

PODATKI O DIPLOMSKI NALOGI

Ime in priimek: Estera Grivc

Naslov naloge: Psihosocialna podpora in pomoč strojevodjem ob izrednih dogodkih s smrtnim izidom

Kraj: Ljubljana

Leto: 2013

Število strani: 52 Število virov: 21 Število prilog: 4

Mentor: Izr. prof. dr. Bogdan Lešnik

Ključne besede: Strojvodje, izredni dogodek, samomor, Slovenske železnice, povoženje, psihosocialna podpora in pomoč, posttravmatska stresna motnja.

Povzetek

V diplomski nalogi pišem o psihosocialni podpori in pomoči strojevodjem ob izrednih dogodkih na tirih, predvsem sem se osredotočila na izredne dogodke s smrtnim izidom. Izredni dogodki na tirih s smrtnim izidom predstavljajo strojevodjem hudo stresno situacijo na delovnem mestu. Ob takih dogodkih potrebujejo ustrezno podporo in pomoč tako s strani delodajalca kot s strani ostalih oseb, ki so prisotni na samem kraju izrednega dogodka.

Key words: train drivers, accident, suicide, Slovenian Railways, psychosocial support and help, post-traumatic stress disorder.

Abstract

In the thesis I am writing about psychosocial support and help for train drivers after experiencing rail road accidents. I focused on the accidents that result in death. Rail road accidents that result in death present a serious stressful workplace situation for train drivers. After such events they require appropriate support from the employer, as well as support from other persons that were present at the scene of the accident.

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA SOCIALNO DELO

Diplomsko delo

Estera Grivc

**PSIHOSOCIALNA PODPORA IN POMOČ
STROJEVODJEM OB IZREDNIH
DOGODKIH S SMRTNIM IZIDOM**

Mentor,izr. prof. dr. Bogdan Lešnik

Ljubljana, avgust 2013

Hvala.

PREDGOVOR

Da pišem o temi izrednih dogodkov na tirih ter psihosocialni podpori in pomoči strojevodjem ob soočanju s temi dogodki, je največ pripomogla moja osebna izkušnja. Moj oče je namreč strojevodja in je v svojem delovnem času že povozil osebo, ki je storila samomor. Poleg tega živim v delu Slovenije, kjer je stopnja samomorilnosti med najvišjimi v državi in me novice o smrtih na železnikih tirih spremljajo že celo življenje. Kot mala deklica sem bila tudi priča nesreči na nivojskem prehodu, ko je avtomobil s ceste odneslo na železniške tire. Voznik avtomobila je imel srečo, da smo se za njim peljali mi in da je imel oče s seboj ključ omarice poleg prehoda, kamor je hitro stopil, odklenil omarico in poklical ter tako pravočasno sporočil, da je na tirih avtomobil.

V diplomski nalogi predstavim zgodbe strojevodij o njihovem doživljanju izrednih dogodkov ter njihove ideje in predloge o tem, kaj bi v teh travmatskih in hujših stresnih situacijah potrebovali, česa si želijo, da lažje prebrodijo stiske. Menim, da so ravno strojevodje tisti, ki najbolj vedo, kaj potrebujejo, oni so eksperti iz izkušenj in ravno njim ter njihovim predlogom je potrebno prisluhniti ter ukrepati.

Opravila sem osem poglobljenih intervjujev z osmimi strojevodjami. Sedem strojevodij, ki so doživeli izredni dogodek s smrtnim izzidom, in enega strojevodjo, ki je doživel izredni dogodek – nalet vlaka. Predvsem me je zanimalo, kako se soočajo strojevodje z izrednimi dogodki s smrtnim izzidom, obenem pa sem si želela izvedeti tudi, kako strojevodje doživljajo izredne dogodke brez smrtnih žrtev, in ravno zaradi tega sem kasneje v diplomsko nalogo vključila tudi intervju s strojevodjo, ki je preživel nalet vlaka.

Zahvaljujem se vsem strojevodjem, ki so si vzeli čas in mi z veseljem pomagali pri moji nalogi. Vsi do zadnjega so s svojimi predlogi, s svojimi zgodbami, pripomogli k nastanku te diplomske naloge.

KAZALO

1	IZREDNI DOGODKI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU	1
1.1	RESNE NESREČE	1
1.2	NESREČE.....	1
1.3	INCIDENTI	2
2	IZREDNI DOGODKI V ZADNJIH TREH LETIH	3
2.1	IZREDNI DOGODKI NA NIVOJSKIH PREHODIH.....	3
2.2	INCIDENTI	5
3	SAMOMOR	6
3.1	SLOVENIJA IN SAMOMORI.....	6
4	PRIMER RAZISKAVE – KANADA 2009.....	9
4.1	PRVA FAZA	9
4.2	DRUGA FAZA.....	11
4.3	TRETJA FAZA.....	12
4.4	ČETRТА FAZA	12
4.5	POMOČ ZAPOSLENIM	15
5	PRIMER RAZISKAVE – SLOVENIJA 2011	16
6	TRAVMA IN STRES	18
6.1	TRAVMATSKA IZKUŠNJA IN HUJŠA STRESNA SITUACIJA	18
6.2	VRSTE STRESA.....	19
6.3	POSTTRAVMATSKA STRESNA MOTNJA.....	20
7	METODOLOGIJA.....	21
7.1	FORMULACIJA PROBLEMA.....	21
7.2	VRSTA RAZISKAVE.....	22

7.3	MERSKI INSTRUMENT.....	22
7.4	OPREDELITEV ENOT RAZISKOVANJA	22
7.5	ZBIRANJE PODATKOV.....	23
7.6	OBDELAVA GRADIVA	23
8	REZULTATI.....	24
9	RAZPRAVA.....	42
10	SKLEPI	44
11	PREDLOGI.....	46
11.1	PREDLOGI VODSTVU SLOVENSКИH ŽELEZNIC	46
11.2	PREDLOGI STROKE ZA ZMANJŠEVANJE ŠTEVILA SAMOMOROV NA TIRIH....	47
11.3	PREDLOGI STROKE ZA ZMANJŠEVANJE NEGATIVNIH UČINKOV TRAVMATIKE IZKUŠNJE NA STROJEVODJE	48
11.4	PREDLOGI STROJEVODIJ	48
11.5	PREDLOGI ZA SOCIALNO DELO Z OSEBAMI V STISKAH	49
12	ZAKLJUČEK	51
13	LITERATURA	53
14	PRILOGE.....	55
14.1	ZAPISI INTERVJUJEV	55
14.1.1	Intervju A: FILIP	55
14.1.2	Intervju B: AMBROŽ.....	60
14.1.3	Intervju C: FRANC	68
14.1.4	Intervju D: OSKAR.....	71
14.1.5	Intervju D: BINE	79
14.1.6	Intervju F: ALEN	88
14.1.7	Intervju G: NIKO	93
14.2	OSNO KODIRANJE	99

14.3 INTERVJU S STROJEVODJEM, KI JE DOŽIVEL IZREDNI DOGODEK – NALET VLAKA	121
14.3.1 Intervju: MAKS.....	121
14.4 IZJAVA O AVTORSTVU	129

1 IZREDNI DOGODKI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Zakon o varnosti v železniškem prometu (2013) opredeljuje izredne dogodke kot resne nesreče, nesreče in incidente.

1.1 RESNE NESREČE

»Resna nesreča pomeni katerokoli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt ene ali več oseb ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na voznihih sredstvih, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očitni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti.« (Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih, 2007)

1.2 NESREČE

»Nesreča pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice. Nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na železniških prehodih, nesreče, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge, zaradi katere nastane vsaj ena od posledic:

- resna poškodba ene do štirih oseb,
- materialna škoda od 5.000 do 2.0000.000 EUR,
- prekinitev železniškega prometa za več kot 2 uri.

Nesreča je tudi vsak drugi dogodek, ki ima očiten vpliv na zagotovitev varnosti v železniškem prometu ali na upravljanje varnosti (npr. trčenje vlakov, nalet, oplazenje in

iztirjenje vlaka), čeprav ni nastala nobena od posledic, navedenih v prejšnjem odstavku.« (Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih, 2007)

1.3 INCIDENTI

»Incident pomeni katerikoli dogodek, razen resne nesreče in nesreče, ki je povezan z železniškim prometom in ki bi lahko vplival na njegovo varnost.« (Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih, 2007)

Iz Letnega poročila o izrednih dogodkih na Slovenskih železnica (2012) je razvidno, da se k incidentom uvrščajo tudi ostale nerednosti, ki imajo za posledico le prekinitev prometa, njegovo oviranje ali manjšo materialno škodo, ne ogrožajo pa neposredno varnosti prometa oziroma človeških življenj. V to skupino tako spadajo tudi izredni dogodki, ki imajo za posledico ranjeno osebo ali smrt, če je ta nastala kot posledica naravnih vzrokov, samopoškodbe, če poškodbo povzročijo tretje osebe ali pa če se je poškodovani oziroma mrtvi gibal zunaj območja, namenjenega potnikom in osebju.

2 IZREDNI DOGODKI V ZADNJIH TREH LETIH

Iz letnih poročil o izrednih dogodkih v letih 2010, 2011 in 2012 sem zbrala podatke o mrtvih in poškodovanih v tem tri letnem časovnem obdobju na tirih. Zanimale so me nesreče na nivojskih prehodih ter incidenti, ki vključujejo povoženje oseb, samomore in poskuse samomorov.

2.1 IZREDNI DOGODKI NA NIVOJSKIH PREHODIH

V letu 2010 se je na nivojskih prehodih zgodilo 33 izrednih dogodkov. Umrlo je 10 oseb, ranjenih je bilo 12 oseb in poškodovanih 31 vozil.

Na nivojskih prehodih z avtomatskimi zapornicami je v 8 izrednih dogodkih umrlo 5 oseb, 1 oseba je bila ranjena, 7 vozil poškodovanih.

Na nivojskih prehodih z ročnimi zapornicami je prišlo do enega izrednega dogodka, kjer je bilo poškodovano eno vozilo.

Na nivojskih prehodih, zavarovanih s cestno prometnimi znaki, je prišlo do 24 izrednih dogodkov. 5 oseb je umrlo, 11 je bilo ranjenih, poškodovanih je bilo 23 vozil.

Vse dogodke, razen dogodka na nivojskem prehodu z ročnimi zapornicami, so povzročile osebe, ki niso upoštevale Zakona o osnovah varnosti v cestnem prometu, in ne železnice. (Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2010, junij 2011)

V letu 2011 se je na nivojskih prehodih zgodilo 27 izrednih dogodkov. Umrli sta dve osebi, kar je precej manj kot v letu prej. Ranjenih je bilo 21 oseb in poškodovanih 26 vozil.

Na nivojskih prehodih z avtomatskimi zapornicami je v 4 izrednih dogodkih umrla ena oseba, 4 vozila so bila poškodovana.

Na nivojskih prehodih z ročnimi zapornicami je prišlo do enega izrednega dogodka, kjer je bila poškodovana ena oseba.

Na nivojskih prehodih zavarovanih s cestno prometnimi znaki je prišlo do 22 izrednih dogodkov. Ena oseba je umrla, 20 je bilo ranjenih, od tega 8 civilistov in 4 osebe,

zaposlene na železnici. Poškodovanih je bilo 22 vozil. (Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2011, junij 2012)

V letu 2012 je na nivojskih prehodih prišlo do 33 izrednih dogodkov. Umrle so 4 osebe. Ranjenih je bilo 14 oseb. Vozil je bilo poškodovanih 27.

Na nivojskih prehodih z avtomatskimi zapornicami sta v 9 izrednih dogodkih umrli 2 osebi, 3 osebe so bile ranjene, 4 vozila so bila poškodovana.

Na nivojskih prehodih z avtomatsko napravo za najavo vlaka s semaforjem je prišlo do 2 izrednih dogodkov. Ena oseba je bila ranjena, poškodovala sta se dva avtomobila.

Na nivojskih prehodih zavarovanih s cestno prometnimi znaki je prišlo do 22 izrednih dogodkov, od tega sta 2 osebi umrli, 10 jih je bilo ranjenih, poškodovanih pa 21 vozil. (Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2012, junij 2013)

Razvidno je, da se največ nesreč pripeti na prehodih, ki jih predvsem mediji večkrat označijo za nezavarovane prehode, torej na prehodih, ki so označeni le s cestno prometnimi znaki. Omeniti je potrebno, da v Sloveniji ne poznamo nezavarovanih nivojskih prehodov, vsi nivojski prehodi so zavarovani. Iz Poročila o izrednih dogodkih (junij 2012) je razvidno, da je bilo dne 31. 12. 2012 na Slovenskih železnicah 838 nivojskih cestnih prehodov. Od tega je 281 prehodov zavarovanih z avtomatskimi zapornicami, 22 prehodov zavarovanih z utripajočimi rdečimi lučmi, 32 prehodov zavarovanih z mehanskimi zapornicami in 503 prehodov zavarovanih s cestno prometnimi znaki.

Razlogi za veliko število izrednih dogodkov na teh prehodih so predvsem posledica tega, da je prehodov, zavarovanih le s cestno prometnimi znaki, največ, kar 60 % vseh nivojskih prehodov. Obenem pa v avtošolah premalo poudarka namenjajo prečkanju nivojskih prehodov, ljudje pa se ne zavedajo nevarnosti vlaka in tega, da se vlak ne more ustaviti.

»Drugače pa premalo poudarka dajejo v avtošolah varnosti ob prečkanju tirov. In kaj se je meni zgodilo. Šel sem mimo takega prehoda, tam ustavim z vlakom, dam signalni znak pazi, narod je pa mislil, da jaz njim prednost dajem!! In so šli mimo. Lahko pa bi v tistem pripeljal vlak iz druge smeri in koga zbil! Lahko bi prišlo do katastrofe. Potem sem čakal da so se speljali mimo in nato šel.«
(Oskar)

Ena od preventivnih akcij za zmanjšanje števila nesreč na prehodih je akcija Ustavite se. Vlak se ne more. Cilj akcije je predvsem vplivati na vedenje voznikov in tako posredno zmanjšati število prometnih nesreč na nivojskih prehodih.

2.2 INCIDENTI

Od leta 2010 do leta 2012 je bilo na tirih povoženih 23 oseb (povoženja niso posledica samomora). Samomor je storilo 55 oseb, poskus samomora pa 14 oseb. Skupno je tako v treh letih umrlo 78 oseb.

V letu 2010 je prišlo do povoženja osmih oseb, 14 oseb je storilo samomor, poskus samomora pa 7 oseb. (Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2010, junij 2011)

V letu 2011 je prišlo bilo povoženih 12 oseb, 25 oseb je storilo samomor, 3 osebe pa poskus samomora. (Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2011, junij 2012)

V letu 2012 je prišlo do povoženja 3 oseb, samomor je storilo 16 oseb, poskus samomora pa 4 osebe. (Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2012, junij 2013)

V zadnjem letu je videti manjši upad povoženj, samomorov in poskusov samomora, a ob analizi poročil zadnjih deset let so vseskozi vidna nihanja takih smrti. V kakšnem letu je smrti manj, nato pa lahko že v naslednjem letu število smrti ponovno sunkovito naraste. Tako je na primer viden skok iz leta 2010 v letu 2011 in nato ponoven padec smrti v letu 2012.

Slovenske železnice imajo na te tri oblike incidenta malce mačehovski pogled. Nanje gledajo kot da dogodke, na katerega število nimajo vpliva.

V tujini so se že pred leti začeli ukvarjati z vprašanjem zmanjševanja števila samomorov na tirih. Izvedenih je bilo precej raziskav. Eno od raziskav, kako pristopiti k temu problemu, bom v nadaljevanju tudi sama opisala.

3 SAMOMOR

V prvem poglavju knjige dr. Marušiča (2003) je opisanih precej različnih oblik samomora skozi čas. Stari Perzijci so na primer samomor skupaj s cestnim ropom in zakonolomstvom šteli med najhujše moralne prestopke. Stari Rimljani so imeli življenje za primarno dolžnost do države in so samomor dovolili le v primeru, ko so bogovi zahtevali daritveno žrtev. Grki so dopuščali samomore, toda le v primerih, če so posamezniki prej zanj zaprosili in jim je bil samomor odobren. Japonska je znana po svojih samurajih, ki so se ubili zaradi časti in ponosa (harakiri). Omenjeni so tudi skupinski samomori zaljubljenih ter staršev in otrok (shinju). V Indiji so se nekatere ženske dale pokopati skupaj z mrtvimi možmi, saj so tako družbi sporočile, da so dobre žene. Eskimi spoštujejo in odobravajo samomor starejših, ki se namenoma umaknejo v osamo, ko začutijo da prihaja čas smrti in niso več fizično koristni drugim članom družine.

Kristjani omenjajo prvič samomor v Bibliji, ko se Samson ubije iz maščevanja, Savel pa se nasadi na meč zaradi žalovanja.

V Novi zavezi pa imamo samomor precej podoben samomoru, ki ga največkrat uporabijo Slovenci - samomor z obešanjem. Juda se obesi na drevesu. Romeo in Julija storita samomor iz ljubezni, Antigona, Werther ...

3.1 SLOVENIJA IN SAMOMORI

Dr. Marušič (2003) piše, da je o prvih slovenskih samomorih pri nas pisal prvi slovenski suicidolog Lev Milčinski. Zapisal je, da je naštel 3 samomore na 100.000 prebivalcev na leto, vendar pa teh podatkov ne moremo preveriti, saj je znan tudi ta podatek, da so v tistih časih veliko samomorov zakrili zaradi sramu.

Po Levu Milčinskemu sta brata Pirc zapisala da se letno ubije 870 ljudi. Že leta 1935 sta napisala, da je to zelo velika številka in da nas skrbi predvsem zaradi umrljivosti za rakom, za primere samomorov pa se ne zmenimo.

Po letu 1960 se je prvič poročalo, kako velik je dejansko količnik samomorov pri nas, toda

navkljub vsemu ima samomorilnost šele danes nekaj več pozornosti kot v preteklosti. In še ta danes je omejena na suicidologe, del psihiatrov, nekaj socialnih delavcev in mogoče še par posameznikov.

Danes v Sloveniji letno umre približno 500 oseb zaradi posledic samomora. In od teh jih skoraj 4% umre na železniških tirih. Samomorilni količniki so najvišji v V in SV delu Slovenije. Najslabše je v Celju, na Kozjanskem ... 50 smrti na 100.000 prebivalcev na leto. Najmanj samomorov je na Obali – manj ko 15.

V Sloveniji umre trikrat več moških kot žensk zaradi samomora. Znotraj psihiatričnih ustanov se ta procent izenači, saj so pri pacientih prepoznali duševno motjo, medtem ko pri tistih, ki nimajo diagnoze osebe s težavami v duševnem zdravju, oziroma te niso prepoznane, so moški veliko bolj na udaru, saj se manj pogosto odločijo in poiščejo pomoč znotraj zdravstvenih ustanov.

Večje tveganje za samomor najdemo pri osebah, ki imajo težave v duševnem zdravju, predvsem depresija, motnja odvisnosti od alkohola in shizofrenija. Pozabiti ne smemo niti na posebna depresivna stanja, na primer ob izgubi bližnjih, in telesne bolezni, predvsem kronične bolezni.

Ljudje s težavami v duševnem zdravju so večkrat obupani, impulzivni in agresivni, kar še povečuje možnost samomora. Če je oseba že kdaj poskusila napraviti samomor, pa je tveganje, da bo to ponovno storila neverjetno visoko. Odstotek tistih, ki jim je uspelo samomor storiti v drugo ali tretje, je veliko.

Večje tveganje zaznamo tudi pri starejših in samskih, neporočenih osebah, ter med brezposelnimi in drugimi marginalnimi skupinami.

Pomembno je tudi širše družbeno okolje, če živimo v okolju z visoko stopnjo brezposelnosti, nizkim dohodkom na prebivalca, visoko stopnjo kriminala, visoko stopnjo ločitev, odsotnostjo skupin za samopomoč in neasertivno skrbjo za osebe s težavami v duševnem zdravju, kjer je tveganje za samomor še večje. Danes za Slovenijo velja, da se sooča s hudo finančno krizo. Znano je, da se število samomorov v času takih kriz še poveča.

V Marušičevi knjigi (2003) piše, da je sociologija prva veda, ki je dejansko začela raziskovati samomore. Seveda so to počeli že posamezniki prej, toda Emile Durkheim je bil prvi, ki je o samomorilnosti govoril širši množici. Sociologija se pri raziskovanju osredotoča predvsem na iskanje družbenih dejavnikov tveganja za nastenek samomora in s

tem raziskuje več dejavnikov - verske, kulturne, družinske, ekonomske, rasne itd.

Ker je samomor znan kot vzrok smrti, ki ga lahko preprečimo, bi to moral biti to prednostni javnozdravstveni cilj, zlasti, ker zahteva toliko življenj. In sploh ker zahteva veliko mladih življenj, življenj, ki imajo pred sabo še več desetletij delovne dobe. Stroški, ki so vezani na samomor, niso le tisti stroški, ki so vezani na sam dogodek oziroma njegove posledice, potrebno je upoštevati tudi vpliv dejavnikov tveganja za samomor in prispevek k ekonomskemu bremenu.

