der er indblandet i en togpåkørsel (oprydningspersonalet) og ikke mindst følgevirkninger for lokomotivførere, der har påkørt personer. Projektet kunne konkludere, at 76% af dem, der tog livet af sig på jernbanen i perioden 2000-2015, var mænd, og der var en gennemsnitsalder på 43 – (46 % i alderen mellem 35 og 54).⁸¹⁾ 66% af alle havde en eller flere psykiatriske diagnoser og langt hovedparten var uden for arbejdsmarkedet, havde en lav indtægt og var ugifte. Hovedparten havde ikke højere uddannelse end grundskolen. Langt de fleste tilfælde fandt sted i hovedstaden. Nærhed til en psykiatrisk institution var også en faktor, og hyppigheden var langt størst i tætbebyggede områder.

Det kunne også konstateres, at af de mange besvarede spørgeskemaer (44% af de ansatte) havde 43 % været udsat for personpåkørsel, 22 % været vidne og 17 % begge dele. Undersøgelsen pegede på, at det hovedsagelig er støtte fra partner, kolleger og nær familie, der hjælper det berørte togpersonale gennem krisen – mens kun godt halvdelen har oplevet støtte fra overordnede. Påkørselsvagten, som stilles til rådighed af DSB, spiller en væsentlig hjælpende rolle – især for lokomotivførerne, men også politiet, der ankommer til stedet, samt kolleger og redningsmandskab. For togførere og togrevisorer spiller kollegerne den væsentligste rolle.

Afslutning

Denne artikel skal ses som et historisk rids af problemet selvmord på jernbaner. Forskningen på området har generelt haft et behandlingsmæssigt sigte mht. de selvmords-truede og i de senere år er der også kommet fokus behandling af de andre ofre – togpersonalet. Der findes stadig ikke en generel viden om hvorfor toget vælges som metode til at tage sig af dage, men meget peger på, at der oftest er tale om personer med psykiatriske diagnoser. Omfanget i Danmark er højere end i sammenlignelige lande, og denne udvikling har især fundet sted efter årtusindskiftet samtidig med at det generelle selvmordstal faldt markant.

Selvmordsforskningen har set på mange andre faktorer, som kan have sammenhæng med anvendelsen af jernbanen som selvmordsmetode. En af de væsentligste er den førnævnte sammenhæng med psykisk sygdom og valg af voldsomhed i metoden. En anden er sammenhæng med køn – at det oftest er mænd, der vælger den voldsomme udvej. Der er desuden i litteraturen set på fordeling på årstider, hvilket det danske statistiske materiale også vil kunne give mulighed for. Tilgængelighed i metode er ofte fremført som en væsentlig faktor – bl.a. illustreret ved førnævnte vækst i giftselvmord.⁸²⁾ Dette er, som vi har set, ikke tilfældet i forhold til mængden af jernbanespor og hyppigheden af trafikken. Der er dog peget på andre geografiske sammenhænge som nærhed til psykiatriske institutioner, hvilket undersøgelser i Holland, Canada og Belgien peger alle på,⁸³⁾ og såkaldte "hotspots" – steder med mange tilfælde, som oftest er lidt skjult – dette så den danske undersøgelse i 2016-18 også på.⁸⁴⁾ Det undersøges ikke her, men begge dele peger mod mulige forebyggende foranstaltninger.

En ny amerikansk gennemgang af international forskning på området peger på nogle generelle træk.⁸⁵⁾ Den hyppigste aldersgruppe er mellem 39 og 45, der er en overvægt af mænd, der er hyppigt et alkoholindtag (37%) og en højere andel af enlige end tilfældet for selvmordere generelt, og der er størst hyppighed eftermiddag og aften. Da det er en amerikansk vinkel, peges der på, at hvor der er

begrænset adgang til skydevåben, er det generelle selvmordstal lavere men jernbaneselvmord relativt højere. Områder med større velstand og højere alder har tilsvarende tendens til færre selvmord generelt men relativt flere jernbaneselvmord, og også danske tal peger på, at lavindkomstgrupper har lavere risiko for at vælge at kaste sig foran tog.⁸⁶⁾

Et andet aspekt, som flere forskere peger på, er mediernes rolle. Uansvarlig omtale kan inspirere i forvejen selvmordstruede – der er dog ikke tale om en egentlig smittende effekt på andre.⁸⁷⁾

Flere kalder dog på mere forskning.⁸⁸⁾ Der er begrænset viden om, hvorfor banen vælges – men indikationer om, at selvmorderne forventer omgående, garanteret og smertefri død – hvilket matches af den høje dødelighed (op til 94%). Det peger på, at et tiltag bør være at ændre forestillingen eller illusionen om den sikre, smertefrie død.⁸⁹⁾

Foruden de store menneskelige omkostninger er der også en stor økonomisk omkostning ved selvmord på jernbanen. I Trafikstyrelsens sikkerhedsrapport for 2006 blev det opgjort, at selvmord det år betød økonomiske omkostninger på ca. 165 mio. kr.⁹⁰⁾ Ifølge rapport fra European Railway Agency i 2015 er de økonomiske omkostninger af jernbaneselvmord i EU, Norge og Schweiz omkring 53 mia. kr. årligt, hvilket tilsiger, at der kan anvendes større summer for at forebygge.⁹¹⁾

Forebyggelse af jernbaneselvmord er stadig et felt, der forskes i. Blandt emner i erfaringsudvekslingen i RESTRAIL var tiltag som stationsudkald, adgang forbudt-skiltning, automatiske adgangsporte, intelligente overvågningskameraer, oplæring af stationspersonale, anti-selvmordskampagner, blå LED lys, perronskærmdøre (ved metroer) og hegn/sikkerhedsnet ved selvmords-hotspots (steder med særlig høj koncentration).⁹²⁾ Der forskes desuden blandt andet i langtidseffekterne af en personpåkørsel - posttraumatisk stress – hos især lokomotivførere.⁹³⁾ Noget forskning peger på lysets rolle i forhold til selvmordstrang, og det blå lys skulle angiveligt nedsætte trangen (der er peget på over 80% nedgang i selvmordsforsøg på stationer med dette

installeret) – om end virkningen er omdiskuteret.⁹⁴⁾ Blandt nyere danske tiltag er advarselsskilte som bl.a. på Valby Station. Der er dog også kritiske røster, som peger på, at der ikke er megen evidens for, at de forebyggende tiltag virker, bortset fra blandt andet automatiske døre som i metroen og ansvarlig medieomtale.⁹⁵⁾

Denne artikel er kun en overordnet indgang til emnet, og det peger mod yderligere forskning i den historiske håndtering af personalets traumer efter påkørsler, og en mere dybdegående analyse af sammenhængen mellem samfundsforhold og sammenhængen med behandling af mennesker med psykiatriske diagnoser.



(Foto: Lars Bjarke Christensen, 2019)

Kilder

Befolkning og valg, *Statistiske Efterretninger* 1984:16, Danmarks Statistik 18/9 1984 (Udviklingen i antal selvmord 1861-1982).

Befolkningsudvikling og sundhedsforhold 1901-60, *Statistiske Undersøgelser*, Nr. 19, København 1966.

Danmark i tal 2018, Danmarks Statistik 2018.

Detaljeret Fremstilling af og summariske Tabeller over Selvmord i Kongeriget Danmark i Aarene 1835-44, *Statistisk tabelværk*, 11. rk., København 1947 (ved dr. Med. C.J. Kayser).

DSB, *Årsberetninger* 1917-1965.

Om selvmordene i Kongeriget Danmark i Aarene 1861-65, *Statistiske Meddelelser*. 2. rk., 6. bd., VI, Det statistiske Bureau, København 1867.

Selvmord 1861-75, *Statistiske Meddelelser*. 2. rk., 13. bd., I., Det statistiske Bureau, København 1877.

Selvmord og Dødsfald ved Ulykkelig Hændelse i Aarene 1896 (1897)-1905, *Statistiske Meddelelser*. 4. rk. 23. Bd., 6. Hft., Danmarks Statistik, Statens Statistiske Bureau, København 1907.

Selvmord og Dødsfald ved Ulykkelig Hændelse i Aarene 1906-1915, *Statistiske Meddelelser*, 4. rk., 52. bd., 1. hft. Danmarks Statistik, Det Statistiske Departement, København 1917.

Selvmordene i Danmark i Tiaaret 1886-1895, *Statistiske Meddelelser*. 3. rk., 18. bd., 2. hft., Statens Statistiske Bureau, København 1897.

Selvmordene Kongeriget Danmark i Tiaaret 1876-1885, *Statistiske Meddelelser*. 3. rk., 10. bd., II, Danmarks Statistik, Det statistiske Bureau, København 1890.