Samomor lahko preprečimo s preprečevanjem bolezni in stanj, ki vodijo v samomor. Pomembni so zgodnje odkrivanje, zdravljenje in pa rehabilitacija tistih, ki so že storili poskus samomora. V okviru preprečevanja samomorov na tirih je prav tako pomembno uvesti nekaj sprememb in ukrepov, tako s strani države, kot s strani Slovenskih železnic.

4 PRIMER RAZISKAVE – KANADA 2009

Leta 2009 so v Kanadi začeli z raziskavo o naravi in razširjenosti števila samomorov na njihovih tirih ter o vplivu teh smrti na zaposlene. Njihov glavni cilj je bil raziskati in razumeti stiske s katerimi se soočajo strojevodje ob povoženju ter poiskati in predlagati pomembne preventivne strategije kako zmanjšati negativne učinke soočanja s smrtjo na tirih. Raziskava je potekala v petih fazah. Zadnja faza še vedno poteka in bo predvidoma zaključena v letu 2015. (Kanadska raziskava, 1. 8. 2013)

4.1 PRVA FAZA

V prvi fazi so napravili analizo smrti na tirih v Kanadi v zadnjih desetih letih ter s pomočjo aplikacije Google Earth in zemljevidom železniške mreže označili kraje, kjer je prišlo do nesreč in incidentov s smrtnim izzidom. S tem so dobili jasen vpogled v območja, kjer pogosteje pride do izrednih dogodkov.

Prišli so do osmih sklepnih točk, ki lahko precej pomagajo tudi pri razumevanju smrti na tirih v Sloveniji.

1. Ugotovili so velika razhajanja med zbrani podatki. Podatke so namreč dobili s strani njihove železniške policije, mrliških oglednikov in s strani medicinskih ustanov. Prišli so do sklepa, da bi bilo potrebno razviti boljšo komunikacijo med vsemi tremi, da dobijo celosten vpogled v smrti na tirih. Prišlo je namreč do veliko razhajanj, ali je bil izredni dogodek nesreča ali samomor.
2. Presenetilo jih je dejstvo, da se samomori in nesreče največkrat pripetijo ob lepem vremenu in ob dobri vidljivost, ter kadarkoli, kljub temu, da so pričakovali, da bodo nesreče pogostejše ob slabem vremenu, ob dežju, snegu itd., in samomori ob »mračnih« dnevih.

Poročajo pa, da je več nesreč ponoči in pa pred peto uro zjutraj, kar nakazuje na to, da igra utrujenost določeno vlogo pri nesrečah. Nesreče se večkrat zgodijo v ruralnem okolju in vključujejo tovarne vlake.

3. V 73 % je bil pri nesrečah prisoten alkohol (nekaj malega druge droge) in v 46 % samomorov prav tako.
4. Starejši nad 60 let in otroci so večkrat žrtve nesreč, torej je potrebno tema dvema specifičnima populacijama nameniti več pozornosti v preventivnih aktivnostih.
5. Ugotovili so tudi, da je v primeru nesreč največkrat prišlo do slabe ocene bližine, hitrosti vlaka in pa nezmožnosti se umakniti vlaku. To pa so bile največkrat starejše osebe, otroci, osebe pod vplivom alkohola, utrujene osebe itd.
6. Ob preučevanju druge literature iz istega področja so naleteli na raziskavo v Angliji, kjer piše, da se veliko število samomorov na tirih pripeti poleg psihiatričnih bolnišnic. Trditev so potrdili tudi v Kanadi, ocenili so, da se kar 35 % samomorov zgodi na območju 3 km okoli psihiatričnih bolnišnic. Prav tako bi torej morale biti tudi psihiatrične bolnišnice pomemben del preventivne akcije.
7. Prizori smrti na tirih znajo biti precej grozljivi. Prišli so do zaključkov, da telo 66 % žrtev ni ostalo v enem kosu, vsako dvajseto telo je bilo obglavljeno in pri 88 % žrtev je bila »kri vsepovsod«. Ravno zaradi tega je lahko travma tako za strojevodje kot ostale, katerih dožnost je priti na kraj dogodka še hujša.
8. V Kanadi niso našli izjemno visokih rizičnih točk, čeprav so našli nekaj mest, kjer je prišlo do večih nesreč oziroma samomorov. Omenili so tudi pozitivno vlogo kanadskih medijev, ki o samomori ne poročajo veliko, ki previdno poročajo o tej temi, zlasti med mladimi in tako zmanjšujejo tveganje za povečanje stopnje samomorilnosti v njihovi državi. Sama opažam, da so tudi v Sloveniji mediji pozorni na to kako poročajo o samomori, jih ne glorificirajo. Kljub temu pa včasih vseeno naletimo na kakšno novico, kjer novinar še ni slišal, da lahko

neodgovorno poročanje o samomoru ranljive posameznike pravzaprav celo spodbudi k samomoru. (Kanadska raziskava, 1. 8. 2013)

Raziskava je zelo dobro zastavljena in dobro izvedena, ravno zaradi tega lahko precej pomaga vsem ostalim državam ob soočanju s samomori in nesrečami na tirih. Poda nam precej informacij kako se lotiti raziskovanja, obenem pa nam že predstavi svoje sklepe, svoje ugotovitve, ki jih lahko kasneje primerjamo z rezultati, do katerih pridemo sami.

4.2 DRUGA FAZA

V drugi fazi so s poglobljenimi intervjuji in kvalitativno analizo podatkov ugotavljali učinke izrednih dogodkov s smrtnim izidom na zaposlene, predvsem strojevodje. Raziskovali so ali obstajajo kakšne razlike med samomori in nesrečami in pa zapisali dejavnike, ki povečujejo negativni vpliv travmatske izkušnje ter dejavnike, ki zmanjujejo te negativne vplive.

Prišli so do zaključkov, da sta pri obeh, tako pri povozenju ob nesrečah, kot pri samomorih začetni reakcije enaki, enako intenzivni. Pri nesrečah so se strojevodje soočili s popolno izčrpanostjo, spraševali so se »kaj bi bilo, če bi ...«, za nesrečo so iskali vzroke (nepremišljenost osebe, alkohol itd.)

Pri strojevodjah, ki so povozili osebo, ki je storila samomor, jih je manjšina trpela za post-travmatsko stresno motnjo. Soočali so se z jezo – imeli občutek, da jih je oseba izbrala, da ji konča njeno življenje, niso mogli verjeti kako je lahko prišlo do tega dogodka, veliko jih je čutilo empatijo do umrlih, vsi so čutili potrebo, da si razjasnijo okoliščine, da si odgovorijo, zakaj je oseba to storila. (Kanadska raziskava, 1. 8. 2013)

Ob branju dejavnikov, ki lahko tako ali drugače še dodatno vplivajo na učinek travmatskega dogodka, je opaziti veliko vzporednic z izjavami slovenskih strojevodij. Razvidno je, da negativno vpliva, če se morajo strojevodje sami soočati s situacijo na samem kraju dogodka, če so s strani policije oziroma kogarkoli tam obravnavani kot potencialni osumljenci, težavni delovni pogoji, ponovna vožnja na isti relaciji mimo kraja izrednega dogodka, to, da vidijo žrtev, in pa vedenje, da je oseba umrla po nepotrebnem.

»Bolj težko pa je, če je tak izredni dogodek pa je tisi, ki je mrtev, ni nič kriv.«
(Oskar)

Dejavniki, ki zmanjšujejo učinek travmatskega dogodka na strojevodje, so predvsem podpora družine, podpora s strani delodajalca, takojšnja pomoč na samem kraju dogodka. Zelo pomembne so tudi informacije in učenje o izrednih dogodkih, humor, informacije o osebi, ki je umrla, zakaj je to storila, zakaj je prišlo do nesreče, in da znajo strojevodje dogodku dati pomen.

4.3 TRETJA FAZA

V tretji fazi so pregledali vso obstoječo literaturo o preprečevanju samomorov na tirih in o zmanjševanju vpliva travmatskega dogodka na strojevodje. Našteti so bili kar nekaj strategij preprečevanja samomorov na tirih. Strategije, ki nimajo dokazov, da zmanjšujejo stopnjo samomorov, so posebne osvetlitve na železniških prehodih, ob tirih, javno osveščanje javnosti o varnosti, zmanjšati smrt na tirih kot obliko samomora itd. Strategije, ki kažejo minimalen dokaz učinkovitosti, so nadzor s kamerami na kritičnih področjih, varnostniki na postajah, znaki in pa izobraževanje medijev o tem kako poročati. Precej študij pa je dokazalo uspešnost strategij kot so omejitev dostopa do proge, popolno eliminiranje poročanja medijev o samomorih, telefoni in znaki ob progi, samomorilni jarki na postajah (»dead man's trenches« v Londonu) in pa preventivno izobraževanje v psihiatričnih bolnišnicah in ostalih psihiatričnih ustanovah blizu železniških tirov. (Kanadska raziskava, 1. 8. 2013)

4.4 ČETRТА FAZA

V tej fazi so zapisali predloge glede preprečevanja samomorov na tirih. Omenili so telefone in znake ob progah, kjer se je zgodilo že več samomorov, oziroma poskusov samomora, in pa preventivna izobraževanja v psihiatričnih bolnišnicah.

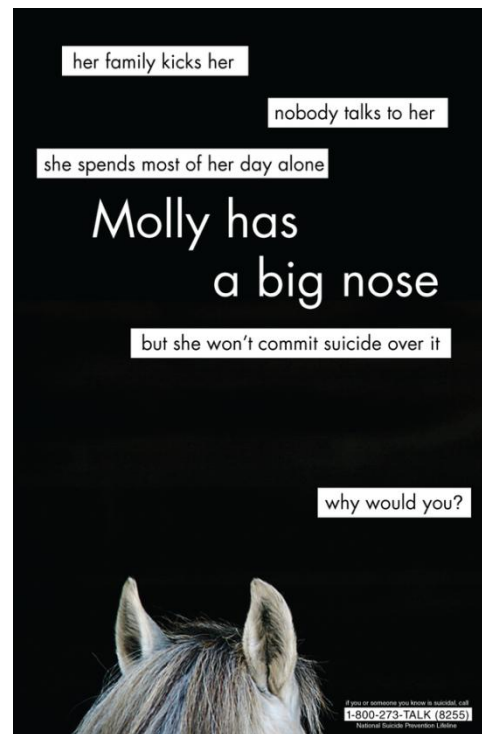
Ker so že identificirali kraje, kjer je večkrat prišlo do samomorov, so podali predlog, da se na ta mesta postavijo telefoni in znaki s telefonskimi številkami, ki osebam sporočajo, naj ne obupajo, naj pokličejo pomoč. Dogovorili so se z organizacijami, ki imajo odprte linije

za pomoč osebam v stisku, da bodo prevzeli klice. Podali so tudi predlog za sodelovanje železniškemu podjetju z namenom izboljšanja pomoči zaposlenim. (Kanadska raziskava, 1. 8. 2013)

Spodaj je podanih nekaj dobrih primerov plakatov, ki skušajo osebo usmeriti po pomoč, stran od suicidalnih misli in nagnjenj.



Slika 5.1



Slika 5.2



Slika 5.3



Slika 5.4



Slika 5.5

4.5 POMOČ ZAPOSLENIM

V raziskavi so prišli do pomembnih sklepov glede ustrezne pomoči strojevodjem ob izrednih dogodkih. Ugotovili so, da naj bi pomagali predvsem preventiva in pa intervencije na samem kraju dogodka.

V okviru preventive so pomembna izobraževanja pred samim izrednim dogodkom. Izobraževanja o travmi, o post-travmatski stresni motnji, o tem, kaj lahko pričakujejo na kraju dogodka, kakšen je postopek, sestaviti celovit in enoten pravilnik za vse, ki morajo biti prisotni ob samem izrednem dogodku (policija, reševalci, mrliški oglednik, preiskovalni sodnik, nadrejeni itd.). Strojvodjem mora biti znana njihova vloga v teh dogodkih in kaj vse se od njih pričakuje, obvezen bi moral biti tridnevni počitek in po teh treh dneh strokovni pregled in ugotovitev, ali je strojevodja že dovolj pripravljen na ponovno vožnjo. Ponujena mu mora biti strokovna pomoč, delodajalec pa mora biti ves čas aktivno vključen v proces pripravljanja strojevodje na ponoven prihod v službo.

(Kanadska raziskava, 1. 8. 2013)

5 PRIMER RAZISKAVE – SLOVENIJA 2011

Na Slovenskih železnica je bila do konca leta 2011 izvedena raziskava v okviru projekta promocije zdravja »Izboljšanje duševnega zdravja delavcev v primerih doživetja izrednih dogodkov na tirih«. Projekt je delno sofinanciral Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije. Rezultati raziskave so objavljeni v članku dr. Zdravka Lavriča v februarški izdaji revije Nova proga v letu 2012. Dr. Lavrič (2012: 9) piše, da je bilo v raziskavo vključenih približno sedemsto strojevodij. Strojevodje so rešili anketni vprašalnik na temo njihovega doživljanja izrednih dogodkov na tirih, ter kako premagujejo stiske povezane s temi dogodki.

Celoten projekt je bil razdeljen na dva dela. V prvem delu so bili torej strojevodjem razdeljeni anketni vprašalniki, opravljena je bila njihova analiza. V drugem delu projekta pa je bil namen pripraviti izobraževalni program za strojevodje, ki bi jim bil v pomoč pri soočanju z izrednimi dogodki na tirih.

Dr Lavrič (2012: 9) omeni, da je namen izobraževalnega programa, da bi strojevodje lažje razumeli in obvladali tovrstne situacije.

V članku so nato podane ugotovitve analize raziskave. Iz njega je tako razvidno, da 358 strojevodij od 658 strojevodij, ki so izpolnili anketni vprašalnik, še nikoli ni doživelo izrednega dogodka, ki bi se končal s smrtnim izidom. A so kljub temu navedli, da so nesrečo vseeno doživeli kot stresno.

Nesrečo je enkrat doživelo 152 (23 %) anketiranih strojevodij, dvakrat 51 (9 %) strojevodij, trikrat 41 (6 %) strojevodij, štirikrat ali več pa 37 (6 %) strojevodij. Eden od strojevodij naj bi nesrečo doživel kar enajstkrat.

Dr. Lavrič (2012: 9) nadaljnje razdeli rezultate najprej na vprašanje o tem, kako stresno so strojevodje doživeli prvo nesrečo, in kako vsako naslednjo. V razponu od 0 do 10 je ena šestina anketiranih svoje doživetje ocenila z oceno 5, ena šestina z 8 in ena šestina z oceno

10. Rezultati pa kažejo, da so strojevodje vsako naslednjo nesrečo v povprečju doživljali nekoliko manj stresno. Z oceno 5 (17 %), 8 (12%) in 10 (12%).

Na vprašanje o prisotnosti psihosocialne pomoči po nesreči je kar polovica vseh sodelujočih strojevodij odgovorila pritrdilo, da si tako pomoč želijo. Želijo si pogovora s strokovno usposobljeno osebo.

Podobno kot pri kanadski raziskavi je tudi pri slovenski jasno, da je strojevodjem najpomembnejša pomoč in podpora družine, na drugem mestu pomoč prijateljev, pomoč zdravnika pa je omenilo le 22 strojevodij.

Dr. Lavrič (2012: 9) na podlagi odgovorov strojevodij prihaja do zaključkov, da jim po nesreči stiske pomaga razbremeniti predvsem dobra socialna mreža in pa rekreacije ter športne dejavnosti. Kot pomembno ugotovitev pa navaja dejstvo, da ima, oziroma še vedno občuti, posledice nesreče kar dve tretjini strojevodij. Najpogosteje kot vsiljive misli, neprijetne čustvene reakcije ob ponovni vožnji skozi kraj izrednega dogodka, strah pred ponovno nesrečo in nočne more.

Na podlagi teh ugotovitev je bil izveden seminar za strojevodje. O njem so strojevodje govorili tudi v mojih intervjujih in to v samih superlativih. Prav tako tudi o dr. Lavriču, ki jim je predaval. Pogrešajo pa še več takih seminarjev, še več predavanj. Prepričani so, da je teh odločno premalo.

6 TRAVMA IN STRES

6.1 TRAVMATSKA IZKUŠNJA IN HUJŠA STRESNA SITUACIJA

Cvetek (2009: 13) zapiše kriterije po DSM-IV, ki označujejo travmatsko izkušnjo. Ti kriteriji zahtevajo, da je posameznik izkusil, bil priča ali je bil soočen z dogodkom ali dogodki, ki so vključevali dejansko ali grozečo smrt ali resno poškodbo ali pa grožnjo telesni integriteti sebe ali drugih.

»Travmatski dogodek običajno opredelimo kot dogodek ali dogajanje, katerega stvarne razsežnosti po svoji naravi ali po svoji intenziteti presegajo običajna stresna doživetja in pri skoraj vseh ljudeh povzročajo grozo, trpljenje in psihofiziološke motnje.

Med travmatskim in stresnim dogodkom je glavna razlika v naravi in intenziteti dogodka. Večina travmatskih dogodkov je nenadnih in nepričakovanih (nesreče), kar povečuje njihov rušilni psihični učinek. Med travmatskim doživljanjem in stresnim doživetjem so razlike v intenziteti in kvaliteti. Kvalitativne in kvantitativne razlike povzročijo tudi razlike v odzivu. V literaturi se pogosto oba pojma uporabljata brez jasnega razločevanja. Saj tudi v življenju marsikdaj ni ostrih meja med stresnim in travmatskim doživetjem.« (Kos, Slodnjak 2000: 11).

Tako sem tudi sama imela težave, ko sem pri intervjuvancih skušala določiti, ali so sami doživeli travmatsko izkušnjo ali hujšo stresno situacijo, saj v literaturi najdemo različne opredelitve tako stresa, stresnih situacij kot opredelitve travm.

Teržan (v Meško 2011: 6) piše, da osnovni vzorec nastanka stresa izvira še iz časov, ko so bili naši predniki prisiljeni nenehno se bojevati za preživetje. Na fizično aktivnost posameznika pripravijo spremembe v telesu, ki so posledica nekega dogodka. Ta aktivnost se razume kot obramba ali umik (boj ali beg). Kri odteče iz organov, v katerih je nujno ne potrebujemo, v mišice nog in rok, zato pridobimo več moči za boj z morebitnim sovražnikom ali za beg pred njim.

»Smiselno je poudariti, da verjetno ni pomembno, ali dogodek res izpolnjuje kriterij pri PTSM, ampak to, kakšne destruktivne posledice povzroči pri posamezniku. To je odvisno od tega, kako lahko posameznik stresno izkušnjo predela oziroma jo shrani v spominu. Različni dogodki so lahko za posameznika različno pomembni oziroma povzročajo različne težave in motnje.« (Cvetek 2009: 14).

Mikuš in Slodnjak (2000: 15) pišeta, da sta psihična in psihosocialna prizadetost posameznika odvisni predvsem od intenzitete travme, narave travme, stopnje izpostavljenosti, lastnosti posameznika, življenjskega okolja ter pomoči, ki jo posameznik prejme.

Stres je torej takojšen odziv na stresno situacijo, ki začasno zamaje ravnovesje posameznika. Simptomi stresa lahko trajajo od nekaj ur pa tudi do več dni. Stres je lahko tudi pozitiven in na posameznika deluje spodbudno.

Na drugi strani gre pri travmi pravzaprav za enak odziv kot pri stresu, vendar pa tu šok traja dlje časa, stiske so hujše in imajo posledice tudi kasneje v posameznikovem življenju. Dolgoročno se lahko torej razvijejo tudi druge težave v duševnem zdravju, kot je na primer depresija, posttravmatska stresna motnja, privede lahko do odvisnosti (predvsem od alkohola), večje je tveganje za razvoj bolezni srca in ožilja, raka, kroničnih pljučnih bolezni, kapi, diabetesa itd.

6.2 VRSTE STRESA

Ločimo lahko med naravnim oziroma koristnim stresom ter umetnim oziroma škodljivim stresom.

Za večino oseb je stres nekaj slabega. Grenka izkušnja, ki se jim je vtisnila v spomin, saj jih je pretresla zaradi pretirane ali premale obremenjenosti, zaradi naveličanosti, vztrajanja v brezizhodnem položaju. V takih primerih gre za škodljiv stres. Po drugi strani piše Schmidt (2001: 9), da je stres, ki se pojavi kot posledica občutka ogroženosti in se pojavi kot reakcija na nevarnosti iz okolja naravni stres. Stres je v teh primerih ogroženosti naravna reakcija in ni škodljiva telesu. Telo v delovanju in gibanju (napadu ali pobegu), porabi pripravljene nakopičene snovi in se po prenehanju nevarnosti, spet samo uravnoteži

na normalno delovanje. Obenem pa opiše tudi stres, kot občutek ugodja, do katerega pride, kadar imamo občutek, da bomo nek izziv zlahka obvladali in zato komaj čakamo nanj, ali pa se pustimo celo namenro izzivati. Ter stres kot posledico občutkov zadovoljstva, kadar se povežemo s trenutkom. To so občutki sreče v trenutkih zmagoslavja, ob doseženih ciljih, ob sproščanju, meditaciji ipd.

6.3 POSTTRAUMATSKA STRESNA MOTNJA

Cvetek (2009: 21) piše, da lahko travmatizirani posamezniki razvijejo posttravmatsko stresno motnjo, pri čemer spomin na travmatični dogodek nadvlada žrtvino zavest ter njeno življenje oropa pomena in zadovoljstva. Odziv osebe na travmatični dogodek mora vključevati intenziven strah, občutek nemoči ali groze.

»Posttravmatska stresna motnja (PTSM) je anksiozna motnja, ki jo trenutno definirajo tri skupine simptomov: ponovno doživljanje, izogibanje in hipervzbujenost.« (Cvetek 2009: 21)

Pri mojih intervjuvancih je bilo opaziti nekaj znakov, ki bi znali nakazovati na PTSM. Pri strojevodjah je bilo opaziti ponovno doživljanje izrednega dogodka in smrti udeleženca ob ponovni vožnji mimo kraja dogodka. Pogosto so se jim pojavile tudi vsiljene misli, predvsem ponoči, ko niso mogli spati. Spominjanje travme se lahko drugače kaže na različnih ravneh. »Od prebliskov, afektivnih stanj, somatičnih senzacij, nočnih mor, medosebnih uprizarjanj so osebnostnih slogov itd.« (Cvetko 2009: 22)

Opaziti je bilo tudi načrtno izogibanje vožnji skozi kraj izrednega dogodka. A ostalih trajnih izogibanj dražljajev povezanih s travmo pri intervjuvancih ni bilo videti.

Pri nekaterih strojevodjah je bilo opaziti nekaj težav s pretirano budnostjo, pozornostjo, pretiranim plašnim odzivanjem. Predvsem se je to opazilo pri strojevodji, ki je bil udeležen pri naletu vlaka.

»Je pa res, sem lahko peljal 100 na uro, pa sem peljal raje 50, in sem enkrat kar zavrl pa čeprav je bil zeleni signal. V mojem primeru je bil prisoten strah, nezaupanje.« (Maks)

7 METODOLOGIJA

7.1 FORMULACIJA PROBLEMA

Dogodki, kot so povoženje oseb in njihova smrt, definitivno spadajo med travmatske oziroma hujše stresne izredne dogodke, ki jih zaposleni doživijo med svojim delovnim časom. Ker se morajo naslednji dan oziroma v naslednjih nekaj dneh ponovno vrniti na isto delovno mesto, na katerem so doživeli hudo travmo, jim je zato potrebno ponuditi ustrezno psihosocialno podporo in pomoč.

Zastavljeni raziskovalni problem je: Kakšne so psihične posledice železniških nesreč s smrtnim izidom in samomorov na strojevodje in kako jih ublažiti?

V raziskavi sem se želela poglobiti v zgodbe strojevodij o izrednih dogodkih in sicer z namenom, da raziščem kakšne oblike pomoči bi potrebovali ob teh dogodkih na delovnem mestu. Zanimalo me je, ali prejmejo ustrezno podporo in pomoč ter kako so pripravljeni na te dogodke, obenem pa ugotoviti in zapisati njihove predloge za izboljšanje ravnanja ob izrednih dogodkih.

Osnovna raziskovalna vprašanja:

- Kako strojevodje doživljajo izredne dogodke?
- Kakšna je podpora in pomoč strojevodjem ob soočanju z izrednimi dogodki (je ta ustrezna)?
- Koliko učnih ur je namenjenih izrednim dogodkom v strojevodski šoli ter kakšne so informacije in oblike podajanja informacij o izrednih dogodkih s strani učiteljev?
- Kakšne oblike podpore in pomoči si želijo strojevodje?
- Kakšna je preventiva v smislu, da bi do izrednih dogodkov prihajalo redkeje?
- Kakšna je preventiva v smislu priprave strojevodij na izredne dogodke?

7.2 VRSTA RAZISKAVE

Glede na vrsto podatkov, ki sem jih zbirala, je moja raziskava kvalitativna. Podatke sem dobila preko poglobljenih intervjujev s sedmimi strojevodjami, ki so doživeli izredni dogodek, ki se je končal s smrtjo osebe. Opravila sem tudi poglobljen intervju z enim strojevodjem, ki je doživel nalet vlaka.

Glede na pristop je raziskava kvalitativna. Moj namen je bil ugotoviti, kako strojevodje doživljajo izredne dogodke, kakšno pomoč prejmejo ob izrednih dogodkih in kakšno pomoč bi potrebovali po samem izrednem dogodku ter dnevih, tednih in mesecih po izrednem dogodku. Zanimali so me predvsem njihovi predlogi za izboljšanje kakovosti ravnanja ob izrednih dogodkih.

Glede na odnos do neposrednega izkustvenega gradiva je raziskava empirična. Novo in neposredno gradivo, pridobljeno iz intervjujev, mi je pomagalo pri odgovarjanju na osnovna raziskovalna vprašanja.

Zaradi malega števila intervjuvancev, vzorec ni reprezentativen, zato je pridobljenih podatkov ne moremo posploševati.

7.3 MERSKI INSTRUMENT

Za merski instrument sem v raziskavi uporabila delnostandardiziran vprašalnik.

Vnaprej sem imela pripravljene oporne točke, nekaj vprašanj, a kasneje sem med pogovorom s strojevodjami dodala še kakšno vprašanje, oziroma kakšnega spustila. Sledila sem njihovim pripovedim in se odzivala na njihove odgovore. Prilagajala sem tudi vrstni red vprašanj.

7.4 OPREDELITEV ENOT RAZISKOVANJA

Populacija raziskovanja so osebe, ki opravljajo poklic strojevodje, ki so, oziroma so bili zaposleni pri podjetju Slovenske železnice, d.o.o., odvisni družbi Vleka in tehnika, d. o. o. in so doživeli najmanj en izredni dogodek v času opravljanja njihove službe s smrtnim

izidom.

Osebe so bile izbrane po metodi snežne kepe. Pri zbiranju podatkov sem uporabila neslučajnostni vzorec – vzorec snežne kepe. Število intervjuvanih oseb je 7 (vsi moškega spola). Poklic strojevodje opravljajo od 5 do 31 let. Eden od intervjuvancev je že tri leta upokojen. Vsi imajo najmanj en izredni dogodek s smrtnim izidom ter največ tri. Najprej sem preko očeta, ki je tudi strojevodja, poklicala prvega strojevodjo, naslednjega mi je priporočil bratranec (prav tako strojevodja), nato pa me je vsak od njih vodil do naslednjega.

7.5 ZBIRANJE PODATKOV

Zbiranje podatkov je potekalo od januarja do junija 2013. Za metodo zbiranja podatkov sem uporabila spraševanje z intervjujem.

Intervjuje sem opravila individualno. 5 intervjujev sem opravila na domu osebe, dva pa na željo intervjuvancev v lokalu. Zaradi lažje transkripcije intervjujev sem pogovore snemala. Pogovori so trajali od trideset minut do dveh ur in pol. Za kraj in čas intervjuja sem se predhodno dogovorila preko telefona. Izbiro kraja in časa sem prepustila intervjuvancem.

7.6 OBDELAVA GRADIVA

Način obdelave gradiva je kvalitativen. Z intervjuji sem dobila zelo obširne in raznolike odgovore in pripovedi. Ravno zaradi tega in zaradi števila intervjujev je bila obdelava podatkov težja kot na primer pri kvantitativni raziskavi.

Najprej sem opravila transkripcijo intervjujev, določila enote kodiranja, po tem sem zapise najprej odprto in na koncu še osno kodirala.

8 REZULTATI

Rezultati so predstavljeni v prilogi 14.2 Osnovno kodiranje.

Ob analizi rezultatov, sem ugotovila, da lahko odgovorim na moje ključno raziskovalno vprašanje o tem, kakšne so psihične posledice železniških nesreč s smrtnim izidom in samomorov na strojevodje ter kako jih ublažiti.

Obenem lahko zaključim in delno pritrdim trditvi, da strojevodje ob izrednem dogodku s smrtnim izidom ne prejmejo ustrezne psihosocialne podpore in pomoči.

Ob pogovoru s strojevodjami se je jasno videl napredek na tem področju v zadnjih letih, a kljub nekaterim dobrim ukrepom, kot so na primer obvezna menjava strojevodje po izrednem dogodku, možnost netakojšnje vrnitve na delovno mesto, prihod/klic nadrejenega na kraj dogodka ter možnost obiska psihoterapevta, je vidno, da nivo ustrezne pomoči s strani delodajalcev še vedno ni zadosten.

Iz analize intervjujev je razvidno, da prav vsi strojevodje radi opravljajo svoj poklic, da ga opravljajo z veseljem in če bi lahko še enkrat izbirali, bi ponovno izbrali poklic strojevodje. Pri poklicu jim veliko pomeni to, da so lahko samostojni v okviru predpisov, da imajo možnost upravljanja z močjo in težo, da je delo terensko. Všeč jim je samota, ko so sami v kabini in vozijo, ter delovnik, saj jim omogoča, da veliko časa preživijo doma, s prijatelji ... Mlajša intervjuvanca sta omenila še izjemno dober odnos, ki so ga razvili med sodelavci iste generacije, s katerimi se družijo tudi izven delovnega časa.

»Najbolj mi je všeč da je to terensko delo. Da greš po Sloveniji in pa, da si na nek način sam svoj šef.« (Niko)

»Jaz sem tak človek, mogoče sem po naravi malce bolj tehnični tip, zanimajo me stvari kako kaj deluje, predvsem me pa fascinira ta moč, ki jo ima vlak. To, kakšno moč lahko proizvede.« (Bine)

»Smo taka generacija, da si čisto vse povemo« (Alen)

Iz analize je razvidno tudi to, da igra eno izmed ključnih vlog pri soočanju s travmo na delovnem mestu prav dobra socialna mreža strojevodij in v sklopu nje povezanost, prijateljstva med zaposlenimi. Tri osebe so namreč pripovedovale o tem, da so se po izrednem dogodku o njem največ pogovarjali prav s sodelavci, ki so obenem njihovi dobri prijatelji. Ključno se torej zdi, da se v okviru službe spodbujajo dodatne dejavnosti in aktivnosti, ki združujejo zaposlene.

»Imamo res veliko izletov organiziranih preko službe. Nazadnje smo bili na Soči smo šli raftat, je bilo kar zabavno.« (Niko)

Rezultati raziskave kažejo, da tako v strojevodski šoli, kot v štirih rednih šolah na leto ni izrednim dogodkom namenjena nobena ura, oziroma se o izrednih dogodkih govori nekaj malega v sklopu drugih predmetov. Vsi so omenili, da so jim bili podani le tehnični podatki o ravnanju ob izrednem dogodku.

»Za naše delodajalce ni pomembno da nas pripravijo na izredni dogodek, za njih je pomembno da ne pride do izrednih dogodkov. Potem ko se zgodijo pa tako ni več važno, ko je že vse mimo. Izobražujejo nas kako naj ravnamo, da ne pride do izrednih dogodkov, s predpisi.« (Filip)

Povedali so, da s psihološkega vidika ni nikoli nihče ničesar omenjal, tudi nobenih debat ni bilo v sklopu šolanja.

Vsi intervjuvanci pa so z naklonjenostjo govorili o predavanju, oziroma o izvedbi ankete dr. Zdravka Lavriča. Omenili so, da je bilo pred več kot letom dni njegovo predavanje o izrednih dogodkih, obenem pa jim je razdelil anketne vprašilnike o njihovem doživljanju izrednih dogodkov. Kot razlog za njegov prihod navajajo, da je vodstvo končno opazilo veliko število ponavljajočih se izrednih dogodkov ter travme nekaterih strojevodij. Pravijo, da se je zelo zavzel, da bi se stvari uredile, dal jim je njegovo številko in e-mail naslov.

»Takrat je prišel Lavrič, ker je bilo teh izrednih dogodkov veliko in so začeli opazovati. In so eni to čisto brez problema prenesli, eni so imeli pa hude travme in so se potem malo poglobili v to. Js pred tem nisem nikoli zaznal nič o tem, da bi nam o tem kdo kaj predaval. To je pa zdaj eno leto, leto pa pol nazaj, ko je prišel ene tri ure in nam razlagal.« (Oskar)

Rezultati kažejo, da jim je bilo najbolj všeč to, da so lahko njegovo predavanje povezali z njihovimi praktičnimi primeri in z njihovim doživetjem zadev, obenem pa je spodbudil razmišljanje o izrednih dogodkih.

O smiselnosti ponovitve takega predavanja pravijo, da je smiselno, da so bile potrebe po tem že prej in da so potrebe po tem tudi zdaj.

»Sej s tem kar nam je povedal nismo nič rešili, smo pa začel razmišljati o tem, smo osmislili zakaj nekaj naredimo ravno tako kot naredimo.« (Ambrož)

»Ja, to bi bilo super, da na vsake toliko časa pride možakar in pove kaj takega« (Ambrož)

Iz rezultatov je prav tako razvidno, da kot primarno obliko pomoči večina strojevodij ne zaznava pomoči terapevta. Najprej se obrnejo na sodelavce, družino in prijatelje, šele kasneje in samo v primeru hujših težav razmišljajo o možnosti obiska terapevta, psihiatra, zdravnika.

Še vedno je pri nekaterih prisoten strah pred obiskom psihiatra.

»Vsi so pa imeli malo straha, zaradi tega ker, če se ti je pripetil izredni dogodek in si pokazal, da imaš neke posledice zaradi tega, so se bali, iti v zdravstveni dom, večina, ker so se bali, da bi izgubili grupo, da bi jih poslali k psihiatru in tako naprej, izgubili bi lahko tudi službo strojevodje. In to ni prav, to zdaj vidijo, da ni prav.« (Oskar)

»Včasih so se kateri bali, če so imeli že kake slabe izkušnje, ker sicer nisi šel nikamor drugam kot v naš zdravstveni dom v Ljubljani, ampak tam smo res imeli nekega čudnega, mislim da je bil nevropsihiater, ki se je znal s tabo neke igrice igrati. In te je znal dobiti na limanice, če si zagrabil. Če si se mu lahko malo

nasmejal je bilo pa vrede. Tega so se malo bali določeni. On je vedno želel namigovati še na kaj drugega.» (Bine)

In nekateri še vedno gledajo na strokovne oblike pomoči kot na zanje neprimeren način reševanja težav.

»Glej, sam bi si verjetno najprej skušal sam pomagati, pa s prijatelji, nato pa če bi videl da ne gre, bi šel, čeprav za nas, je ta psihologija, psihoterapija nek čuden tabu, imamo en čuden pogled na te veje.» (Bine)

Rešitev za to vidi eden od strojevodij v času, poskusu zmanjševanja stigme ter morda drugačnem poimenovanju pomoči psihoterapevta. Omenil je tudi, da se mu pomoč socialnega delavca/delavke sliši precej boljše in tudi bolj dostopno.

»Potrebujemo le čas, da bodo ljudje spoznali, da če rabiš pomoč, da se obrni nanje in ne bo nič narobe, kvečjemu bolje bo. In da drugi ne bodo govorili - zdaj se mu je pa nekaj premaknilo, nekaj je narobe z njim. Mogoče bi bilo bolje če bi se drugače imenovali.» (Bine)

V okviru priprave na izredni dogodek je opaziti, da sta le dva od intervjuvancev odgovorila, da se čutita dosti dobro pripravljena na izredne dogodke, ostali so mnenja, da na izredne dogodke niso dobro pripravljene.

Iz rezultatov je razvidno, da so strojevodje na izredni dogodek pripravljali predvsem v tehničnem smislu z učenjem pravilnikov in predpisov, omenili so jim možnost, da bodo doživeli izredni dogodek in pa enkratnim predavanjem dr. Lavriča. Strojvodje se šele kasneje ob samem izrednem dogodku dejansko soočijo s postopkom in pristopom uradnih oseb ter s samo smrtjo povožene osebe.

Omenili so tudi kompleksnost priprave na izredni dogodek, saj namreč vsak strojevodja drugače odreagira in drugače doživlja situacijo.

»Drugače, da bi kdo drug nam od službe kaj povedal ni nikoli bilo. Pa niso niti znali, to moraš znati razložiti.» (Alen)

Rezultati, nanašajoči se na samo število izrednih dogodkov, kažejo, da so en izredni dogodek s smrtnim izidom doživeli štirje strojevodje, dva dogodka dva strojevodja in tri

dogodke en strojevodja. En strojevodja pa je bil poleg enega izrednega dogodka udeležen še v izrednem dogodku kot pomočnik strojevodje.

Prvi izredni dogodek je strojevodja doživel leta 1980, zadnjega pa dva strojevodja v letu 2012.

Zanimivo je, da so takoj po šolanju svoj prvi izredni dogodek doživeli kar trije od sedmih strojevodij, eden takoj v prvih 14. dneh in eden od njih kar dvakrat v prvega pol leta po šolanju.

»Pet let nazaj, v štartu, takoj ko sem iz šole prišel. En aprila, potem pa en mesec za tem pa še en. Bila sta tipična samomora.« (Alen)

Iz rezultatov je razvidno, da je nekako približno številno izrednih dogodkov po delu dneva, v letu pa več izrednih dogodkov v pomladnih in poletnih mesecih.

Razvidno je, da se je nekaj dogodkov pripetilo ponoči, takrat strojevodje niso jasno videle osebe, je niso takoj prepoznale oziroma so jo videle le nekaj trenutkov pred trkom, prav tako tudi dva dogodka, ko sta strojevodja pripeljala iz ovinka in eden takoj ob prihodu iz tunela.

Izredni dogodki so se pripetili na postaji Sevnica, Litija, Jevnica in Slovenska Bistrica, ter na odprtih progah Zidani Most – Radeče, Ljubljana – Ljubljana Polje, Zagreb – Zidani Most in Celje med tovorno in potniško postajo.

Kot vzrok smrti strojevodje navajajo 6 izrednih dogodkov kot samomor osebe, 3 izredne dogodke kot posledica neprevilnega prečkanja tirov in dva dogodka kot neopredeljiva – možnost samomora, nepravilnega prečkanja tirov ali nesreče (oseba vinjena, oseba v avtomobilu po nesreči pritisnila gas in zapeljala na tire).

»Prvi je bil ob desetih zvečer, mrak, brzi vlak, Zidani Most – Radeče. Izza ovinka. Baje je bila oseba v vinjenem stanju in je šla opotekajoče ob progi. In sem ga zadel s stopnico, tako, da ga je odneslo dol do ceste.« (Filip)

»Pri drugem je bila pa mlajša ženska, samomor, z mobitelom na ušesu.« (Filip)

»Bilo je podnevi, okoli 10., ko sma se iz Zagreba peljala proti Zidanemu Mostu. In je bilo dol, ma kmalu en prehod od glavne postaje, blizu zapadnega kolodvorja. Prečkal je kar pri zaprtih zapornicah, peš. In ga je zahakljal.« (Franc)

»Ena ženska, ker je bila poplava, ni šla v podhod, ker je bil poplavljen, ampak je šla preko tirov. V bistvu prečkala je tir v trenutku, ko sem jaz z brzim vlakom pripeljal in nisem imel kaj narediti. V glavnem ... mrtva je bila.« (Oskar)

»Prvič sem že videl osebo prej, prvič se mi je usedla ... sem videl prav čas, 12, 13 km na uro sem šel, vse skupaj nič, ampak sem šel čez njo. Ta drugo pa takoj ven iz tunela, pri hitrosti 110 na uro, samo počilo je in sem pogledal nazaj in videl.« (Alen)

»Tam je tak lok, ovinek, jaz sem videl njega že na ene 400m, samo je bil lok in je zgledalo kot da hodi ob progi. Potem ko sem se mu pa tako približal, da sem ga videl naravnost in videl da hodi po sredi mojega tira, naravnost proti meni, jaz začnem piskati, potem sem brzo potegnil in piskal. Ampak je on še kar naprej hodil naravnost proti meni. In sem ga povozil.« (Niko)

Iz rezultatov je razvidno, da strojevodje, ki niso bile neposredno vpletene v trk in kasneje ves proces dajanja izjav, strojevodje, ki so dokaj hitro odpeljale stran, ki niso videle povožene osebe so hitreje prebolele dogodek.

»Ker sem dokaj hitro odpeljal stran, tudi pogledati nisem šel in se me ni tako dotaknilo.« (Ambrož)

»Tudi če nisi direktno prisoten, povezan, te kar gane. Res je pa, da prej pozabiš, ker le nisi bil ...« (Bine)

Strojevodje so opisovali občutke ob pričakovanju trka, trenutke, ko trobijo, zavirajo, ob pogledu na osebo so nekateri opazili njen obup, neobtoževanje, njen pogled. Začutili so, da jih je streslo in presunilo. Ob trku pa so doživeli šok, eden od strojevodij se je rahlo poškodoval, eden od strojevodij je začutil udar energije vanj.