Sikkerhedsrapporter 2014-2015, Trafik- og byggestyrelsen, 2015-2016.

Sikkerhedsrapporter 2016-2018, Trafik, bygge og boligstyrelsen, 2017-2019.

Sikkerhedsrapporter for jernbanen 2005-2013, Trafikstyrelsen, 2006-2014.

Statistikbanken, Danmarks Statistik.

Statistisk Årbog, 1896-2019.

Tabeller over Selvmord i Kongeriget Danmark, for årene 1845-1856, *Statistisk tabelværk*, Ny rk., 15. bd., Det statistiske Bureau, København 1858.

Tabeller over Selvmord i Kongeriget Danmark, Hertugdømmet Slesvig, Hertugdømmet Holsten og Hertugdømmet Lauenborg i Aarene 1856-1860, *Statistisk tabelværk*, Ny rk., 24. bd., Det statistiske Bureau, København 1862.

Litteratur

"Selvmord på togskinne", *Fyens Stiftstidende* 7/2 2018, fyens.dk/indland/Selvmord-paa-togskinnerne-Nyt-forskningsprojekt-skal-hjaelpe-DSB/artikel/3228484.

A Literature Review of Rail Trespassing and Suicide Prevention Research, *Transportation Research Circular E-C242*, The National Academies of Sciences, Engineering, Medicine, TRB, USA, 2019.

Barker, Emma, Kairi Kölves & Diego De Leo, Rail-suicide prevention: Systematic literature review of evidence-based activities, *Asia-Pacific Psychiatry*, 2016.

Baumert, J., N. Erazo & K.H. Ladwig, Ten-year incidence and time trends of railway suicides in Germany from 1991 to 2000, *European Journal of Public Health*, 16, 2, 2006, s. 173-178.

Beckmann, Jørn, *Ulykker og selvmord ved påkørsel af tog. Lokomotivforenings situation*, IDEAS 1989.

Bengtsson, Steen, *Danmark venter stadig på sin psykiatireform - et rids af udviklingen de seneste årtier*, SFI - Det Nationale Forskningscenter for Velfærd, 2011.

Bhui, Kamaldeep, Jason Chalangary & Edgar Jones, *Railway Suicides in the UK: risk factors and prevention strategies*, carif/British Transport Police/NHS England, 2013.

Bille-Brahe, U & G. Jessen, Suicide in Denmark, 1922-1991: the choice of method, *Acta Psychiatrica Scandinavica* 90, 1994, s. 91-96.

Bille-Brahe, Unni, Hanne Egebo, Henrik Schiødt og Elene Fleischer, "Reaktioner på togselvmord", *Psykolog Nyt*, 8, 2007, s. 10-15.

Clarke, M., Railway suicide in England & Wales, 1850-1949, *Epidemiology, Social Science and Medicine*, 38, 1994, s. 401-407.

Debbaut, Kevin, Karolina Krysinska & Karl Andriessen, Characteristics of suicide hotspots on the Belgian railway network, *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 21, 3, 2014, s. 274-277.

Deisenhammer, E.A., G. Kemmler, C. De Col, W.W. Fleischhacker & H. Hinterhuber, Railroad suicides and attempted suicides in Austria 1990-1994. Extending the hypothesis mass media transmission of suicidal behavior, *Nervenarzt*, 68, 1, 1997, s. 67-73.

Dhungel, Bibha, Maaya Kita Sugai & Stuart Gilmour, Trends in Suicide Mortality by Method from 1979 to 2016 in Japan, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16, 1794, 2019.

DNV GL, Review of Data Quality and approach of the Agency Annual Report on Safety, *Assessment of the Impact of Rail Suicides on EU Railways*, European Railway Agency, 2015, https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/cor_study_assessment_impact_of_rail_suicides_eu_railways_en.pdf.

Durkheim, Emile, *Suicide. A study in sociology*, New York: Free Press, 1897/1951.

Erazo, N., J. Baumert & K.H. Ladwig, Sex-specific time patterns of suicidal acts on the German railway system. An analysis of 4003 cases, *Journal of Affective Disorder*, 83,1, 2004, s. 1-9.

Farmer, R., I. O'Donnell, T. Tranah, Suicide in the London underground system, *International Journal on Epidemiology*, 20, 3, 1991, s. 707-711.