»Tretja je bila pa spet po svoje šok. Je bila pa pri potniškem vlaku. Je pa ženska ... stala na tirih, pogledala v šajbo, ko sem prihajal pa se obrnila s hrbtom in počepnila. Tukaj sem pa začutil marsikaj. Tak. Na prvo ... njen pogled, nič, nobenega obtoževanja, samo nek obup sem začutil. Potem pa udar neke energije v sebe noter ko sem jo zadel.« (Ambrož)

»No in to se je z enim osebnim avtomobilom pripeljal en poštar je bil. Tako, da sem videl da približuje, da upočasnjuje, začel sem mu piskati, ko sva pa bila že nekje blizu pa, zdaj ne vem, ali je mislil, da bo pobegnil, ali pa je zanalasč pritisnil na gas in sva se direktno zadela. Fiček je bil, odrezalo je prvi del, možakar je padel ven, ga je vrglo na drugi tir, avto obrnilo, so ga vagoni zahaklali. Drugi konec avtomobila je odbilo še 32m stran. Jaz sem se ustavil, malo sem se udaril v brado, ker takrat nastane skoraj tema v kabini, ko začneš zavirati in pobirati kamenje.«

(Bine)

Strojevodje so podali naslednje negativne občutke po trku: slabost, neprijeten občutek, ni ti vseeno, šok, tesnoba, jeza, strah, samoobtoževanje, hitrejše razbijanje srca. Omenili so, da so se spraševali, če bi lahko kaj storili drugače, o potlačenju dogodka v pozabo, o tem, da so skušali ostati profesionalni in skriti čustva. Nekateri se niso dobro zavedali, kaj se je zgodilo, en strojevodja je omenil, da bi se danes slabše držal kot pri prvem dogodku predvsem zaradi vseh stvari, ki so se nakopičile v njegovem življenju, danes drugače gleda na smrt in življenje.

Od nekako pozitivnejših občutkov pa so omenili, da so vedeli, kaj narediti, in so to storili, šoku je sledilo umirjanje, en od strojevodij ni imel hudih težav, drugič je bilo že lažje, lažje pa je bilo tudi, ker ni bilo stika s ponesrečeno osebo.

Ob dogajanju, ki je sledilo po trku, je razviden naslednji protokol: ustavljanje vlaka na primernem mestu in zavarovanje vlaka, klic dispečarju, prometniku o dogodku, dogovor z njim, kdo pokliče policijo in reševalce, zapustitev kabine in odhod do ponesrečene osebe pogledati ali obstaja možnost pomoči. Nudjenje prve pomoči v primeru, da ta možnost obstaja.

Navodila sprevodniku, naj obvesti potnike in jim naroči naj ne zapuščajo vlaka. Čakanje na prihod drugih na kraj dogodka. Ob prihodu sledi postopek s policijo, postopek z notranjo kontrolo, reševalci in kriminalistom. Danes obvezno sledi menjava strojevodje in nato pot domov.

Nekaj strojevodij ni odšlo do ponesrečencev, en strojevodja je opazil, da lahko osebi še pomaga in ji nudi prvo pomoč

Ob analizi poznavanja pravilnikov, ki govorijo o ravnanju ob izrednih dogodkih, se je

pokazalo, da so strojevodje dobro seznanjeni s protokoli ob izrednih dogodkih. Zavedajo se tudi, da je njihova dolžnost nudenje prve pomoči poškodovani osebi, se pa kljub temu dogaja, da strojevodje ne gredo do ponesrečencev. Sama sem zaznala veliko oklevanja ob tem, da morajo pogledati k ponesrečencu, predvsem zaradi védenja, da je možnost, da je oseba še živa, praktično nična. (Zaradi možnega pregona strojevodij so iz intervjujev črtani deli, kjer piše, da niso šli pogledat ponesrečenih).

»Sam sem šel dol z vlaka in sem kako bi rekel iz dolžine garniture pogledal in ocenil, da se ne da več pomagati, bila so čreva zunaj. Pa tudi glej, ne vem kaj bi naredil po mojem bi prej skupi padel, ne morem jaz tega gledati, ne prebavljam tega, tako da, glej marsikateri sploh ne bi šel pogledati. Meni je žal, da sem šel dol pogledati. Kar se pa tega tiče recimo, če bi videl kakršnekoli znake življenja bi mu moral iti pomagati.« (Niko)

»Ne, nisem šel dol, to je bilo prvič, sem bil z gomolko, tam je zraven pomočnik. No in mi je pomočnik rekel, da naj nič ne hodim dol, da to imajo drugi pristojnost. Tako da sem čakal gor, policijo in vse.« (...)

Iz analize je razviden prihod naslednjih oseb na kraj dogodka: reševalci, policisti, inšpektor, kriminalist, drug strojevodja, osebe, ki odnesejo ponesrečenca. V intervjuvančevih primerih pa so na kraj dogodka prišli še ljudje, ki so ob izrednem dogodku čakali na zapornicah, oziroma osebe z drugega vlaka, ki so nudile pomoč poškodovancu.

Čas prihoda reševalcev in policistov je bil nekje 4–10 minut, čas prihoda inšpektorja in preiskovalnega sodnika od ene ure do dveh ur, drug strojevodja – menjava pa najkasneje po dveh urah.

Dodatne neprijetne izkušnje, ki so jih po samem trki doživeli strojevodje, so še nezadovoljstvo reševalcev zaradi nesporazuma, slab odnos enega od zaposlenih pri prometu, srečanja s svojci/prijatelji umrlega, nespoštovanje do umrlega s strani gasilcev in pa pomočnik strojevodje, ki ga je dogodek izjemno pretresel.

»Ker jih je dispečar narobe obvestil, so najprej prišli do mene reševalci in so moral potem še 500 metrov nazaj hodet. Takoj so začeli nekaj »jaskat«, kam sem jih to usmeril.« (Filip)

»No, še to mi je ostalo v spominu, mislim da je bil, tam ko sem šel na telefon možakar, ki sem ga zbil celo doma, ker so bili vsi čisto iz sebe in eden me je celo vprašal, kaj se je zgodilo. Tak občutek sem dobil, kot da je to njegova družina ali pa ga vsaj poznajo. Povedal sem jim, da sem zbil avtomobil, videl sem da je nekaj hudo narobe, potem sem se raje umaknil. Ni dobro s svojci kontaktirati.« (Bine)

»On je imel pa ful slab odnos. To je bil nek šef postaje. Mi imamo zelo stroga pravila, piše nam v pravilniku, da se garnitura ob izrednih dogodkih ne premika, dokler ni stvar rešena. Človek je bil zadi noter in še ni bilo rešeno. On je železničar pa bi moral poznati predpise, ampak je vztrajal, da se vseeno garnitura premakne naprej. Jaz sem rekel da ne bom, potem je šel on še kriminalistom razlagati, da mi smo pač vleka, ker mi smo druga družba notri in jim je razlagal, da mi kompliciramo pa tralala. Potem je pa prišel kriminalist do mene, pa sem mu lepo razložil, da imamo mi pač taka pravila, da moram to spoštovati in da se ne premaknem centimetra.« (Niko)

»On (pomočnik) je pa dosti slabše odreagirajl. Je pa dva tedna pred tem eno majhno punčko povozil. Ga je pa zelo prizadelo. Se mi zdi, da je mene tako zelo prizadelo prvič ravno zaradi tega, ker sem videl kako je njega zadelo.« (Alen)

Odnos policije so opisali kot korektnega, prav tako so hitro prispeli na kraj dogodka. Omenjeno je bilo tudi, da so se malce lovili, da ne poznajo dela strojevodje in so zato posledično občasno spraševali neumesna vprašanja.

Danes strojevodja po izrednem dogodku s smrtnim izidom ne sme voziti dalje, eden od strojevodij, ki pa so še morala voziti dalje, vožnje dalje ni doživljal kot take muke, drugi strojevodja pa ni ostal ravnodušen, ko se je moral isti dan še enkrat peljati mimo kraja dogodka.

Iz rezultatov je vidno, da so strojevodje v naslednjih 48 urah po izrednem dogodku doživeli precej negativnih občutkov in misli. Opisovali so slabo počutje, čudne občutke,

grozno bedne občutke, prizadetost, probleme, strojevodja, ki se je domov peljal z vlakom, je komaj čakal, da gre dol z vlaka. Potem so bile prisotne težave s spanjem in prehrano, iskanje družbe in pa ravno obratno zatekanje v samoto, nenehno razmišljanje o dogodku, prikazovanje podob o vožnji mimo kraja dogodka, zavedanje, da so nekomu vzeli življenje ter težki občutki ob vedenju, da mrtvi ni bil ničesar kriv.

Razvidno pa je tudi kasnejše izboljšanje počutja ter pri enem od strojevodij nobenih težav s spanjem. En strojevodja je omenil, da ga dogodek ni tako podrl, temveč zbudil in je preko njega bolje spoznal sebe.

»Jesti ne paše, skos malo študiraš na to. Čeprav nisi kriv.« (Franc)

»Sem kar imel težave. Se pravi sem prav iskal družbo, da nisem bil sam. Tudi spal nisem drugače tako kot bi moral. Nisem pa tistega prehoda pozabil 10 let pa mogoče celo več. Vsakič ko sem se mimo peljal.« (Bine)

»Je pa zanimivo, da me ni to tako podrl. Ampak bolj bi rekel skoraj zbudilo. V smislu, da malo začneš razmišljati, da ni čisto vse zastoj vse kar se dogaja okoli tebe. Da malo spoznaš sebe, da veš zakaj se to dogaja. Začneš se spraševati, zakaj jaz, zakaj zdaj ... pa tako.« (Ambrož)

Rezultati kažejo, da so o dogodku povedali svoji družini, ženi in staršem, prijateljem in sodelavcem. O izrednem dogodku sicer niso govorili veliko, o tem jim je neprijetno govoriti.

Ob omembi družini so doživeli začudenje z njihove strani in pa dokaj normalen odziv.

Sodelavci so se odzvali ležerno, spraševali so, kaj in kako je bilo.

Sodelavcem so strojevodje pripovedovali v smislu, da bi se lahko tudi oni pripravili na kaj podobnega, v prvih nekaj urah po dogodku so o njem pripovedovali šokirano, drugače pa so jim o dogodku povedali na popolnoma vsakdanji način, predvsem pa o tem niso govorili veliko.

Pri večini strojevodij sem opazila veliko povezanost s sodelavci, predvsem s sodelavci iste generacije, to pa je vidno predvsem pri najmlajših dveh strojevodjih, ki sta o sodelavcih govorila kot o zelo dobrih prijateljih s katerimi se veliko družijo tudi izven delovnega časa.

Iz rezultatov je razvidno, da so jim prijatelji velik vir energije, da se ob njih potolažijo, podružijo in pozabijo na dogodek.

V sklopu prejete pomoči takoj po izrednem dogodku je razvidno, da kar pet strojevodij pravi, da niso dobili nobene pomoči, oziroma le menjavo z drugim strojevodjem. Dva sta kot obliko pomoči takoj po izrednem dogodku omenila pogovor s šefom delovne enote, gospodom Jazbecem, ki ju je poklical po telefonu v uri po dogodku. Njegov odnos do njiju sta označila za lepega.

V sklopu prejete pomoči v naslednjih 24 urah po izrednem dogodku je še vedno večina strojevodjev odgovorila, da niso prejeli nobene pomoči.

Jih je pa še nekaj omenilo šefa delovne enote, gospoda Jazbeca, in prav tako označilo njegov klic, njegova vprašanja po počutju, ponujeno možnost, da ostanejo nekaj časa doma, kot obliko pomoči.

V naslednjih tednih in mesecih ni bila nikomur ponujena kakršna koli pomoč, nihče jih ni povprašal po počutju.

Iz rezultatov je razvidno, da so se strojevodje vsak na svoj način spopadali s stiskami po izrednem dogodku. Nekateri so skušali čimprej pozabiti, drugi so samoiniciativno iskali novice o dogodku v medijih, nekateri so se najprej obračali po pomoč k prijateljem. Eden od strojevodij, ki je tudi učitelj v strojevodski šoli, je povedal, da skuša s strojevodjami deliti tisto, česar sam ni dobil. Meni, da je dobro, če o tem govori nekdo, ki je to sam doživel.

Rezultati, nanašujoči se na potrebe na kraju izrednega dogodka, so predvsem omembe strojevodij prihoda prvega nadrejenega. Nekoga, ki ga strojevodje poznajo, ki se spozna na postopke ob izrednem dogodku, ki se zaveda, kaj vse lahko strojevodje občutijo ob izrednem dogodku, česa se bojijo, kaj jim pomaga. Oseba mora znati svetovati, kaj storiti, na kaj paziti, kaj reči in česa ne. Ob taki osebi se lahko strojevodje zanesejo, da bo postopek speljan pravilno.

Potem klic šefa, oziroma prvega nadrejenega, ki se jim posveti, jih vpraša kako se počutijo, jim predstavi vse možnosti, jim da potrditev, da je vse v redu, da niso nič krivi. Tak klic jim da vedeti, da imajo pozornost s strani vleke, oziroma nadrejenih, in jim je lažje, ker

čutijo, da niso sami, da imajo nekoga, s komer lahko skupaj pridejo do kake odločitve, ukrepa.

»Prvi nadrejeni, oziroma kontrolni strojevodja, nekdo ki ga poznaš, ki se spozna na stvar. Važno, da je on tam.« (Filip)

»Ne, v bistvu, poklical me je le šef delovne enote, zdaj ga nimamo več. Vprašal me je kako se počutim, vprašal me je, če bom prišel drug dan v službo. Sem rekel, da bom. Poklical me je, ko sem bil na poti domov. Dobro, vredno je, da te šef pokliče, da te vpraša kako se počutiš, kako ti je, da ti reče, da maš možnost, da naslednji dan ne prideš v službo.« (Oskar)

Pri tem se pojavlja vprašanje, kdo zdaj pokliče strojevodje, kdo gre do njih, ko že pol leta zaradi prestrukturiranja v podjetju ni več zaposlenega vodje delovne enote.

Iz rezultatov je razvidno, da je pomemben tudi pristop drugih oseb, ki se morajo pojaviti na kraju dogodka.

Strojevodje govorijo o njihovem pravilnem in profesionalnem pristopu, o toplem in razumevajočem odnosu, o tem, da niso deležni vnaprejšnjega obsojanja ter ne dobijo občutka, kot, da so kaj narobe naredili.

»Največ, tako če danes gledam skozi moje oči, ker sem kot sem rekel bil prisoten pri kar nekaj izrednih dogodkih, en pravilen pristop oseb, ki se takrat tam morajo pojaviti, da je to največ, če te zna policist, preiskovalni sodnik ... na prav način vprašati kar mora, da se obnašajo profesionalno, ne da so jezni, ker so morali priti tja, da tam ne dobiš občutka, da si nekaj zafrknil, da te kdo že vnaprej obsoja. Danes je tako, da naj bi prišel eden od tvojih, in greš kasneje ti z njim domov. In takrat verjamem, da mora biti odnos taprav, ker so ljudje vsi istega foha. Ampak to pa ni oseba, ki bi bila strokovno usposobljena, da nudi kakšno psihosocialno pomoč. To je pač, ali sem recimo to jaz, ali je to vodja delovne enote, ki mora biti tam zaradi zakona. Predstavnik prevoznika mora biti tam zraven strojevodje in smena. To, da bi kdo ugotavljal ali je strojevodja v šoku ali ne, takega pa ni tam.« (Bine)

Rezultati kažejo, da je potrebno dati nekaj več pozornosti predvsem strojevodjem, ki se prvič soočijo z izrednim dogodkom.

Eden od strojevodij si želi več vključenosti Sindikata strojevodij Slovenskih železnic, ni zadovoljen z njihovim delom, saj so obljubljali, da ob izrednem dogodku oni poskrbijo za vse, sam pa ni opazil, da bi se tega držali.

»Mislim, da bi moral tukaj sindikat drugače odreagirati. Vsaj kakor so nam rekli, ob izrednih dogodkih, ne rabiš nobene izjave dajati, da to vse oni uredijo. Ah pa nič ne uredijo. Iz sindikata me ni nihče poklical, nič od nič. Tako da to, se mi zdi, da bi moral sindikat tu malce več storiti.« (Alen)

Viden je tudi problem, da so vsi nadrejeni v Ljubljani in strojevodje ne vedo točno, kdo tam skrbi za kaj, kdo je za katero stvar, za koga odgovoren. Predvsem pa gredo kritike na slabo organizacijo. S tem je mišljena tudi ukinitve funkcije vodje delovne enote.

Ob ponovnem prihodu na delovno mesto so prav tako vidne izboljšave v zadnjih letih. Včasih so takoj naslednji dan ponovno odšli na delovno mesto, nihče jih ni vprašal, ali bodo zmogli, danes imajo možnost izbire. Je tudi možnost, da zahtevajo poleg sebe inštruktorja, čeprav se za to možnost ni odločil nihče od intervjuvanih strojevodij.

Iz rezultatov je razvidno, da strojevodjem vožnja mimo kraja dogodka predstavlja težave, ob vožnji mimo se soočajo z neprijetnimi občutki, kot je na primer strah pred ponovitvijo. Nekaterim so se ti neprijetni občutki ponavljali tudi več kot deset let. Opaženo je tudi odlašanje prve vožnje mimo kraja dogodka.

»To pa vsakič. Podzavestno. Neprijeten občutek imaš, ko greš mimo.« (Alen)

»Potem sem imel nekako tako ture zanalašč, da ful dolgo nisem šel tam mimo, kjer je prišlo do ID, tako da ene dva, tri mesece zagotovo. No potem ko sem pa šel, pa itak, tak ful čuden občutek. Vedno, ko se tam mimo pelješ, vedno se spomniš.« (Niko)

Iz rezultatov so razvidne tudi druge stresne situacije, ob katerih se strojevodje ustrašijo, doživijo šok in pretres. To so signali stoj, neprevidnost ljudi, mladostna nepremišljenost in naleti.

»To je šok, ko se ustrašiš, ko zapiskaš in še kar rine naprej, ker ne zna ocenit razdalje. Progo prečkajo tudi stari ljudje, ki precenijo svoje sposobnosti, potem je bilo na mariborski progi, ko so se mulci igrali kdo bo dlje na tirih in kasneje odskočil.« (Oskar)

Poleg zgoraj naštetih pa lahko do stresnih situacij pride tudi ob menjavi strojevodje, ki je bila udeležena v izrednem dogodku. Ko strojevodja ni bil priča dejanskemu trku, je pa potem prisoten ob samem postopku, ko čaka, da lahko dalje odpelje vlak.

»Ko sem nato tisti dan pripeljal domov, ko sem vlak pripeljal v Sevnico, sem ene dve uri negiben ležal na sedežu. Tako kot sem rekel, danes na življenje gledam precej drugače kot takrat. Pa ni to edini primer, sem bil tudi v Brezovici pa na raznih karambolih. Tudi če nisi direktno prisoten, povezan, te kar gane. Res je pa da prej pozabiš, ker le nisi bil ...« (Bine)

Obenem, pa tudi ob neizkazovanju spoštovanja do umrlega.

»Uglavnem, ko so prišli reševalci, gasilci ... jaz sem vlak zalaufal, avto so privezali na tirnice. Preiskovalni sodnik je rekel da lahko začnemo pospravljati, in so gasilci dali rokavice gor. Pa ga prijeli za roke in za noge in ga kot prašiča položili vštric. Recimo men je takrat hudo postalo. Kako si malo vreden ko ne dihaš več.« (Bine)

Iz rezultatov je razvidno, da je strojevodje izredni dogodki pretresel. Nekaj strojevodij je dogodke doživelo kot hujšo stresno situacijo, nekaj pa kot travmatski dogodek.

Nekaj jih pravi, da je nanje imel vpliv, da se še danes kdaj spomnejo na dogodek, nekateri so vzeli izredne dogodke kot priložnost za osebno rast in učenje.

Iz rezultatov je razvidno tudi to, da se strojevodje za izredni dogodek ne čutijo odgovorne in da jim ravno to pomaga pri prebolevanju.

Pri nekaterih pa je možno prisotno tudi obtoževanje samega sebe.

Iz rezultatov so razvidni predlogi strojevodij o pomoči v prvih 24 urah po samem izrednem dogodku. To so strokovna pomoč, da je na voljo kak strokovnjak, če ne morejo spati, če jih dogodek še vedno bega, če se nimajo s kom pogovarjati. Da se s strojevodjo dela v to smer, da izbriše dogodek in najde mir v sebi.

Če strojevodja nastopi prvo službo, že v naslednjih 24 urah, mu je tam na voljo strokovna pomoč, oziroma inštruktor vožnje, s katerim opravi najprej pogovor, potem pa gre tudi z njim na prvo vožnjo.

Najpomembnejše od vsega pa je pogovor. Ali s svojci, prijatelji, sodelavci ali pa s strokovnjakom.

Predlogi so se navezovali tudi na predhodno pripravo strojevodij, da bi si ob takih dogodkih znali pomagati sami.

V naslednjih tednih in mesecih so prav tako kot ustrezno pomoč, oziroma podporo navajali pogovore in pa to, da jim nekdo zastavi vprašanja o njihovem počutju.

Ob analizi rezultatov so bili s strani strojevodij izpostavljeni določeni problemi, kar se tiče psihosocialne pomoči v podjetju. To so, da je te pomoči premalo, da je strojevodjem nedosegljiva, da pa jo obenem zaznavajo kot neko tabu temo.

Razvidno je, da so pravzaprav ravno strojevodje tisti, ki v podjetju najbolj upravičeni do psihosocialne podpore in pomoči. Razvidno je, da bi jim morali tako obliko pomoči približati.

»Mislim, da jo imamo kakšna 3 leta, samo je problem, ker je za cel sistem le eden, in ni niti nam najbolj dosegljiv. Sicer je on k nam že prišel v šolo, je povedal, da se lahko vsak na njega obrne, ampak jaz sem mišljenja, da bi mi kot vleka rabili še enega svojega človeka. Ker kdo pa je bolj kot strojevodja udeležen v izrednih dogodkih.« (Bine)

Izpostavljeni pa so bili tudi določeni problemi v sami strukturi Slovenskih železnic. Omenjena je bila neenovitost podjetja, slaba organizacija, slabo ravnanje države, da vleka nima svojih lokomotiv ter posluh le ene družbe, družbe VIT.

»Mi kot vleka, pa smo neka čudna tvorba, nismo ne eno ne drugo, vzeli so nam osnovna sredstva, kar pomeni, da niso lokomotive več naše. Tovorne od tovrnega prometa, potniške od potniškega. Mi smo tako kot bi en močan avtoprevoznik 200 kamionov, pa bi najel šoferje in jih plačeval. Tako da mi smo plačani tako od tovrnega kot od potniškega prometa. Edina služba, ki ima posluh, recimo za ta

vozila, ki pozna, ki ve kaj vozila rabijo, lastnik na žalost ne ve kaj ima v svoji lasti.»
(Bine)

»Problem je pa tudi danes v tem, da SŽ niso več enovito podjetje, danes jo sestavljajo dve firmi, tovarni in potniški promet in pa agencija za infrastrukturo, ali pa, zdaj ne vem več, saj se to spreminja skorajda iz dneva v dan. Mi spadamo pod firmo VIT, smo čisto pri drugi firmi, ne veš več točno kdo se na koga obrača, kdo je za kaj odgovoren, vse je razdrobljeno.» (Oskar)

Iz rezultatov je razvidno, da strojevodje poznajo nekaj podatkov o tem, kako se z izrednimi dogodki soočajo v tujini. Omenjali so boljše pogoje za delo, plačilo odškodnine ob primeru samomora ter posledično manj samomorov.

Padla je tudi kritika na račun domačega podjetja, da je vedno na prvem mestu denar in šele nato vse drugo.

»Mislim, da morajo v tujini svojci tistih, ki delajo samomor ful plačati odškodnine. Mislim, da je potem zaradi tega gor manj samomorov, pri nas je tega ful.» (Niko)

»Vem da je marsikje drugje za strojevodje drugače poskrbljeno, pri nas je vedno v prvi vrsti denar, če se nekdo nekaj spomne, tole bi bilo za nas dobro, tole bi bilo za nas olajševalno, ja denar denar denar. Če vidiš konkurenco, ki se zdaj pojavlja na naših tirih, vidiš da imajo vse, imajo tablične računalnike, nahrbtnike, majčke, vem da imajo dobro zdravstveno preventivo, da hodijo na dopuste, v toplice.» (Bine)

V sklopu rezultatov o možni preventivi so strojevodje podali precej zanimivih in smotnih predlogov. V okviru njihovega izobraževanja so omenili da je potrebnih več dodatnih izobraževanj, kot je bilo pred nekaj več kot letom dni izobraževanje izvedeno s strani dr. Lavriča.

Od štirih šol, ki se jih morajo udeležiti vsi strojevodje vsako leto, bi morala ena namenjena le izrednim dogodkom in pripravi nanje.

Potreben bi bil natančen opis dogajanja ob izrednih dogodkih v strojevodski šoli. Kaj natančno lahko takrat pričakujejo, kdo pride na kraj dogodka, kakšne so njihove naloge. Več kot bodo izvedeli, bolje bodo pripravljeni.

Potrebno bi bilo izobraziti učitelje o nujenju pomoči strojevodjem.

Glede preventive pri samomorih pravijo, da se tega ne da kar tako rešiti, da bo človek vedno našel pot v smrt.

V primeru težav na prehodih, na primer, ko obstane avtomobil na tirih, bi bila potrebna komunikacijska naprava, SOS stebriček, dostopen vsem, ki so v tistem trenutku tam. Naprava bi imela neposredno zvezo s prometnikom najbližje postaje.

V avtošolah bi morale biti več poudarka, kar se tiče prečkanja proge in prečkanja prehodov. Izobraževanje inštruktorjev v avtošolah.

»Je pa preventiva za vozila, ki se pojavijo na zavarovanih prehodih. Lahko bi bil SOS stebriček, kot na avtocestah in bi preko njih lahko imeli direktno zvezo s pomočjo.« (Filip)

Čeprav imamo telefone, vsak ne bi znal povedati kje točno se nahaja. Se pravi, če avto obstane na tirih, da se pravi čas sporoči. En primer poznam, je vlak nato zadel avto in so vrata avta odletela nekaj metrov stran in zadela voznika, ki je še pravi čas zapustil avtomobil. A je vseeno umrl, saj so ga zadela vrata. (Oskar)

Iz analize je razvidno, da je pomembno tudi stabilno psihofizično stanje strojevodij za lažje soočanje z izrednimi dogodki.

»Spoznati vsak sebe, graditi trdnost v sebi, da te ne vrže vsaka stvar iz tira.« (Ambrož)

Če strojevodje služba veseli jo mora zamenjati, strojevodja potrebuje tudi dobro ženo, ki bo razumela kaj počne in kaj rad počne, ter dobro plačo.

»Preventiva je drugače, dobra žena, ki bo razumela, kaj delaš, kaj rad delaš. Vedno sem bil mnenja, da bi moral strojevodja zaslužiti toliko, da bi lahko žena bila tudi doma, če bi želela, da bi šla dvakrat na leto na fini dopust. Pa da ne bi poleg službe

moral početi še kaj drugega od kmetovanja, do nekega fušanja ... da bi si lahko to privoščil. To je potem pravi človek, ki dobro dela.» (Bine)

Razvidno je tudi, da strojevodje želijo več pogovorov o izrednih dogodkih. Ne le drug z drugim, temveč več govora o tem v stroki

*»Sigurno bi bilo dobro, da bi stroka več o tem govorila, ne samo mi med sabo.«
(Alen)*

Iz rezultatov je razviden tudi velik problem glede samega šolanja strojevodij. Omenili so, da je izrednim dogodkom v namenjenega premalo časa, kar pa posledično pomeni, da zmanjka časa za »drugorazredne« teme, kot so na primer izredni dogodki.

*»Danes je pa spet znanje na minimumu, ta bivša strojevodska šola, ki je včasih trajala eno leto, je zdaj 6 mesečni tečaj. Uglavnem danes naučimo fante voziti. Tukaj škripa. Rekel sem jim, če ne veste kaj storiti, počakaj, pokliči. In še danes me kdaj pa kdaj kdo pokliče, vsi moji imajo številke in pridem takoj, če je kaj narobe.«
(Bine)*

9 RAZPRAVA

Ob mojem raziskovanju mi je večkrat skozi glavo šinila misel o tem, kako bi bilo, če bi se namesto s samimi moškimi strojevodjami pogovarjala z ženskami. V Sloveniji še ni nobene ženske strojevodje, so mi pa sami intervjuvanci povedali, da jih je nekaj že v Avstriji, srečali so jih namreč ob menjavi strojevodij na mejah.

S precej strojevodjami je bilo namreč zelo težko opraviti intervju. Pa ne zaradi tega, ker ne bi želeli sodelovati, temveč zato, ker sem opazila, da težje artikulirajo svoje občutke, strahove, ki so jih doživljali ob samem izrednem dogodku in ob intervjuju z mano. Tudi pri sebi sem kmalu začela opazati, da mi jih je pravzaprav težko povprašati o njihovih stiskah, težko mi je bilo obširneje in bolj podrobno raziskovati temo o težavah, ki so jih imeli, oziroma jih še imajo.

Znano je, da imamo v današnji družbi še vedno določene predstave o razlikah med moško in ženski vlogo. Že v otroštvu zelo hitro razdelimo obnašanja, ki so dovoljena ženskam, ne pa moškim in obnašanja dovoljena moškim in ne ženskam. Precej jasno je, da začnemo kmalu v otroštvu dečkom govoriti, naj »se ne cmerijo kot punčke«, da »fantki ne jokajo, naj stisnejo zobe in bo že« ter podobno. S posmehom odraslih in občutkov sramu, da so drugi dečki, ki ne jokajo, močnejši in pogumnejši, vstopijo fantje v svet moških. Ob tem prehodu se naučijo, da morajo skriti svoja čustva, da jih ne smejo pokazati svetu. Danes se tako srečujemo z moškimi, ki imajo težave z izražanjem svojih čustev in ne sprejmejo pomoči strokovnjakov ob hudih travmatskih izkušnjah ter njihovimi (moškimi) delodajalci, ki menijo, da travmatske izkušnje pravzaprav niso tako hud problem.

Strojevodje se na delovnem mestu srečujejo predvsem z osebami moškega spola. Vsi ostali strojevodje so moški in prav tako večina ostalih zaposlenih v njihovem podjetju predstavljajo moški. Izrazito moško delovno okolje torej. Podobno delovno okolje je opaziti tudi pri gasilcih. In v takem okolju sama opažam, da lahko hitro pride do neke kolektivne potlačitve čustev in negiranja resnih težav. Izredni dogodki, intervencije s hujšimi poškodbami, smrtnimi žrtvami ipd. so sicer označeni za neprijetne, a nikakor ne

tako hude, da bi bilo potrebno kakorkoli ukrepati. Tako zaposleni kot njihovi delodajalci ne razmišljajo o tem, da bi potrebovali strokovno pomoč. Zaposleni tako ob možnih stiskah potlačijo svoja čustva, podobno kot so se naučili že v otroštvu, bojijo se stigmatizacije, oznake, da so šibki.

Posebno pozornost je tako treba temu nameniti zlasti v takih izrazito moških delovnih okoljih, da ne pride do potlačanja in ignoriranja resnih težav in stisk zaposlenih. V podjetju Slovenske železnice je do tega prihajalo mnogo let, vse od prvih izrednih dogodkov do danes. Šele pred nekaj leti je o tem začel sprva opozarjati sindikat strojevodij. Zahtevali so menjavo strojevodje po izrednem dogodku, kar jim je s časom tudi uspelo. In šele pred dobrim letom in pol se je opravila raziskava med strojevodjami o tem, kako doživljajo izredne dogodke na tirih, ter kako premagujejo stiske povezane s temi dogodki.

Kljub temu pa strojevodje še vedno ne prejmejo dovolj ustrezne podpore in pomoči pred, med in po izrednih dogodkih.

Za svojo raziskavo sem opravila 8 intervjujev. 7 intervjujev s strojevodjami, ki so se soočili z izrednim dogodkom s smrtnim izidom in z enim strojevodjem, ki je doživel izredni dogodek – nalet vlaka. To sicer ni veliko, a menim, da so mi strojevodje podali raznolike odgovore, tako da sem lahko odgovorila na moje začetno raziskovalno vprašanje o tem kakšne so psihične posledice železniških nesreč s smrtnim izidom in samomorov na strojevodje in kako jih ublažiti. Ugotovitev seveda ne morem posploševati na celotno populacijo strojevodij, toda prepričana sem, da sem s kvalitativnimi intervjuji in občutljivim pristopom dobila odgovore, ki lahko pripomorejo k ureditvi pomoči strojevodjem ob izrednih dogodkih, obenem pa je v moji nalogi predstavljenih precej predlogov, kako izboljšati preventivno delo v smislu priprave strojevodij na te dogodke in preventive v smislu preprečevanja samomorov na tirih in preprečevanja nesreč na nivojskih prehodih.

10 SKLEPI

Strojevodje ob povoženju osebe na delovnem mestu doživijo hujšo stresno situacijo, oziroma travmatsko izkušnjo. Pri nekaterih strojevodjah je še danes opaziti posledice nesreče (stiske ob vožnji mimo kraja izrednega dogodka, strah pred ponovitvijo nesreče, nočne more).

Strojevodje potrebujejo na kraju izrednega dogodka osebo, ki ji zaupajo, ki je zaposlena v družbi VIT. Od te osebe potrebujejo predvsem podporo ob soočanju z ostalimi udeleženi v postopku. Oseba mora znati svetovati kaj storiti, na kaj paziti, kaj reči in česa ne. Ob taki osebi se lahko strojevodje zanesejo, da bo postopek speljan pravilno. Najprej je potrebno nuditi pomoč ponesrečeni osebi, takoj za tem pa mora strojevodja prejeti vso pozornost. Vsi udeleženi na kraju dogodka se morajo zavedati, da delajo z osebo, ki je pravkar doživela, oziroma še doživlja, travmatsko izkušnjo.

Strojevodjem je bila ponujena ustrezna pomoč s strani njihovega prvega nadrejenega. Njegov klic, vprašanja o počutju, opis nadaljnjih možnosti, ponudba, da nekaj časa ostanejo doma, takoj po izrednem dogodku so strojevodje dojeli kot obliko pomoči. Danes pa se strojevodje sprašujejo kaj bo zdaj, ko so zaradi prestrukturiranja ukinili njegovo delovno mesto vodje delovne enote.

Strojevodje, ki so bili udeleženi v izrednem dogodku, vedno zamenja drug strojevodja in že nekaj let sami nikoli več ne vozijo dalje.

V naslednjih tednih in mesecih po izrednem dogodku s smrtnim izidom ni strojevodjem ponujena nobena pomoč, nihče od delodajalcev jih ne povpraša po njihovem počutju.

Strojevodje vedo, da se lahko obrnejo na psihoterapevta dr. Lavriča, a se večini zdi taka oblika pomoči tuja in nedostopna. Niso jim všeč izrazi psiholog, psihiater, psihoterapevt, bližje in bolj dostopno se jim sliši socialni delavec.

V strojevodski šoli strojevodje učijo le o tehnični plati izrednih dogodkov. Nobena ura ni namenjena travmatski izkušnji, hujši stresni situaciji in soočanju z njima. Učitelji niso strokovno usposobljeni za področje travm in tako posledično učence ne znajo psihično pripraviti na izredni dogodek.

Nekateri učitelji samoiniciativno delijo svoje izkušnje izrednega dogodka in travmatične izkušnje s svojimi učenci.

Strojevodje si želijo pomoč na samem kraju izrednega dogodka, možnost prostih dni in pogovor o izrednem dogodku. Delodajalec mora pred ponovnim nastopom službe preveriti stanje strojevodje. Ali mu je uspelo uspešno prebroditi travmatsko izkušnjo, kaj še potrebuje, kaj pogreša in mu ponuditi dodatno pomoč, če je ta potrebna.

Dodatne neprijetne izkušnje, ki so jih po samem trku doživeli strojevodje so še nezadovoljstvo reševalcev zaradi nesporazuma, slab odnos enega od zaposlenih pri prometu, srečanja s svojci/prijatelji umrlega, nespoštovanje do umrlega s strani gasilcev in pa pomočnik strojevodje, ki ga je dogodek izjemno pretresel.

Premalo je akcij na področju preventive pri preprečevanju nesreč na nivojskih prehodih in preprečevanju samomorov na železniških tirih.

Premalo je nivojskih prehodov zavarovanih z avtomatskimi zapornicami, premalo sodelovanja z avtošolami po celi Sloveniji in osveščanja mladih voznikov o nivojskih prehodih.

Strojevodjem stresnih situacij in potencialnih travmatskih izkušenj ne predstavljajo le izredni dogodki smrtnimi izidi, temveč tudi ostale situacije, ob katerih se strojevodje ustrašijo, doživijo šok in pretres. To so signali stoj, neprevidnost ljudi, mladostna nepremišljenost in predvsem drugi izredni dogodki, kot so naleti in iztirjenja.

Tisti strojevodje, ki so dobro psihično pripravljeni, ki delajo na sebi, lažje in hitreje prebrodijo stiske ob travmatskih dogodkih.

V Sloveniji ni obširne raziskave o naravi in razširjenosti števila samomorov na tirih.

V Sloveniji je bila izvedena raziskava o vplivu teh smrti na zaposlene.

11 PREDLOGI

11.1 PREDLOGI VODSTVU SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Strojevodje potrebujejo na kraju izrednega dogodka osebo, ki ji zaupajo, ki je zaposlena v družbi VIT. Od te osebe potrebujejo predvsem podporo ob soočanju z ostalimi udeleženi v postopku. Oseba mora znati svetovati kaj storiti, na kaj paziti, kaj reči in česa ne. Ob taki osebi, se lahko strojevodje zanesejo, da bo postopek speljan pravilno. Najprej je potrebno nuditi pomoč ponesrečeni osebi, takoj za tem pa mora strojevodja prejeti vso pozornost. Vsi udeleženi na kraju dogodka se morajo zavedati, da delajo z osebo, ki je pravkar doživela, oziroma še doživlja travmatsko izkušnjo.

Potrebno se je povezati z ostalimi službami, ki so prisotne na kraju izrednega dogodka. Potrebno je sestaviti enoten in celovit zapis ukrepov vseh služb, ter s tem obenem poenotiti delo kriminalistov na področju železnice in poskrbeti za jasnejši protokol ob izrednih dogodkih.

V učni načrt strojevodske šole je potrebno vključiti predavanja o izrednih dogodkih, travmatski izkušnji, hujši stresni situaciji in soočanju z njimi. Na predavanjih je potrebno strojevodjem jasno opredeliti, kakšna je njihova vloga ob izrednih dogodkih, kaj vse lahko pričakujejo, kot predavatelji pa so tako obvezni strokovnjaki, ki imajo izkušnje z delom z osebami, ki so prestale travmatske izkušnje in obenem obvladajo osnove pedagoškega dela z odraslimi, ter učitelji strojevodje, ki so se že soočili z izrednim dogodkom. Pomembno je sodelovanje med vsemi, ki strojevodje pripravljajo na izredne dogodke.

Takšna predavanja je potrebno vključiti tudi v redna mesečna izobraževanja za strojevodje, enkrat na leto.

Pripraviti izobraževanje za učitelje, ki bi strojevodjem govorili o izrednih dogodkih.

Več nivojskih prehodov zavarovati z avtomatskimi zapornicami, okrepiti sodelovanje z avtošolami po celi Sloveniji in s tem osveščati mlade voznike o nivojskih prehodih zavarovanih le s cestno prometnimi znaki. Prav tako je potrebno okrepiti sodelovanje z osnovnimi in srednjimi šolami in začeti z osveščanjem že pri otrocih in mladostnikih

Preventivno delovati za zmanjšanje števila smrti kot posledice samomora na železniških tirih. V okviru tega bi bilo potrebno razmisliti o izvedbi obširne raziskave o naravi in razširjenosti števila samomorov in nesreč na železniških tirih.

Strojevodjem bi bilo potrebno približati pomoč s strani strokovnjaka – psihoterapevta in delati na destigmatizaciji te oblike pomoči. Psihoterapevt, zaposlen na Slovenskih železnicah, bi moral biti vključen v sam proces izobraževanja strojevodij.

11.2 PREDLOGI STROKE ZA ZMANJŠEVANJE ŠTEVILA SAMOMOROV NA TIRIH

Lavrič (februar marec 2011: 10) predlaga, da se izdela program ukrepov, s katerimi bi zmanjšali možnosti izrednih dogodkov in samomorov. Pravi, da bi bilo najprej potrebno izpostaviti najpogostejša kritična mesta samomorov in izrednih dogodkov na slovenskih tirih. Nadalje pa bi lahko analizirali možnosti postavitve ovir za dostop do kritičnih mest najpogostejših izrednih dogodkov oziroma samomorov.

V kanadski raziskavi (2009) omenijo omejitev dostopa do proge, popolno eliminiranje poročanja medijev o samomorih, telefoni in znaki ob progi s telefonskimi številkami, dogovarjanje z organizacijami, ki imajo odprte linije za pomoč v stiski.

Samomorilni jarki na postajah in pa preventivno izobraževanje v psihiatričnih bolnišnicah in ostalih psihiatričnih ustanovah blizu železniških tirov,

11.3 PREDLOGI STROKE ZA ZMANJŠEVANJE NEGATIVNIH UČINKOV TRAVMATSKE IZKUŠNJE NA STROJEVODJE

Mishara v analizi kanadske raziskave (2009), piše da naj bi pri zmanjševanju teh negativnih učinkov pomagali predvsem dobra preventiva in pa intervencije na samem kraju dogodka.