Georger, Olivier, UIC Safety Database Definitions, revision 2016, https://safetydb.uic.org/IMG/pdf/Definitions_Europe_EN_2016.pdf.

Helweg-Larsen, Karin (red.): Karin Helweg-Larsen, Mette Kjølner, Knud Juel, Vanita Sundaram, Bjarne Laursen, Marie Kruse, Jeanette Nørlev, Michael Davidsen, *Selvmord i Danmark. Markant fald, men stigende antal selvmordsforsøg - hvorfor?*, Statens Institut for Folkesundhed, 2006.

- Houwelingen, C.A.J. Van, A.J.F.M. Kerkhof & D.G.M. Beersma, Train suicides in the Netherlands, *Journal of Affective Disorder*, 127, 1-3, 2010, s. 281-286.
- Houwelingen, Cornelis Van, Jens Baumert, Ad Kerkhof, Domien Beersma & Karl-Heinz Ladwig, Train suicide mortality and availability of trains: a tale of two countries, *Psychiatry Research*, 209, 3, 2013, s. 466-470.
- Jensen B.F., *Sæsonsvingninger i selvmordsadfærd*, Faktaserien, nr. 9, Center for Selvmords-forskning, 2003.
- Jensen S. G. & Agnieszka Konieczna, *Selv mord i Danmark*, Faktaserien, nr. 35, Center for Selvmords-forskning, 2015.
- Johansen, Hans Chr., *Danmark Historie, Dansk økonomisk statistik 1814-1980*, bd. 9, Gyldendal, 1985.
- Konieczna, Agnieszka, *Karakteristik af personer, der har begået selvmord ved personpåkørsel på skinnerne*, Faktaserien nr. 39, Center for Selvmordsforskning, 2018.
- Konieczna, Agnieszka, *Selv mordsforsøg i Danmark - rateudvikling for perioden 2000-2011*, Faktaserien nr. 30, Center for Selvmordsforskning, 2012.
- Krysinska, Karolina & Diego De Leo, Suicide on Railway Networks: Epidemiology, Risk Factors and Prevention, *The Australian and New Zealand Journal of Psychiatry*, 42, 9, 2008, s. 763-771.
- Lindekilde, K. & A.G. Wang, Train suicide in the county of Fyn 1979-82, *Acta Psychiatrica Scandinavica*, 72, 2, 1985, s. 150-154.
- Matsubayashi, Tetsuya, Yasuyuki Sawadab & Michiko Uedac, Does the installation of blue lights on train platforms prevent suicide? A before-and-after observational study from Japan, *Journal of Affective Disorders*, 147, 2013, s. 385-388.
- Mishara, B. L., Railway and metro suicides: Understanding the problem and prevention potential. *Crisis: The Journal of Crisis Intervention and Suicide Prevention*, 28 (Suppl 1), 2007, s. 36-43.
- Mishara, Brian L. & Cécile Bardon, Characteristics of railway suicides in Canada and comparison with accidental railway fatalities: Implications for prevention, *Safety Science*, Volume 91, January 2017, s. 251-259.
- Mishara, Brian L., Cécile Bardon, Systematic review of research on railway and urban transit system suicides, *Journal of Affective Disorders*, 193, 2016, s. 215-226.
- Niederkrotenthaler, Thomas, Martin Voracek, Arno Herberth, Benedikt Till, Markus Strauss, Elmar Etzersdorfer, Brigitte Eisenwort & Gernot Sonneck, Role of media reports in completed and prevented suicide: Werther v. Papageno effects, *The British Journal of Psychiatry*, 197, 2010, s. 234-243.