Pravi, da so pomembni tudi podpora družine, podpora s strani delodajalca in pa takojšnja pomoč na samem kraju dogodka. Predlaga torej, da imajo strojevodje že vnaprej vse pomembne informacije o samih izrednih dogodkih, da se skušajo s situacijo soočiti tudi s pomočjo humorja, poda pa tudi predlog, da bi moral imeti strojevodja dostop do informacij o osebi, ki je umrla, informacije o tem, zakaj je to storila, zakaj je prišlo do nesreče. Meni, da je za strojevodje pomembno, da dogodku pripišejo namen in pomen.

11.4 PREDLOGI STROJEVODIJ

Strojevodje s katerimi so bili opravljeni intervjuji, so podali kar precej predlogov, tako o tem kako zmanjšati število nesreč na nivojskih prehodih, kot tudi predlogov glede zmanjševanja negativnih učinkov travmatske izkušnje nanje.

Strojevodje so podali naslednje ukrepe in predloge:

- Potrebno je imeti več izobraževanj in učnih ur o izrednih dogodkih;
- strojevodja mora imeti urejeno dobro socialno mrežo prijateljev, sorodnikov ipd.;
- organizirani morajo biti pogovori o dogodku, ne le med strojevodjami, temveč tudi s strani stroke;
- potrebno je biti pozoren na to, da vsak strojevodja drugače odreagira v stresnih situacijah ter travmatskih dogodkih in to vključiti v oblike pomoči, ki so jim ponujene;
- potreben je pravilen in profesionalen pristop oseb na kraju dogodka, da ne obosjajo, nanje ne gledajo kot na potencialnega krivca;
- nujno je spoštovanje vseh na kraju dogodka do umrlega in do strojevodje;
- poskrbeti tudi za strojevodjo, ki zamenja strojevodjo - naj ne vidi žrtve;

- potrebna je strokovna pomoč v naslednjih 24 urah po samem ID, če se nimajo s kom pogovoriti, če jih dogodek bega;
- če se strojevodja čuti kompetentnega, da lahko gre v službo že naslednji dan, mora biti tam prisotna strokovna pomoč/inštruktor vožnje, s katerim najprej opravi razgovor in gre nato z njim na prvo vožnjo;
- obvezno bi moralo biti, da se v naslednjih tednih vpraša strojevodjo, kako se počuti;
- v podjetju VIT bi potrebovali svojega strokovno usposobljenega delavca s področja travm in izrednih dogodkov, ki bi bil le za strojevodje;
- vodstvu predlagajo da naj ne pomislijo vedno najprej na denar;
- v primeru težav na prehodih, ko na primer obstane avtomobil na tirih, bi bila potrebna komunikacijska naprava, SOS stebriček, dostopen vsem, ki so v tistem trenutku tam. Naprava bi imela neposredno zvezo s prometnikom najbližje postaje;
- v avtošolah bi moralo biti več poudarka kar se tiče prečkanja proge in prečkanja prehodov, izobraževanje inštruktorjev v avtošolah;
- vsak strojevodja mora spoznati sebe, graditi trdnost v sebi, da ga ne vrže vsaka stvar iz tira;
- če strojevodje služba ne veseli, jo mora zamenjati, strojevodja potrebuje tudi dobro ženo, ki bo razumela, kaj počne in kaj rad počne, ter dobro plačo;
- večja vključenost sindikata strojevodij ob izrednih dogodkih.

11.5 PREDLOGI ZA SOCIALNO DELO Z OSEBAMI V STISKAH

»Za socialne delavce je pomembno ohranjati razlikovanje med opisi kriz, ki jih podajajo klienti, in opisi, ki jih omogočajo strokovne teorije. Strokovnjaki vidijo vsakdanje življenje ljudi skozi mrežo strokovnih pojmov svoje teorije, se pravi na zelo nevsakdanji način. Strokovne razlage niso a priori boljše in bolj objektivne od razlag klientov, njihova glavna vrednost je bolj v tem, da pomagajo strokovnjakom manjšati negotovost in lahko omogočajo boljšo orientacijo za strokovnjake (za kliente praviloma ne, jih celo bolj zmedejo). Zato je pomembno, da socialni delavec poskuša doumeti doživljajsko logiko (potencialnih) uporabnikov in razumeti njihovo razumevanje problemov v njihovem kontekstu.« (Stritih, Možina 1998: 78)

Ravno v razumevanju problemov skozi oči uporabnika se skriva ena izmed glavnih prednosti socialnih delavcev. Poslušati njihove zgodbe, njihove opise in nato skupaj z njimi soustvariti nove rešitve za težave, skrbi in stiske. Socialni delavci danes niso več le vir finančne in materialne pomoči, Stritih in Možina (1998) pišeta, da danes vse bolj spoznavamo, kako pomembno je to, kako človek v krizi sam razume svoj položaj in kako njegov položaj razumejo osebe v njegovi odnosni mreži. Socialna delavka praviloma ne more neposredno vplivati na zaznavne in miselne procese ljudi, ki so med seboj povezani z neštetiimi vezmi vsakdanjih odnosov, da pa je pogosto le strokovno usposobljena oseba tista, ki s pogovorom pripomore, da ljudje razvijejo novo razumevanje svojega življenja.

Preko pogovora z enim od strojevodij je bilo lepo razvidno, kako mu je uspelo stiske prebroditi s tem, da je skušal v izrednem dogodku, ki se mu je pripetil najti smisel, v nekem izjemno negativnem doživetju poiskati in najti priložnost za učenje in zorenje. Tistim, ki v krizah ne vidijo priložnost za izziv, bi lahko v socialnodelovskem procesu pomoči pomagali socialni delavci.

Socialni delavci bi morali delati tudi na tem, da skušajo ljudem približati tako socialno delo kot druge oblike terapije in svetovanj. Delati je potrebno predvsem na destigmatizaciji strokovne pomoči.

Socialni delavci ali drugi strokovnjaki, ki delajo z ljudmi, ki se soočajo s travmatskimi nesrečami, bi se moral preseliti ven iz pisarn, na kraje izrednih dogodkov. V primeru izrednih dogodkov na tirih bi bili potrebni predvsem terenski strokovni delavci, ki bi bili ob vsakem izrednem dogodku prisotni na kraju nesreče ob strojevodjih, jih opolnomočiti in ponuditi pomoč, ki jo potrebujejo, ki jo želijo.

12 ZAKLJUČEK

V začetku diplomskega dela sem opredelila in jasno razdelala pojme izrednih dogodkov na tirih. Iz Pravilnika o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih sem zapisala o resni nesreči, nesreči in incidentu. Kasneje sem nadaljevala z analizo iz poročil o izrednih dogodkih Slovenskih železnic o izrednih dogodkih na tirih v zadnjih treh letih. Opaziti je bilo precej smrti, ki so posledice samomora, povoženja in pa nesreče na tirih.

V nadaljevanju sem nekaj prostora namenila tudi samomorom, saj v Sloveniji zaradi samomora letno umre skoraj 600 oseb, od tega skoraj 4 % na železniških tirih. Predvsem sem se opirala na knjigo Andreja Marušiča (2003), saj menim, da v njej odlično razdeli vse pomembnejše vidike samomorilnosti.

V četrtem delu diplomske naloge sem opisala kanadsko raziskavo iz leta 2009. Takrat so namreč začeli z raziskavo o naravi in razširjenosti števila samomorov na njihovih tirih ter o vplivu teh smrti na zaposlene. Njihov glavni cilj je bil raziskati in razumeti stiske, s katerimi se soočajo strojevodje ob povoženju, ter poiskati in predlagati pomembne preventivne strategije, kako zmanjšati negativne učinke soočanja s smrtjo na tirih. Raziskavo sem vključila v diplomsko delo predvsem zaradi tega, ker sem opazila podobna pripovedovanja strojevodij o tem kako doživljajo izredne dogodke in pa podobne predloge za zmanjševanje števila izrednih dogodkov na tirih. Opirajoč se na to raziskavo bi lahko marsikateri predlog izvedli tudi v Sloveniji.

Opisala sem tudi raziskavo, ki je bila izvedena v Sloveniji konec leta 2011. Izsledki te raziskave so pokazali, da se približno polovica strojevodij z izrednim dogodkom s smrtnim izidom sreča najmanj enkrat v svoji delovni dobi. V okviru te raziskave so nato izvedli tudi izobraževanje za vse strojevodje, na katerega so se strojevodje pozitivno odzvali. Strojvodje so takrat tudi obvestili, da se imajo možnost obrniti po psihološko pomoč in podporo v primeru težav ob reševanju stisk. Dobili so tudi telefonsko številko in e-mail naslov dr. Lavriča - strokovnega delavca.

V nadaljevanju diplomske naloge sem opisala tudi travmatsko izkušnjo in hujšo stresno situacijo. Opredelila sem različne oblike stresa, ter posttravmatsko stresno motnjo, do katere lahko pride po travmatski izkušnji, če le te strojevodja ni predelal in ni poiskal ustrezne pomoči, ki bi mu pri tem pomagala.

V drugem delu diplomske naloge pa sem opisala svojo raziskavo, ki sem jo opravila s sedmimi strojevodjami, ki so doživeli izredni dogodek s smrtnim izidom. Najprej sem zapisala katere vrste raziskavo sem opravila, opredelila problem in vprašanja ki me zanimajo, opredelila enote raziskovanja in opisala kako sem zbrala podatke. Nato sem vso gradivo obdelala in zapisala rezultate vidne iz osnega kodiranja.

V sklepu so zapisani vsi pomembnejši izsledki raziskave.

Na koncu pa sem še dodala predloge vodstvu Slovenskih železnic, predloge strokovnjakov, ter predloge strojevodij in pa nekaj predlogov

Zaključila bi s tem, da še enkrat opozorim, na to, da manj kot bo izrednih dogodkov, manj bo travmatskih izkušenj in hujših stresnih situacij za strojevodje. In bolje kot bodo strojevodje pripravljeni na izredne dogodke, manjši bodo učinki izrednih dogodkov nanje. Tako da sta pomembni tako preventiva v smislu preprečevanja možnosti za izredne dogodke kot tudi preventiva v smislu dobre priprave strojevodij na te dogodke. Pozabiti pa ne smemo na pomoč na samem kraju izrednega dogodka in v dnevih ter tednih po izrednih dogodkih.

13 LITERATURA

- Marušič, A., Roškar, S. (avtorji prispevkov Andrej Marušič ... et al). (2003) Slovenija s samomorom ali brez. Ljubljana: DZS, d.d.
- Stritih, B., Možina, M. (1998) Nova strategija pomoči v socialnem delu. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo
- Schmidt, A. (2001) Najmanj kar bi morali vedeti o stresu. Ljubljana: Narodna in univerzitetna knjižnica Ljubljana
- Cvetek, R. (2009) Bolečina preteklosti. Celje: Celjska Mohorjeva družba
- Meško, M. (2011) Stres na delovnem mestu: Zavod za varnostne strategije pri univerzi v Mariboru
- Mikuš Kos, A., Slodnjak, V. (2000) Nesreče, travmatski dogodki in šola. Ljubljana: DZS, d.d.
- Mesec, B. (1995) Metodologija raziskovanja v socialnem delu. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo
- Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2010. (junij, 2011) Ljubljana: Slovenske železnice, do o. o.
- Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2011. (junij, 2012) Ljubljana: Slovenske železnice, do o. o.
- Poročilo o izrednih dogodkih v letu 2012. (junij 2013) Ljubljana: Slovenske železnice, do o. o.
- Lavrič, Z. Skrb za duševno zdravje delavcev po nesrečah. Nova proga (februar 2012), str. 9
- Lavrič, Z. Prepoznavanje in pomoč v duševnih stiskah. Nova proga (februar-april 2011), str.10-11
- Zakon o varnosti v železniškem prometu. (2013. Uradni list RS, št. 61/07)
- Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih. (2007. Ur.l. RS, št. 119)

- Kanadska raziskava 2009: <http://railwaysuicideprevention.com/fatality-impacts-on-personnel/impact-on-canadian-railway-crew.html> (1.8. 2013)
- London : http://en.wikipedia.org/wiki/Safety_on_the_London_Underground (1.8. 2013)
- Slika 1: <http://pinterest.com/pin/531635930981993740/> (1. 8. 2013)
- Slika 2: <http://pinterest.com/pin/207517495299985395/> (1. 8. 2013)
- Slika 3: <http://pinterest.com/pin/47006389830590932/> (1. 8. 2013)
- Slika 4: <http://pinterest.com/pin/99219998009994609/> (1. 8. 2013)
- Slika 5: <http://pinterest.com/pin/24418022951147138/> (1. 8. 2013)

14 PRILOGE

14.1 ZAPISI INTERVJUJEV

14.1.1 Intervju A: FILIP

Uvodna, razjasnjevalna vprašanja

1. Koliko časa ste že strojevodja?

Se pravi, 25 let.

2. Kje ste se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

V Ljubljani, najprej elektro srednja šola, potem je bila praksa v CD Moste Ljubljana. Potem pa še eno leto šole - strojevodska šola.

3. Kako to, da ste se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

Takrat ko sem se odločil, še ni bilo nikogar. Bila je stvar naključja, mislil sem postati policist na motorju. Doma so rekli naj grem študirat nekaj takega kar ni bilo treba plačati in to sta bila policist in ajzenponar. Pa še sosed mi je takrat rekel da bi on šel in sva šla skupaj na informativca.

4. Ste radi strojevodja?

Da, nekaj moraš delati in če to kar delaš ne delaš z odporom potem je to to.

5. Kaj vam je pri tem delu najbolj všeč?

Da sem samostojen, da sam odločam v okviru navodil in predpisov, ko sem v službi.

6. Bi opisali kakšen zanimiv dogodek, ki se vam je pripetil v službi?

Veliko jih je bilo, ne bi, ker so tiste najbolj zanimive malo delikatne. (smeh)

7. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomnite kdo vas je o tem učil?

Nobene ure.

8. Kaj pa kakšna dodatna izobraževanja, ki jih imate vsako leto?

Lani je bilo prvič, predaval nam je dr. Zdravko Lavrič, družinski terapevt.

9. Se vam zdi, da so vas dobro pripravili na možnost izrednega dogodka? Kakšna navodila ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Ne, niso. Iz Pravilnika o izrednih dogodkih in Prometnem pravilniku.

Za naše delodajalce ni pomembno da nas pripravijo na izredni dogodek, za njih je pomembno da ne pride do izrednih dogodkov. Potem ko se zgodijo pa tako ni več važno, ko je že vse mimo. Izobražujejo nas kako naj ravnamo, da ne pride do izrednih dogodkov, s predpisi.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

10. Koliko izrednih dogodkov, s smrtnim izidom ste imeli?

Dva.

11. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

En dogodek je bil pet, šest let nazaj, drugi pa tri.

To se pa točno spomnim, kje je prišlo do nesreče.

Prvi je bil ob desetih zvečer, mrak, brzi vlak, Zidani Most – Radeče. Izza ovinka.

Baje je bila oseba v vinjenem stanju in je šla opotekajoče ob progi. In sem ga zadel s stopnico, tako, da ga je odneslo dol do ceste.

Pri drugem je bila pa mlajša ženska, samomor, z mobitelom na ušesu, na progi Ljubljana – Ljubljana Polje. Ob dveh popoldan, sončno, lepo vreme.

12. Mi lahko opišete kaj se je dogajalo pred nesrečo?

Nič ne čutiš, da se bo kaj zgodilo.

13. Ste opazili človeka preden ga je vlak povozil?

Tega ponoči nisem točno videl. Videl sem senco in nisem bil prepričan kaj je.

14. Kaj vam je takrat rojilo po glavi? Ste skušali ustaviti vlak, si zakrili oči, ste trobili ... ?

Nič, tema. Pri prvem, kjer nisem videl točno, da je on, da je človek, sem ustavil na prvem primernem mestu in šel pogledat kaj je in sem videl, da je človek.

Pri drugi pa sem zaviral, imel sem sto brzine, tako, da čeprav bi prej zaviral ne bi pomagalo. Sem pa trobil veliko prej, takoj ko sem jo zagledal in videl, da se nekaj pripravlja.

15. Veste kakšen je uradni postopek po trku? Kaj je treba najprej storiti? Koga poklicati? Je potrebno obvestiti potnike na vlaku? Ste vozili dalje ali ustavili?

Najprej trobiš, če ga vidiš, potem začneš z zaviranjem, ko se vlak ustavi, zavaruješ vlak, če so potniki gor, sprevodniku naročiš naj ne gre nihče dol. In to je to, potem greš pogledat, če lahko še kaj pomagaš osebi, če ne, pa ne. Pokličeš dispečarja v Ljubljani, oziroma Mariboru in se zmeniš, ali bo on naprej poklical reševalce in policijo, drugače jo jaz.

16. Kako ste se počutili takoj po trku?

Slabo. (nekaj trenutkov je tiho, tiho joče)

17. O čem zdaj razmišljate?

O trku, ko se zadeneš ... (spet nekaj trenutkov)

18. Kako ste se počutili ko ste vozili dalje, oziroma ko ste čakali?

Vlak se je ustavljal petsto, šesto metrov pri drugi, preden sem šel okrog vlaka, so že prišli reševalci. Štiri, pet minut, tako, da do osebe sploh nisem šel.

19. Kdo je prvi prišel na kraj dogodka?

Reševalci. Po navadi so vedno oni prvi.

20. Kaj se je dogajalo, ko je prišla prva oseba na kraj dogodka? Kaj ko ostale?

Pri drugem dogodku je bilo vse že bolj pošlihtan. Ker jih je dispečar narobe obvestil, so najprej prišli do mene reševalci in so moral potem še 500 metrov nazaj hoditi. Takoj so začeli nekaj »jaskat«, kam sem jih to usmeril. Sam pa sem čakal na vlaku še ene dve uri. Potnike smo zorganizirali, da so prestopil na drugi vlak.

21. Je prišla na kraj dogodka policija? Kakšen je bil vaš prvi stik s policijo? Bi lahko opisali vaš pogovor s policisti. Kakšen se vam je zdel njihov pristop?

Ja, takoj za reševalci, kriminalisti pa kasneje. Kriminalisti pa vprašajo, kaj je bilo in je to to, kaj sem videl.

Vprašanja o počutju in pomoči po izrednem dogodku

22. Kako ste se počutili v naslednjih 42 urah?

Slabo sem se počutil.Čisto tako normalno, slabo se počutiš če koga povoziš.

23. Komu vse ste povedali o izrednem dogodku? Družini, prijateljem, drugim sodelavcem?

Vsem.

24. Na kakšen način ste pripovedovali o dogodku družini? Kako so se odzvali?

Ženi.Normalno.

25. Na kakšen način ste o dogodku pripovedovali sodelavcem? Kako so se odzvali?

Tako, da bi se tudi oni lahko pripravili na kaj takega.Odzvali so se ležerno. Pač to se kao dogaja.

26. Na kakšen način ste o dogodku pripovedovali prijateljem? Kako so se odzvali?

Sem jim pripovedoval.

27. Kakšno pomoč ste dobili na kraju dogodka?

Nobene pomoči, dobil sem smeno.Prišel je drugi strojevodja. Pri prvem dogodku pa sem sam odpeljal dalje.

28. Kakšno pomoč ste dobili v naslednjih 48 urah?

Čez 24 ur sem imel drugo službo.

29. Vam je bila ponudena strokovna pomoč? Če ne, zakaj ne? Če ja, zakaj? Ali veste, da vam pripada strokovna pomoč? Veste kakšna strokovna pomoč vam pripada?

Ne. Vem, da če hočeš lahko greš k psihiatru.

30. Kakšno pomoč ste dobili po tednu dni, kakšno v naslednjih mesecih?

Ne.

31. Koga bi potrebovali takoj na kraju dogodka? Kaj bi vam takrat zelo olajšalo izredni dogodek?

Prvi nadrejeni, oziroma kontrolni strojevodja, nekdo ki ga poznaš, ki se spozna na stvar. Važno, da je on tam.

32. Koliko časa po izrednem dogodku ste se ponovno vrnili na delovno mesto?

Po 24 urah. Nič takega, bolj je bil problematičen kraj, kjer se je zgodil dogodek. Ko se voziš mimo.

33. Vas je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Pretresel? Kaj pa vem. To je pač tak šok.

34. Imate občutek da vas je dogodek zaznamoval ali menite, da na vas ni imel večjega vpliva?

Vpliv ima, kako hud je to je pa druga stvar. Zmešalo se mi ni. (smeh)

35. Ste se kdaj, oziroma se čutite odgovorne za izredni dogodek?

Ne. To je pomagalo, da ni tako huda travma. Tudi pri nas je tako, če povozíš nekoga, ko bi lahko preprečil, ko tudi sam vidiš, da bi lahko preprečil je drugače. Toda pri meni ni bilo tako.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

36. Veste kaj piše v pravilnikih o ravnanju ob izrednih dogodkih

Veliko stvari. Obvestiš dispečarja, zavaruješ vlak, greš k osebi in ji pomagaš, če lahko.

37. Kaj se izvaja v praksi in kaj ne?

Se ne poglobljam tako v ta pravilnik, ker upam, da ga ne bom več potreboval.