- Nordentoft, M, P. Qin, K. Helweg-Larsen, K. Juel, Time-trends in method-specific suicide rates compared with the availability of specific compounds. The Danish experience, *Nordic Journal of Psychiatry*, 60, 2006, s. 97-106.
- Nordentoft, Merete, Prevention of Suicide and Attempted Suicide in Denmark. Epidemiological Studies of Suicide and Intervention Studies in Selected Risk Groups, *Danish Medical Bulletin*, 54, 4, s. 306-69, 2007.
- O'Donnell, I. & E.D.T. Farmer, The epidemiology of suicide on the London underground, *Social Science & Medicine*, 38, 3, 1994, s. 409-418.
- Qin, Ping & Merete Nordentoft, Suicide Risk in Relation to Psychiatric Hospitalization, Evidence Based on Longitudinal Registers, *Archives of general psychiatry*, 62, 2005, s. 427-432.
- Reisch, Thomas & Konrad Michel, Securing a Suicide Hot Spot: Effects of a Safety Net at the Bern Muenster Terrace, *Suicide and Life-Threatening Behaviour*, 2005, 35, 4, s. 460-467.
- Rosenberg, Raben, *Psykiatriens grundlag, historie, filosofi og videnskab*, Aarhus Universitetsforlag, 2016.
- Rådbo, H., I. Svedung & R. Andersson, Suicides and other fatalities from train-person collisions on Swedish railroads: a descriptive epidemiologic analysis as a basis for systems-oriented prevention, *Journal of Safety Research*, 36, 5, 2005, s. 423-428.
- Rådbo, Helena, Anne Silla, Karoline Lukaschek, Jean-Marié Burkhardt & Françoise Paran, *Current knowledge of railway suicides and trespassing accidents*, Working paper, RESTRAIL, REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property Collaborative project, 2012 (a).
- Rådbo, Helena, I. Svedung & Ragnar Andersson (red.), *Suicide and the Potential for Suicide Prevention on the Swedish Rail Network: A Qualitative Multiple Case Study*, Troyes, 2012 (b), s. 51-56.
- Symonds, R.L., Psychiatric aspects of railway fatalities, *Psychological Medicine*, 15, 3, 1985, s. 609-621.
- Taylor, Anna K., Duleeka W. Knipe & Kyla H. Thomas, Railway suicide in England and Wales 2000-2013: a time-trends analysis, *BMC Public Health* volume 16, 270, 2016.
- Thomas, K. & D. Gunnell, Suicide in England and Wales 1861-2007: a time-trends analysis, *International Journal of Epidemiology*, 39, 6, 2010, s.1464-75.
- Too, Lay San, Allison Milner, Lyndal Bugeja & Roderick McClure, The socio-environmental determinants of railway suicide: a systematic review, *BMC Public Health* 14, 20, 2014.
- UIC, *European project RESTRAIL (REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property): final conference*, 2014, https://www.uic.org/com/IMG/pdf/cp_restrail_final_en.pdf.
- UIC, *RESTRAIL*, 2014, <http://restrail.eu/>.
- UIC, *RESTRAIL Toolbox*, 2014, <http://restrail.eu/toolbox/>.
- Wigglesworth, Eric, Annette Graham & Virginia Routley, Rail-related fatalities in Victoria, Australia: 1990-2002, *Road & Transport Research*, 14, 1, 2005, s. 30-37.
- Zølner, Lilian, Sarah Grube Jakobsen, Agnieszka Konieczna og Lisbet Rønnow Torp, *Selv mord og selvmordsforsøg på skinnerne*, Center for selvmordsforskning, 2018.