38. Kakšno pomoč bi potrebovali takoj po izrednem dogodku? Kdo?

Samo en tam, ki ve zakaj gre. Kontrolni strojevodja ali prvi nadrejeni samo tistih več ni, šefi so vsi v Ljubljani in ne veš točno kdo je tam za koga, kdo je za kaj odgovoren. Organizacija dela bi morala biti prava. Posledica varčevalnih ukrepov.

39. Kakšno pomoč v naslednjih 48 urah? Kdo?

Bilo bi super, da bi bil na voljo kak strokovnjak, psihoterapevt. Da bi imel namesto prve vožnje razgovor z njim. In potem, če bi videl, da je potrebno, ukrepal naprej.

40. Kakšno pomoč v naslednjem tednu in naslednjih mesecih?

Važni so pogovori o tem.

41. Kakšno pomoč bi potrebovali ob prvem ponovnem prihodu v službo?

42. Poznate kakšno dobro prakso iz tujine?

Ne, mislim, da imajo podobno kot pri nas.

43. Vidite kje možnost preventive?

Da bi nas bolj pripravili bi morali ponoviti tako šolanje kot je bilo lani. Za povoženje ni preventive pa preventiva za vozila, ki se pojavijo na zavarovanih prehodih. Lahko bi bil SOS stebriček, kot na avtocestah in bi preko njih lahko imeli direktno zvezo s pomočjo.

44. Hvala za odgovore, bi morda še kaj dodali?

Hvala tebi, ne mislim, da sem vse povedal.

14.1.2 Intervju B: AMBROŽ

Uvodna, razjasnjevalna vprašanja

1. Koliko časa ste že strojevodja?

30 let

2. Kje ste se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

V Ljubljani, v železniški šoli. Elektromehanik železniških vozilnih naprav. Nato pa v strojevodsko, ki je trajala eno leto.

3. Kako to, da ste se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

Že kot otrok sem sanjal kako bi bilo peljati vlak in tako me je to veselilo. Kup železja tam leti mimo tebe. Pa se mi je to dopalo. Ne, v družini ni bilo nobenega strojevodje.

4. Ste radi strojevodja?

Ja, ampak počasi imam že malo dosti tega. Še dve leti in pol v najslabšem primeru imam do penzije.

5. Kaj vam je pri tem delu najbolj všeč?

Tisti občutek, ko upravljaš z neko močjo in težo.

6. Bi opisali kakšen zanimiv dogodek, ki se vam je pripetil v službi?

Zanimiv dogodek? Veliko stvari je bilo. Najbolj sem si zapomnil in dobro se mi je zdelo, ko sva šla dva vlaka si nasproti pa sva se pravočasno ustavila. Po istem tiru, ustavila sva se pa kakšnih 50 m narazen. Prometniki so zafirknili. Meni je razveljavil signal, da lahko grem čez rdečega v isti sapi je pa enega spustil ven.

7. In kako sta opazila, da gresta drug proti drugemu?

Videlo se je, bila je postaja, oba sva šla dokaj počasi. Mogoče 30, 40 čez kretnico, jaz sem pa ravno začel speljevati. To si človek zapomni, ker se mu zdi fino, da se je

tako rešilo. Fino se mi je zdelo, takrat gredo vsi raziskovat kaj, kdo, zakaj, pa so nekako predpisi kar veljali iz naše strani. Evo sem rekel fino ko se človek drži pravil pa včasih prav pride, čeprav sem sam bolj tak, šalabajzer. Nisem človek predpisov, verjamem, da mora človek velikokrat imeti predvsem srečo, ne pa samo znanje, previdnost in strah v riti.

8. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomnite kdo vas je o tem učil?

Ja v šoli so nas učili, kako ravnati ob izrednih dogodkih. Bilo je tudi dosti povedanega pri nekem predmetu Zdravstvo. Kot neki par urni tečaj prve pomoči. Tam smo dosti o tem govorili. Vem, da nas je učil nek moški.

9. Se vam zdi, da so vas dobro pripravili na možnost izrednega dogodka? Kakšna navodili ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Jaz sem to po svoje malce dojemal, mlad mulc, bolj sem se o tem učil kasneje iz prakse kot pa tam v šoli. Takrat je šlo to verjetno mimo mene, pač naučili smo se nekih predpisov, nekaj kar ti rečejo da moraš znati, potem ko se pa znajdeš in zatrokiraš pa ravnaš po svoje.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

10. Koliko izrednih dogodkov ste imeli?

Imel sem tri. Prvega kakšne tri, štiri leta po koncu šole.

11. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

Dva na postaji Sevnica in Litija, eden pa na odprti progi izven postaje. Ta je ženska čakala pač. Prva dva pa mislim, da je bilo kar nepravilno, nepazljivo prečkanje tirov.

Druga je bila ponoči v Litiji.

12. Mi lahko opišete kaj se je dogajalo pred nesrečo?

Pri prvem praktično sploh nisem vedel, da sem ga povozil. Je bilo pri rinjenju vlaka nazaj. Premikač je bil na sklepu, jaz sem samo naenkrat videl, da on daje stop, da je dol skočil, da nekaj ni v redu. Sem pač ustavil pa je bila ženska spodaj. Potem sem

šel pa zraven, da sem videl kaj točno sploh je. Še ni bila mrtva, nogo je imela odrezano pri gležnju pa še pogovarjala sva se, eno drugo tretje, par besed še rekla, potem je prišel zdravnik, na poti v bolnišnico je pa umrla.

13. Kaj vam je takrat rojilo po glavi, ko ste videli, da vam je premikač kazal, da ustavite in potem, ko ste videli žensko?

Jaz sem pač mislil, da sem že dovolj porinil vlak nazaj, nisem nič sumil. Potem pa on tam, pa nekaj spodaj, pa nekaj na tleh, nisem bil čisto siguren točno kaj je, pa sem šel zraven in sem videl, da je ženska.

14. Zraven je bil tudi premikač, sta nudila prvo pomoč?

Ja, ja, sva. Jaz sem takoj prvo pomoč vzel ven, rutko, tisto, neka rutka obstaja noter in sem ji zavezal spodaj na nogi, da ni krvavela tako zelo. Pa saj, takoj sploh ni veliko krvavela. Šok telesa.

15. Veste kakšen je uradni postopek po trku? Kaj je treba najprej storiti? Koga poklicati? Ste vozili dalje ali ustavili?

Najprej poklicati prometnika, prometnik pa naprej rešilca. In nato sva parkirala in ustavila, saj je bilo konec najine službe. Na koncu dneva se je še to zgodilo.

16. Kako ste se počutili takoj po trku? Ko ste videli žensko, ko ste ji šli pomagati.

Kaj pa vem.

17. Verjetno vam je bilo hudo, ni vam bilo vseeno.

Ja, ni ti vseeno, malo najprej razmišljaš kaj bi lahko ukrenil, da se to ne bi naredilo, potem začneš obtoževati sebe, malo, potem pa začneš čimprej riniti to v pozabo. Sicer vsak po svoje.

18. Kako ste se počutili ko ste čakali? Koliko časa je trajalo preden je kdo prišel.

Dokaj hitro, zdravnik in rešilec, pet do deset minut kasneje.

19. Kaj pa potem, policisti, kriminalisti, preiskovalni sodnik?

Ko so vse skupaj že odpeljali, smo pa čakali mislim da preiskovalnega sodnika kakšno uro ali dve celo. Je pa prišel nekdo, malo zaslišal, malo poslikal pa smo šli domov.

20. Je prišla na kraj dogodka policija? Kakšen je bil vaš prvi stik s policijo? Bi lahko opisali vaš pogovor s policisti. Kakšen se vam je zdej njihov pristop?

Nič posebnega, so bili korektni. Malo se je videlo, da se fantje mogoče ne spoznajo najboljše, sprašujejo malo take stvari. Pa saj pač policisti, saj ne morejo vsega vedeti.

21. Kaj pa pri drugem dogodku?

Drugi je mogoče tako malo bolj medel, ker nisem tako sodeloval, sva bila dva vlaka nekako vpletena. Eden je piskal, pa ga je tisti ki je šel čez videl pa je naletel na naslednjega. Gledal je njega, skočil je pa pod mojega. Tako da, jaz tam praktično nisem veliko sodeloval. To je bilo tam nekje po desetih letih dela. Tretji dogodek pa kakšnih 15 let po šolanju.

Ta je bil pa tako nekako človek čez ni bil nič na tirih, je bil že dol iz tirov, mislim, da so mene kar celo popisali in spustili naprej, da je čimprej stekel promet dalje. Tako, da sem šel vozit dalje. Pomagati se tako ni dalo nič, tako da tam tisto sem mogoče kar najhitreje pozabil na vse skupaj. Ker sem dokaj hitro odpeljal stran, tudi pogledati nisem šel, so šli drugi in se me ni tako dotaknilo.

22. Mislite, da ravno zaradi tega, ker niste šli pogledati osebe?

Ja, ja, prepričan sem. Tudi vedel se, da lahko še tako buljim in se sekiram. Ni ni, je mimo, konec in je šlo.

23. Kaj pa potem pri tretjem?

Tretja je bila pa spet po svoje šok. Je bila pa pri potniškem vlaku. Je pa ženska ... stala na tirih, pogledala v šajbo, ko sem prihajal pa se obrnila s hrbtom in počepnila. Tukaj sem pa začutil marsikaj. Tako. Na prvo ... njen pogled, nič, nobenega obtoževanja, samo nek obup sem začutil. Potem pa udar neke energije v sebe noter ko sem jo zadel. Pa veš, da nisem bil nič direktno z njo v stiku, samo sem začutil da mi je neki bušnalo, da človek ni samo tisti kos mesa ki sedi in čaka. Čutil sem ta udarec v sebe. Je pa zanimivo, da me ni to tako podrlo. Ampak bolj bi rekel skoraj zbudilo. V smislu, da malo začneš razmišljati, da ni čisto vse zastonj vse kar se dogaja okoli tebe. Da malo spoznaš sebe, da veš zakaj se to dogaja. Začneš se spraševati, zakaj jaz, zakaj zdaj ... pa tako.

24. Ta dogodek je bil zadnji, je bilo tu že kaj drugače kar se tiče pravilnika, kdo je prvi prišel, ste vozili naprej, ste ustavili?

Nisem čisto prepričan, to pa moraš vedeti, to kar se tiče menjav po dogodkih, je dokaj mlado, to ne delajo dolgo. Tako da mislim, da sem peljal dalje, tudi če sem

peljal ni bila taka muka.

Pri tem dogodku sem stopil ven iz vlaka, šel pogledat. Tudi nobenega ni bilo hitro na kraj dogodka. Je tisto kar ležalo tam. Pa tudi nisem bil ziher, če je punca počepnila, ženska kako jo je kaj doseglo, lahko bi še, mogoče preživela. Tako da smo šli nazaj, ampak ni bilo nič.

Vprašanja o počutju in pomoči po izrednem dogodku

25. Kako ste se počutili v naslednjih 48 urah? Je bilo kaj problemov s spanjem ...?

Ja v prvih 48 urah lahko kar rečem, da so bili problemi. S spanjem, tudi jesti ne paše, mogoče paše biti bolj sam.

26. Komu vse ste povedali o izrednem dogodku? Družini, prijateljem, drugim sodelavcem?

Čim manj, skoraj nobenem. Družina je vedela, da je prišlo do dogodka, samo nismo o tem razpravljali. Zdaj nazadnje sta vedela tudi otroka, prej pa le žena. Otroka sta bila še majhna.

27. Na kakšen način ste pripovedovali o dogodku družini? Kako so se odzvali?

Omenil sem, rekel sem, da sem imel eno sranje, da sem tam enega povozil.

28. Na kakšen način ste o dogodku pripovedovali sodelavcem? Kako so se odzvali?

Sem, v drugem primeru pa je bil zraven tudi pomočnik. Nekako se mi zdi, da je to prazno mletje, če kar naprej nekaj premlevamo o tem. Nekako poskušaš dati to v pozabo. Vsak pa poskuša to na svoj način premlet. V sebi tiščat tudi ni dobro, se mora sprostit zadeva, samo, da kar naprej to premlelaš pa tudi ni dobro, ker potem vedno kličeš nazaj v svojo zavest. Tako da ne rad sam govorim o tem, tudi ne vem če sem komu posebej na ajzenponu o tem razlagal, kako je bilo pa kako ni bilo.

Čim manj.

29. Kakšno pomoč ste dobili na kraju dogodka?

Ne nobene.

30. Kakšno pomoč ste dobili v naslednjih 48 urah?

Nobene, nihče ni nič vprašal.

31. Če bi vam bila ponujena strokovna pomoč, bi jo sprejeli? Če ne, zakaj ne? Če ja, zakaj?

Danes, ko vem, da to nudijo, pogovor s psihiatrom, nekako pri tej zavesti, ko zaznavam, spoznavam kako človek funkcionira, bi si sam verjetno vzel le frej ko ga ponujajo. Neka spraševanja, izpraševanja ne bi sprejel. Takrat pa vprašanje, če ne bi, se mi zdi, da je človek kar izgubljen nekaj časa.

32. Koga bi potrebovali takoj na kraju dogodka? Kaj bi vam takrat zelo olajšalo izredni dogodek?

Nisem čutil nič posebenga, da bi rabil, razumem pa tiste ki to zahtevajo. Veš kaj je takrat, bolj je prepleteno s strahom, kaj si naredil, kaj nisi. In če je zraven nekdo od tvojih, od vleke, bolj čutiš potuho, da ti bo kaj svetoval, kako ravnati, kot pa neka psihološka podpora. Da se na nekoga nasloniš na nekoga, ki ti bo znal svetovati, tudi če si kaj narobe naredil, da ti pove kaj narediti, kaj paziti. Ko se mi je pa prvič to naredilo pa sigurno bi mi to pomagalo.

33. Kako se je bilo po izrednem dogodku ponovno vrniti na delovno mesto?

Prvih nekaj tur naslednjih, hitro preklopiš na to, kaj pa če bo ... Pa te hitreje stisne kot ponavadi. Če vidiš koga it čez tire, če vidiš mularijo ki se na peronu preriva, to so taki trenutki ki te vsi spomnijo potem. To traja nekaj časa, potem pa pozabiš počasi.

34. Koliko časa je trajalo takšno stanje po vsakem dogodku? Je bilo vsakič krajše, vsakič lažje?

Prvič najdlje, vsakič lažje. Če si vsakič zavestno zraven, če si potem kot sem že rekel pri zadnjem, če začneš razmišljati o tem, če te zbudi, potem poskušaš dati to v pozabo čimprej. Pri prvem pa je nekako najdlje trajalo. So tako tudi druge situacije, drugi izredni dogodki, na ajzenponu je kar precej takih šokov, stresov.

35. Kakšni so še?

Od signalov, stoj kar naenkrat, ko vsi stojimo, ko nihče ne ve zakaj stojimo. Na primer ko sem sredi noči enkrat z mašino zapel kable na tleh. Bil sem že ves uvel, dol sem se vozil za Savo potem pa kar naenkrat, droti 3000 začne šumeti po kabini. Nimaš pojma kaj je bilo, a je treščilo, ali je bomba, strela ali kaj je. (smeh)

36. Vas je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Imate občutek da vas je dogodek zaznamoval ali menite, da na vas ni imel večjega vpliva?

Ja, za tega tretjega. Veš kako začnem potem jaz to jemati, kot neko šolo. Nič v življenju ni naključje. Pa se začneš spraševati, kaj mi hoče s tem tukaj naučiti, kaj pokazati. Kaj naj potegnem ven iz tega.

37. Ste se kdaj čutili odgovornega za dogodke?

Pri prvem kot sem rekel, je bilo prisotno neko obtoževanje. Jaz poskušam imeti tudi do drugih tak odnos, da delaš kakor misliš tisti trenutek da je prav, če si ga poslal pa buh mu požegnaj pa oprosti. Nekak poskušaš ravnati po tistem kar znaš, kakor razumeš tisti moment.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

38. Veste kaj piše v pravilnikih o izrednih dogodkih?

Ne vem, a vse točno? A ti veš?

Ja, sem morala prebrati. (smeh)

Ja, saj če mi poveš kaj, bom verjetno vedel, da je tako. (smeh)

Ja saj, sem prepričana, da zagotovo veste, kot sem iz pripovedovanja videla, ste dejansko ravnali po pravilniku. Da ustaviš, zavaruješ ...

On: ja, ja, to pa ja. No potem pa vem.

39. Lansko leto ste imeli izobraževanje v eni izmed vaših rednih šol, govoril vam je tudi dr. Lavrič. Kako se vam je zdelo, slišala sem, da vam je govoril tudi o izrednih dogodkih.

Ja, ja, zanimivo je bilo. Sem kar skombiniral s tistim kar sem imel sam v glavi, s tistim kar je on povedal, določene stvari pa, veva tako jaz kot ti, človeštvo filozofira, to sem pač odmisli, oziroma si nisem niti zapomnil. Določene stvari pa ki so se mi zdele, da se kar poklapajo s tistim kar sem sam počel, oziroma videl da se dogaja, pa so mi bile super. Recimo govoril je o delu možganov, če jim pustiš da rovarijo po svoje, kaj so oni sposobni naložit noter in začeti iskati izhode. Ker možgani, naš um je past. In to se mi je zdelo res zanimivo. Ne smeš se pustiti, ker najlažje je biti v življenju len, se prepustiti umu, da dela po svoje. Saj s tem kar nam je povedal nismo nič rešili, smo pa začeli razmišljati o tem, smo osmislili zakaj nekaj naredimo ravno tako kot naredimo.

40. Če bi bilo več takih seminarjev bi bilo vredu?

Ja, to bi bilo super, da na vsake toliko časa pride možakar in pove kaj takega.

41. Kakšno pomoč v naslednjih 48 urah? Kdo?

Jaz sem siguren, da človeka dati dol iz vlaka in mu dati frej. Pa ga pripraviti, da si bo sam znal pomagati. Delati v to smer, da zbriše dogodek, da najde mir v sebi. Ker mu nič ne pomaga, če je doma, frej, v sebi pa cel zdivjan. Lahko si pa ti sam tistih nekaj dni, pa si vzameš ta čas da predelaš dogodke. Sem pa jaz drugačen, ti drugačna, en drug spet po svoje, tako da vsakemu pomaga nekaj drugega.

42. Kakšno pomoč bi potrebovali ob prvem ponovnem prihodu v službo?

Ovisno od tipa človeka. Če bi recimo en rekel, da bi rabil poleg inštruktorja prvo turo, dve, pa ga naj ima. Sam vem, da ne bi rad imel nikogar poleg. En Ljubljčan vem, da ni upal ne vem koliko časa nazaj na mašino.

43. Kaj menite o odškodnini?

Ah, ni vredu. Ni prav.

44. Kaj pa preventiva? Vidite možnost preventive, da ne bi prišlo do izrednih dogodkov, da ne bi človeka tako prizadelo?

Kar rešili to ne bomo, bo pa človek našel druge ideje kako bi ...

Spoznati vsak sebe, graditi trdnost v sebi, da te ne vrže vsaka stvar iz tira.

45. Menite, da je naloga delodajalca, da poskrbi za vašo psiho, da tudi on skrbi za

...

Zabloda, to mora vsak sam.

46. Menite, da ti morajo ponuditi pomoč ob izrednih dogodkih na tirih? Poiskati zamenjavo, ti ponuditi ustrezno pomoč, prilagojeno tebi?

Da, mora.

47. Še kakšna misel za konec?

To bo to.

Potem pa hvala za odgovore, zelo ste mi pomagali, veliko sem izvedela.

14.1.3 Intervju C: FRANC

Uvodna, razjasnjevalna vprašanja

1. Koliko časa ste že v pokoju?

3 leta, prej sm bil pa strojevodja 30 let, približno.

2. Kje ste se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

Sam sem bil prej na tišlariji, potem sem šel pa v delavnico za nekaj mesecev, potem pa za asistenta, za pomočnika strojevodje, nato pa za strojevodjo. To je trajalo ene dve leti.

3. Kako to, da ste se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojvodja?

Ja kaj pa jaz vem, takrat je bila malo boljša plača kot v podjetju kjer sem delal. Bil je, eden od sorodnikov, malo me je še spodbudil.

4. Ste bili radi strojevodja?

Ja, kar ja.

5. Kaj vam je bilo pri tem delu najbolj všeč?

Družba je bila prava, največ to.

6. Bi opisali kakšen zanimiv dogodek, ki se vam je pripetil v službi?

Včasih se je še malo bolj lumpalo. Smo se ustavili zraven hiše, če je mašina zakuhala pa smo šli malo do kleti pa potem nazaj (smeh). Takrat se je to še dalo.

7. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomnite kdo vas je o tem učil?

Malo so govorili, ampak to zelo malo. Ne spomnim se več dobro.

8. Se vam zdi, da so vas dobro pripravili na možnost izrednega dogodka?

Kakšna navodili ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Hja, rekli so, da je možnost da se nam to zgodi, ampak ni bilo govora o tem.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

9. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

Čisto na začetku, ko sem začel delati je bil eden. Bilo je podnevi, okoli 10, ko sva se iz Zagreba peljala proti Zidanemu Mostu. In je bilo dol, ma kmalu en prehod od glavne postaje, blizu zapadnega kolodvorja. Prečkal je kar pri zaprtih zapornicah, peš. In ga je zahakljal. Js sm bil zraven, pomočnik. Prišel je iz moje strani, najprej sem mislil, da mu je uspelo priti čez, ampak potem sem videl, da ni.