Noter

1. "Selvmord på togsinkerne", *Fyens Stiftstidende* 2018.
2. Lokofører om mange 'nærved-ulykker': 'Man sidder bare her med udsigt til en mulig dødsulykke', DR.dk, 29/10 2019, <https://www.dr.dk/nyheder/indland/lokofoerer-om-mange-naerved-ulykker-man-sidder-bare-her-med-udsigt-til-en-mulig>.
3. Jf. *Sikkerhedsrapport for jernbanen, trafik-, bygge og boligstyrelsen*, diverse år.
4. Ifølge *Medieansvarsloven* skal medieerne overholde regler for god presseskik, og det er Pressenævnet, som træffer afgørelser. Nævntes regler for god presseskik siger, at: "Selvmord eller selvmordsforsøg bør ikke omtales, medmindre klar almen interesse kræver eller begrundes offentligt omtale, og i så fald bør omtalen være så skånsom som mulig." Regler for god presseskik, A.2, <https://www.pressenaevnet.dk/godpresseskik/>, jf. *Medieansvarsloven* § 34.
5. 'Hun kigger mig lige i øjnene', webdok, DR, <https://www.dr.dk/nyheder/webfeature/4-selv-mord-paa-sinkerne>.
6. *Politiken*, 31/10 2019, <https://politiken.dk/indland/art7452867/Jeanneville-allerhelst-kore-tog-men-efter-tre-paekorsler-og-14-naer-paekorsler-vaelte-hun-omkuld-da-hun-pludselig-kunne-se-to-born-paa-sinkerne>, og *Politiken* 28/11 2019, <https://politiken.dk/indland/art7522648/Lokoforeren-der-gik-ned-efter-flere-person-paekorsler-har-faet-et-nyt-job>.
7. F.eks. faged- og politiprotokoller før 1919 og politiprotokoller efter 1919 på *Rigsarkivet*. Her er dog en 75 års klausul for tilgængelighed.
8. Manglende fællesskabsfølelse og følelse af isolation (egoistisk), når individet og gruppen føles for tæt og intim (altruistisk), følelse af fremmedgjorthed eller hvis ligevægten med samfundet bryder sammen (f.eks. at gå bankerot) (anomisk) og hvis samfundet er overregulerende (fatalistisk).
9. Clarke 1994, Durkheim 1897.
10. Lindekilde & Wang 1985.
11. Bille-Brahe & Jessen 1994.
12. Helweg-Larsen et al. 2006.
13. Clarke 1994.
14. <https://selvmordsforskning.dk/om-centret/centrets-historie/>
15. TV2.dk, 12/12 2018, <http://railwaysuicideprevention.com/railway-fatalities/overview.html#suicide>.
16. <http://restrail.eu/>.
17. UIC 2014.
18. "Selvmord skal håndteres taktfuldt", *Information* 19/7 2014, <https://www.information.dk/indland/2014/07/selv-mord-haandteres-taktfuldt>.
19. "Hvorfor taler vi ikke om det", *Information* 12/7 2014, Folker Hanusch, *Representing Death in the News, Journalism, Media and Mortality*, UK: Palgrave Macmillan, 2010.
20. Niederkrotenthaler et al., 2010.
21. *Information*, del 1-4, 21/11 2017.
22. Dhungel 2019.
23. Meget peger på en mere generel tendens – bl.a. at der sker flere hændelser om foråret, <https://www.newscientist.com/article/2201621-did-netflixs-13-reasons-why-really-increase-suicide-rates/>.
24. 2. bog, Kap. 10 Art. 4., om at præsten ikke måtte foretage begravelse af en person, der "havde myrdet sig selv med vilje".
25. *Statistisk tabelværk* 1847.
26. *Statistisk tabelværk*, Statistiske efterretninger, statistisk årbog, diverse år.
27. De officielle folketællinger fandt sted i 1840, 1845, 1850, 1860, 1870, 1880, 1890, 1901, 1906, 1911, 1916, 1921.
28. *Statistisk tabelværk* 1858.
29. Johansen 1985.
30. Jf. Helweg-Larsen et al. 2006, s. 11.
31. Durkheim, 1897.
32. *Dansk Kulturhistorisk opslagsværk*, Arbejdsløshed.
33. *60 år i tal – Danmark siden 2. verdenskrig*, Danmarks Statistik, 2008.
34. <https://www.statistikbanken.dk/10315>.
35. Zølner et al. 2018.
36. *Statistiske meddelelser* 1897.
37. Zølner et al. 2018.
38. Helweg-Larsen et al. 2006, s. 10.
39. *A Literature Review of Rail Trespassing and Suicide Prevention Research*, 2019
40. Jf. Helweg-Larsen et al. 2006, s. 18, der opremser danske forskningsbidrag.
41. Bistandsloven af 1976 lagde ansvar for psykiske patienter ud til amters socialafdelinger, i 1993 blev kommuner også inddraget, og de fik med kommunalreformen i 2007 eneansvar for finansiering (amterne forsvandt).
42. Rosenberg 2016, s. 101 f.
43. Bengtsson 2011.
44. Jf. artikel i *Berlingske*, 23/8 2019, sektion 1, s. 20, fremsat af Merete Nordentoft og Anette Erlangsen i *Science*.
45. Qin & Nordentoft 2005, Bhui et al 2013.
46. *Statistisk tabelværk*, Statistiske efterretninger, Statistisk årbog, statistikbanken – diverse år.
47. <https://da.wikipedia.org/wiki/Barbiturat>.
48. Nordentoft et al. 2006.
49. *Ingeniøren* 16/9 1942.
50. *Ingeniørernes Ugeblad*, nr. 43, 7/10 1962, s. 5
51. Bille-Brahe & Jessen, 1994.
52. Nordentoft et al. 2006.

53. Center for selvmordsforskning, Statistikbanken, <https://selvmordsforskning.dk/statistikbank/registre/register-for-selvordsforsoeg/>.
54. Erazo et al 2004, Thomas & Gunnell 2010, Bille-Brahe & Jessen 1994.
55. Zølner et al. 2018, s. 20.
56. Lindekilde & Wang 1985, Krysinska et al 2008.
57. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Sags nr. HCLJ611-2014-217 Redegørelse.
58. *Sikkerhedsrapport for jernbanen 2005*, 2006, s. 19.
59. Georger 2016.
60. *Sikkerhedsrapport for jernbanen 2005*, 2006, s. 19.
61. Jf. gennemgang af Barker et al. 2016, Krysinska & De Leo 2008, Rådbo et al. 2005, Wigglesworth et al. 2005.
62. Clarke, 1994.
63. Perioden 1969-1994 er vist som gennemsnit pr. år, baseret på et samlet tal. Der er foretaget en analyse baseret på statistik for perioden 1969-2001, hvor der i alt er noteret selvmord på banen af 194 mænd og 65 kvinder foruden 24 usikre (mænd) som kan være selvmord på banen – dvs. mellem 259 og 283 selvmord. Det vil sige gennemsnitligt omtrent 8 årligt (vist på tabel), Helweg-Larsen mfl. 2006. Tal for 1933-1960 baseret på tal fra driftsberetninger fra DSB for selvmord og selvmordsforsøg (derfor er tallene lidt for høje i forhold til de øvrige perioder). Tal fra 1995 til 1998 baseret på Sikkerhedsrapport 2005, tal for 1999-2018 baseret på Sikkerhedsrapport 2016-2018. Mange tal er justeret i forhold til sikkerhedsrapporter før 2016, hvilket afspejler tallenes usikkerhed: selvmord kan figurere under kategorien personulykker eller kan være opført som selvmordsforsøg (der dog ikke figurerer i statistikken). En sammenligning med Zølner et al. 2018, s. 20, peger dog på, at tallene fra 2007, kan indeholde forsøg også. Alle tal er baseret på indberetninger fra infrastrukturforvaltere og operatører.
64. Taylor et al. 2016.
65. *Assessment of the Impact of Rail Suicides on EU Railways*, 2013
66. Rådbo 2012, s. 16, Baumert et al. 2006.
67. Rådbo et al 2005, Houwelingen et al. 2010, Houwelingen et al. 2013.
68. Clarke 1994, Symonds 1985.
69. Houwelingen et al. 2010.
70. Statistiske efterretninger, tabelværk og årbog, diverse år, Driftsberetninger (DSB) og Sikkerhedsrapporter, diverse år. Det markante fald i jernbaneudstrækningen 1972-79 skyldes opgørelsesmetoder – en række statslige sidespor blev nedlagt for senere at blive genoptaget som godsbanespor, så faldet er ikke reelt.
71. Baseret på DSB's driftsberetninger og Statistisk årbog, diverse år.
72. Houwelingen et al. 2010.
73. <https://www.dr.dk/nyheder/webfeature/4-selvord-paa-skinneerne>.
74. Beckmann 1989.
75. Beckmann 1989, s. 10-11.
76. Bl.a. Deisenhammer et al 1997, viste at *en markant stigning i selvmord på jernbanen fandt sted efter en tv-udsendelse, der fortalte om det pres der er på togpersonale efter en påkørsel*.
77. Selvmord på togskinneerne, *Fyens Stiftstidende 7/2 2018*.
78. Bille-Brahe et al. 2007.
79. Bille-Brahe et al. 2007.
80. Zølner et al. 2018, Konieczna 2018. Desværre var der en vis disput mellem forskeren og DSB efter leveringen af forskningsrapporten, da der var uenighed om de fremsatte anbefalinger <https://www.berlingske.dk/samfund/selvordsforsker-dsb-moerklægger-min-kritiske-rapport>.
81. *Anbefalinger til DSB 2019*, Tillæg til rapporten "Selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne", 2018, Center for selvmordsforskning, Odense 2019.
82. Bille-Brahe & Jessen 1994, Debbaut et al. 2014.
83. Houwelingen et al. 2010, Mishara 2007, Mishara & Bardon 2017, Debbaut et al. 2014, Farmer et al. 1991
84. Houwelingen et al. 2010, Zølner et al. 2018.
85. *A Literature Review of Rail Trespassing and Suicide Prevention Research*, 2019.
86. Konieczna 2018.
87. Lindekilde & Wang 1985, Rådbo 2012b, Too et al., 2014, O'Donnell & Farmer 1994, Mishara & Bardon 2017.
88. Bl.a. Rådbo et al. 2012b.
89. Krysinska et al. 2008, Mishara & Bardon 2016, Mishara 2007.
90. *Sikkerhedsrapport for jernbanen 2006*, Trafikstyrelsen, 1/9 2007
91. DNV GL 2015.
92. Jf. forskning af Reisch & Michel 2005.
93. *UIC Workshop on Rail Suicide and Trespass Prevention held on 25 March 2019 in Paris*, <http://restrail.eu/>
94. Matsubayashi 2013.
95. Krysinska et al. 2008.

Summary

A tragic aspect of railway operation which affects staff deeply is collisions with people, including collisions in which victims themselves have made this choice. In this context, a train is used as a tool in an act which is essentially unrelated to the railway. Nevertheless, this dark side of railway life can have very serious consequences for the drivers and other staff members involved. In addition to the human implications for the victim, the victim's relatives, the train staff and the cleaning staff, other travellers may be affected to a greater or lesser extent, and the phenomenon also involves a major economic burden. In recent years, DSB has increased its focus on the issue in terms of staff (generally) and drivers (specifically), and since 1980, it has conducted several studies which characterise the suicide victims and examines the effects of support and treatment for staff.

This article examines suicide on the railway historically and gives an overview of the existing research. The time frame is 1835–2018 – limited by official statistics, and encompassing the Danish railway era from 1847 to the present. This is based on the available published statistics, and the study will be supplemented by archival material which goes into more depth, but the goal here is to look at some general trends, not individual suicide cases.

Over the past many decades, the research literature has taken an epidemiological, illness or treatment angle, and is has been driven by doctors, psychiatrists, psychologists and sociologists. A special angle has been suicide on railways, and efforts are often made to understand who (age, gender, diagnosis) commits suicide, where (special places), when (time of year, time of day) and how (method) suicide is attempted to, amongst other things, find methods of prevention. Contributions have been made and studies have been carried out by many countries in Europe and North America, as well as Australia and Japan. Methods for and frequency of suicide vary from country to country, but there is a certain consensus in the research about possible reinforcing and weakening conditions.

Suicide appears in official statistics from as early as 1835, and for most years, they can be differentiated in terms of method, allowing one to look specifically at railway suicides. However, there are gaps in the material.

Compared to countries such as England, Prussia and Sweden, Denmark had quite a high suicide rate in the 1800s re-

lative to its population. The frequency declined in the years up to the end of the First World War and increased again until 1950 (except during the Second World War). During times of increasing prosperity up until the beginning of the 1970s, the rate decreased, then rose sharply to its highest level in 1980, then declined to its lowest ever level. A certain correlation with periods of unemployment is visible, but does not apply to the developments of the last 30 years. A possible correlation could be with the development of psychiatric treatment, which, from the 1970s, became increasingly decentralised and saw a decrease in the number of beds.

An overview of suicide methods from 1861 onwards clearly shows that hanging was the main method until the 1920s, when self-poisoning grew to eventually become an equally widely used method. This shows a clear link to availability – partly of gas, and partly of new medicines. This correlation is also visible in the fact that the number of suicides decreases in tandem with limited access to various types of over-the-counter medications, as well with the reduction of carbon monoxide in domestic gas and the introduction of natural gas which does not contain carbon monoxide at the end of the period. Growing suicide rates in the postwar period are also largely driven by self-poisoning as a method.

Railway suicides never accounted for a large proportion of the total number of suicides – mainly under 1%, and for some periods, up to 2%. This changed dramatically after the change of the millennium, when the rate increased to 5–7%, which is quite high compared to other countries. This was due to a high increase in number, as well as a significant decrease in the number of suicides as a whole.

No connection can be made with the stretch of railway or frequency of traffic on the tracks in Denmark. Research has generally indicated that factors such as proximity to a psychiatric institution may be important, and since there is a strong correlation between violent suicide methods and psychiatric diagnoses, there may be a connection with the structure of the treatment system.

The research also implies various effective measures, such as shielding, blue light, training of staff to spot suicidal individuals, as well as other obstacles which can make those considering suicide hesitate, but especially “sliding doors” and responsible media coverage.