10. Kaj vam je takrat rojilo po glavi? Ste skušali ustaviti vlak, si zakrili oči, ste trobili ... ?

Naprej te malo strese, presune. Kaj vem, dosti niti ne mislim.

11. Kaj se je zgodilo po trku?

Šla sva ven, to smo šli še par sto metrov naprej, šli smo nazaj, ampak, ni bilo nič več. Je bil tako zmečkan, da ni bilo nobene pomoči več.

12. Veste kakšen je uradni postopek po trku? Kaj je treba najprej storiti? Koga poklicati? Je potrebno obvestiti potnike na vlaku? Ste vozili dalje ali ustavili?

Poklicala sva prometnika, potem se pa ne spomnim več. Po nekaj minutah so nas spustili naprej. Nihče ni prišel, v Zidanem Mostu sva pa potem morala pihati.

13. Kako ste se počutili takoj po trku?

Malo je zaropotalo, sliši se oreng udarec.

14. Kdo je prvi prišel na kraj dogodka?

Drugi ljudje, ki so bili pri rampah, oni so bili najprej tam.

15. Kako ste se počutili v naslednjih 48 urah?

Jesti ne paše, skos malo študiraš na to. Čeprav nisi kriv.

16. Komu vse ste povedali o izrednem dogodku? Družini, prijateljem, drugim sodelavcem?

Doma sem povedal, mami, očetu, takrat še nisem imel svoje družine. Glede tega ne vem, da bi še komu drugemu povedal.

17. Na kakšen način ste pripovedovali o dogodku družini? Kako so se odzvali?

Malo so se začudili pa je to to.

18. Na kakšen način ste o dogodku pripovedovali sodelavcem? Kako so se odzvali?

Ponavadi s tistimi, ki so tisti dan v službi, drugače pa nič posebnega.

19. Kakšno pomoč ste dobili na kraju dogodka?

Ne, nobene.

20. Kakšno pomoč ste dobili v naslednjih 48 urah?

Ne, nobene.

21. Takrat bi sprejeli pomoč, če bi vam bila ponujena?

Bi, takrat sigurno bi.

22. Koliko časa po izrednem dogodku ste se ponovno vrnili na delovno mesto?

Hitro.

23. Kako se vam je bilo prvič po dogodku vrniti v službo. Ste se soočali s kakšnimi stiskami? Vam je bila ponujena kakšna pomoč ob ponovnem prihodu v službo? Kakšna?

Malenkost je drugače, tam ko se mimo tistega mesta pelješ, se ti zdi čudno, nato pa kmalu pozabiš.

24. Vas je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Malo zagotovo.

25. Imate občutek da vas je dogodek zaznamoval ali menite, da na vas ni imel večjega vpliva?

Ne, ni se nič poznalo kasneje.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

26. Vidite kakšno razliko med ravnanjem ob izrednih dogodkih takrat in danes?

Zdaj je malo lažje, po novem zakonu lahko dobiš takoj frej. Takrat se ni noben tako sekiral glede nas, glede tega, da bi nas kdo zamenjal.

27. Kakšno pomoč bi potrebovali takoj po izrednem dogodku? Kdo?

Dobro je če pride recimo tvoj šef, ali pa en tak, mogoče se bolj zaneseš nanj, da je postopek pravilen. Da se nič ne briše, doda, mučka ...

28. Kakšno pomoč bi potrebovali ob prvem ponovnem prihodu v službo? Da bi bil kdo poleg? Inštruktor mogoče?

Kaj pa vem, mogoče bi bilo dobro, če bi bil kdo poleg

29. Kaj menite o odškodnini?

Brez potrebe.

30. Vidite kakšno možnost preventive, da do takih dogodkov ne bi prišlo tako pogosto, da bi bile strojevodje bolj pripravljene?

Jo, ne vem. (smeh)

Hvala za vaš čas in vaše odgovore ...

14.1.4 Intervju D: OSKAR

Uvodna, razjasnjevalna vprašanja

1. Koliko časa ste že strojevodja?

Ja, že dolgo, od leta 1983.

2. Potem bo letos okrogla obletnica?

Ja, je že bila.

3. Kje ste se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

V Ljubljani, jaz sem na železnico prišel leta 1980, potem sem šel na tečaj za pomočnika in potem sem bil pomočnik do leta 1982 in potem sem šel na šolo za strojevodje. Vse skupaj je trajalo skoraj eno leto.

4. Kako to, da ste se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

Železničarji so že bili v družini, moj oče, sicer ne strojevodja, in prav tako moj stari oče. Tako da, sem sam že tretja generacija zaposlenih na železnici. Drugače pa sem postal strojevodja tako čisto po naključju, poznal sem enega, ki je bil strojevodja, šel sem enkrat z njim, peljal sem se na lokomotivi, rekel sem si to bi pa jaz delal in odločitev je padla dejansko čez noč. Takrat je bilo še tako, da si lahko dobil službo kadarkoli si hotel, tako, da sem najprej šel na napačno ustanovo, pa so me tudi tam hoteli zaposliti. (smeh) Pa sem jim rekel, da ne, da bi rad vozil vlake, pa so mi rekli, da to je pa tam, čez cesto. (smeh)

5. Ste radi strojevodja?

Ja, jaz ta poklic rad delam, radhodim v službo in če bi še enkrat izbral bi ponovno izbral poklic strojevodje.

6. Kaj vam je pri tem delu najbolj všeč?

Kaj pa vem, sam sem in rad vozim, vse mi je všeč. Najbolj mi je pa to všeč, navadil sem se na samoto, turnus je v redu, tako, da ni po 8 ur služba, to mi je že prišlo v kri. Mislim da ta poklic ne more delati nekdo, ki ni navajen biti sam, meni pa to ni problem.

7. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega

predmeta? Se spomnite kdo vas je o tem učil?

Mi takrat tega predmeta sploh nismo imeli, ne da bi se jaz spomnil. O povoženjih sploh ni bilo nikoli nobene debate.

8. Se vam zdi, da so vas takrat dobro pripravili na možnost izrednega dogodka? Kakšna navodili ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Saj nas niso nikoli, še do zdaj ne, razen tisto predavanje, ko je Lavrič enkrat prišel v šolo. Prej smo imeli še vsak mesec šolo, zdaj pa imamo, ne vem koliko, ne bi znal točno povedati koliko ur. Nekje vsak tretji mesec, ene 6 ur šole.

Takrat je prišel Lavrič, ker je bilo teh izrednih dogodkov veliko in so začeli opazovati. In so eni to čisto brez problema prenesli, eni so imeli pa hude travme in so se potem malo poglobili v to. Jaz pred tem nisem nikoli zaznal nič o tem, da bi nam o tem kdo kaj predaval. To je pa zdaj eno leto, leto pa pol nazaj, ko je prišel ene tri ure in nam razlagal.

9. Kako pa se vam je zdelo takrat? Vam je bilo zanimivo kar vam je razlagal, vam je kaj pomagalo?

Ja, zanimive zadeve je povedal. Povedal je, da je tudi hodil z določenimi ljudmi, ki so imeli ta izredni dogodek. In če so mu dovolili je šel tudi na vožnjo z njimi. In je zanimivo govoril. Je pa seveda človek od človeka različen, vsakemu pomaga nekaj drugega.

10. Bi se vam zdelo vredno, če bi bilo še več takih predavanj? Koliko in kdaj, med vašimi šolami, ki so na tri mesece?

Seveda, ker prej se marsikdo ni imel kam obrniti, s tem bi morali že prej začeti. Vsi so pa imeli malo straha, zaradi tega ker, če se ti je pripetil izredni dogodek in si pokazal, da imaš neke posledice zaradi tega, so se bali, iti v zdravstveni dom, večina, ker so se bali, da bi izgubili grupo, da bi jih poslali k psihiatru in tako naprej, izgubili bi lahko tudi službo strojevodje. In to ni prav, to zdaj vidijo, da ni prav.

11. V vseh teh letih ne veste za koga, ki bi šel do psihologa, v zdravstveni dom do psihiatra?

Ne, ne vem, ampak je pa res, da se o tem nismo nikoli pogovarjali med sabo. Lahko da je, ne vem, nas je veliko.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

12. Koliko izrednih dogodkov ste imeli?

Jaz sem imel eno povoženje s smrtnim izidom.

13. Kaj pa mogoče kakšno, ki se ni končala s smrtnim izidom?

Eno sem bil zraven kot pomočnik, nisem jaz vozil, je bilo isto.

14. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

To je bilo eno leto nazaj. To je bilo na postajališču v Jevnici. Ena ženska, ker je bila poplava, ni šla v podhod, ker je bil poplavljen, ampak je šla preko tirov. V bistvu prečkala je tir v trenutku, ko sem jaz z brzim vlakom pripeljal in nisem imel kaj narediti. V glavnem ... mrtva je bila. Bilo je podnevi, ura je bila poldne, 12.

15. Kaj vam je takrat rojilo po glavi?

V bistvu, to kar pri vsaki zadevi, ali samomori, ko sem se pogovarjal s kolegi, ampak, to ni bil samomor, to je bila pač nesreča. Fejst se ustrašiš. V trenutku visoke hitrosti ti to opaziš, to je bila res hitra hitrost, in en reagira tako, drugi tako, vsi se pa ustrašimo, to je nekaj kar si nihče ne želi in fejst se ustrašiš, sej pravim, odreagira pa vsak po svoje. Nekje zmeraj moraš oddati signal pazi, sireno, ampak v tem mojem primeru sem videl, da bi bilo mogoče bolje če ne bi, ampak to podzavestno narediš, ker se je ženska potem tako zmedla, da mogoče bi še en korak naredila ... pa bi bila iz profila, tako pa ni ne. Ustrašiš se predvsem, ne.

16. Kaj ste storili po tem?

Ja tam sem počakal. Šel sem pogledat, kaj je z ... to si dožen narediti, kaj je z ... ker ni nujno da je ... vedno ta oseba mrtva. Si dolžen nuditi tudi prvo pomoč.

Potem se je še en vlak pripeljal po drugem tiru. Potniški. Tam so bili na tistem vlaku neki, ki delajo v medicinski stroki ... niso mogli reševalci pridet, ker je bilo vse poplavljeno in so ji ... nudili prvo pomoč.

17. Torej iz sosednjega vlaka so prišli tisti, ki so ji skušali pomagati?

Ja ja, poleg je ustavil, tisti vlak, na katerega je hotela ona iti. Dal sem mu signal pazi nevarnost, zavri, ko je prihajal, ker drugače bi jo še enkrat povozil, ker jo je vrglo na sosednji tir. Ponavadi se gre v podhod, zdaj pa je bil poplavljen in je šla čez tir. O tem ne bom govoril zakaj, ona ni bila nič kriva. O tem ne bom govoril,

ena šlamparija od vodenja prometa. Uglavnem to se bodo potem na sodišču dogovarjal, to te pa potem še bolj boli, ne. Če je samomor, je huda zadeva, ker veš da je imel človek določene težave, da ni bil zdrav, da je šel to delat. Bolj težko pa je, če je tak izredni dogodek pa je tisti, ki je mrtev ni nič kriv.

V glavnem potem sem šel dol in opravil postopek s policijo, z notranjo kontrolo, našo železniško, dobil smeno in šel domov.

18. Kaj pa potem, policisti, kriminalisti, preiskovalni sodnik?

Prvi so prišli policisti, prišli bi verjetno reševalci prvi, ampak ker se ni dalo zraven pridet, so šli skozi neke hribe. Od naših je pa prvi prišel republiški inšpektor Lenart po kaki uri. Mislim, da je zaposlen na ministrstvu, ali pa na železnici, ne vem, ne bom trdil.

19. Lahko malce opišete postopek.

Policija pač svoje naredi, dati moraš izjavo, kako, kaj se je naredilo, se pravi potem, preiskovalni sodnik določi ali bodo naredili preizkus alkoholiziranosti, ali ti bodo vzeli telesne tekočine, ali boš moral iti na pregled, to je pa zdaj odvisno od preiskovalnega sodnika, niso vsi enaki, vsak drugače dela. Jaz recimo niti alko testa nisem delal, samo izjavo sem dal. Naš inšpektor me je pa prav tako vprašal kako je bilo, dal sem isto izjavo.

20. Vozili torej niste dalje?

Ne, to je zdaj že nekje 10 let, da ne smemo voziti naprej. Sindikat je takrat vztrajal pri tem, ker pravilniki tega prej niso predvidevali. V glavnem sindikat je potem takrat to uredil. Zdaj mislim pa da je to uzakonjeno. Zakaj so to naredili? Spomnim se primerov, ko je prišlo do tega, saj pravim, ljudje so različni. Eni so imeli težave potem ko so nadaljevali vožnjo, eni so imeli težave potem še dolgo.

Vprašanja o počutju in pomoči po izrednem dogodku

21. Kako ste se počutili v naslednjih 48 urah? Je bilo kaj problemov s spanjem ...?

Seveda ti ni vseeno, kaj ti bo vseeno, nekomu si vzel življenje.

Sem dostikrat mislil o tem, se pravi, velikokrat mi je to pred oči prišlo, še nekaj časa potem, ko sem vozil mimo te postaje, sem se spomnil tega. No trenutno zdaj se

še kdaj na to spomnim. Sem pa bolj jezen. Zaradi tega kar sem ti prej pravil. Da je nekdo umrl brez razloga.

22. Komu vse ste povedali o izrednem dogodku? Družini, prijateljem, drugim sodelavcem?

Najprej v službi pokličeš dispečarja. Tudi sem potem doma povedal, v bistvu so že izvedeli od drugih. Nisem veliko govoril o tem. Ni to taka zadeva, da bi se hvalil in tudi kolegi, ki so to doživeli ne radi o tem govorijo. Ampak spet odvisno kakšen si človek. Prav je, da to ne držiš v sebi, ampak to znova in znova odpirat ...

23. Res je prav, da se ne drži v sebi.

O tem je neprijetno govoriti, to ni taka debata kot o vremenu, ko se pogovarjaš o tem in onem ... spet odvisno. V glavnem v službi seveda so me spraševali, kako je bilo, ko so slišali.

To je pri nas stalnica, teh povoženj je ogromno. Kar prebereš v medijih je le del vseh povoženj kar jih je.

Sam sem si govoril, da imam srečo, še pred tem dogodkom, da se mi še ni pripetilo kaj takega, toda vedno sem vedel, da nekaj bo. Ene parkrat je šlo resda čisto za las, ko ljudje niso gledali in hodili ob progi, pa avtomobili ... Bila je ena nedelja, peljem brzi vlak za Savo, sonce sije, vse normalno lepo laufa, kar naenkrat en avto, rampa odleti ene 10m pred mano. En rdeč clio je za milimeter, za milimeter sem ga zgrešil, sam eno sivo glavo sem videl, kako se je obrnila in me pogledala. To se ustrašiš ko tristometr! Najbrž sta kakšna dva starejša od maše šla, al da je sonce tako močno sijal pa nista bila pozorna, sem si rekel, tadva bi tudi umrla sploh ne bi vedela kdaj pa zakaj. Takih primerov sem imel veliko.

To je šok, ko se ustrašiš, ko zapiskaš in še kar rine naprej, ker ne zna ocenit razdalje. Progo prečkajo tudi stari ljudje, ki precenijo svoje sposobnosti, potem je bilo na mariborski progi, ko so se mulci igrali kdo bo dlje na tirih in kasneje odskočil.

24. Dobila sem en predlog, nekako preventivo za te dogodke, ko recimo avtomobili obstanejo na tirih, za SOS stebričke, ki točno povedo kje se nahajaš, in je direktna zveza s prometniki na postaji.

Ja, to ne bi bila slaba ideja, to je sigurno nekaj dobrega. Ker velikokrat, ah koliko je bilo takih primerov, da bi še bil čas ustaviti vlak, ampak ljudje ne vedo kako prav

odreagirati, ker niti ne vedo kakšni so železniški predpisi in pride potem do naleta in materialne škode, do prekinitve prometa. To je vse problem za nas.

Tako sva na primer enkrat s še enim drugim strojevodjem, na kao nezavarovanem prehodu. Noben prehod ni namreč nezavarovan, vsi so ali varovali z Andrejevim križem, zapornicami, polzapornicami, s svetlobnimi lučmi. In se je en s traktorjem zapeljal pod vlak, ki je peljal nasproti naju, nato ga je odbilo na najin tir. K sreči je tik pred naletom nekdo potegnil ven človeka iz traktorja. To je bilo ene 10 let nazaj. Teh naletov je bilo kar dosti.

Drugače pa premalo poudarka dajejo v avtošolah varnosti ob prečkanju tirov.

Včasih so bili na Andrejevih križih tudi stop znaki, da si ti vedno ustaviš, potem so videli, da je to brez veze če je dobra vidljivost. In kaj se je meni zgodilo. Šel sem mimo takega prehoda, tam ustavim z vlakom, dam signalni znak pazi, narod je pa mislil, da jaz njim prednost dajem! In so šli mimo. Lahko pa bi v tistem pripeljal vlak iz druge smeri in koga zbil! Lahko bi prišlo do katastrofe. Potem sem čakal da so se speljali mimo in nato šel.

Izrednih dogodkov na prehodih je veliko, se pravi to je bil en tak primer, trije primeri so, ko bi lahko prišel na odprte rampe. Zato so tiste table tam. Tudi prej ko te opozarjajo, da se bližaš prehodu. Da pogledaš levo in desno preden greš čez. Se pravi en primer je. Strjojevodja dobi potni nalog, da ima postanek pred prehodom in recimo človek je zmotljiv, lahko bi prišlo tudi do napak na zavorah in če bi bile rampe odprte bi lahko prišlo do nesreče.

Imaš prehode. Noč, tovorni vlak, dolgi 600, 700 m, so megle, vlaki neosvetljeni, določeni prehodi so neurejeni, hitro pride do naleta.

Potem prehod brez zapornic, le z Andrejevim križem, oseba v avtomobilu vidi mene ko se približujem in čaka da odpeljem mimo, toda če vozim kakšen daljši vlak in skuša ona speljati takoj ko grem jaz mimo, na drugi strani pa ni videla vlaka, ki sem ga sam zakrival, ker je peljal v nasprotno smer, potem zna speljati in zapeljati naravnost pod vlak, ki pelje po drugem tiru.

Jaz vidim samo kot strojevodja kje so šibke točke. In da je treba že v avtošolah dat več pozornosti temu. To bi moral en od železničarjev tja povedati, mogoče. Dobro bi bilo, če bi avtošolam dali neke dodatne napotke, sploh o prehodih, da jim

povedo, da ni nikjer nezavarovanih prehodov, da se vlak ne ustavlja, da ima prednost v prometu ...

25. Kakšno pomoč ste vi dobili na kraju dogodka?

Nobene.

26. Kakšno pomoč ste dobili v naslednjih 48 urah?

Ne, v bistvu, poklical me je le šef delovne enote, zdaj ga nimamo več. Vprašal me je kako se počutim, vprašal me je, če bom prišel drug dan v službo. Sem rekel, da bom. Poklical me je, ko sem bil na poti domov.

27. Vam je bilo vredno, da vas je poklical?

Seveda, seveda.

28. Kako ste se počutili po trku?

Se pravi, bolj sem bil jezen. Tisto ta prvo se fejest ustrašiš, ti mal pulz nabije, to ne. Potem se malo umiriš, veš kaj moraš narediti, to narediš, se pravi, nisem imel nekih hudih težav.

29. Vas je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Seveda me je. Ni ti vseeno ko vidiš človeka, ki je še pred minuto bil živ, zdaj pa ni več življenja v njem. Seveda te pretrese, kako date ne bi.

30. Ste se kdaj čutil odgovornega za dogodke?

Ne.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

31. Kakšno pomoč bi potrebovali takoj po izrednem dogodku? Kdo?

V zakup moraš vzeti, da ta poklic ima neko specifikko. Meni je bilo vredno tako kot je bilo. Dobro, vredno je, da te šef pokliče, da te vpraša kako se počutiš, kako ti je, da ti reče, da maš možnost, da naslednji dan ne prideš v službo. Lahko bi šel tudi na bolniško ni nobenega problema. Če bi pa bile kakšne težave, tudi ne bi bil problem iti do kakega psihologa ...

32. Se pravi, menite, da je zdaj to vredno urejeno?

Kar se tega tiče je, za nas je že veliko, da ne nadaljuješ vožnje, da imaš možnost ostati doma.

Po eni strani bi mogoče kdo pogrešal to, da bi še kdo prišel tja, odvisno od človeka, eni pa raje vidijo, da to čimprej pozabijo. Meni je tako bilo vredno, kot sem sam imel izkušnjo.

Nekatere naše fante so zelo motili eni preiskovalni sodniki. Vsak ima namreč nek svoj sistem in eni delajo tako, drugi tako. Nekaj so si prizadevali, da bi malo poenotili ampak lej ne vem.

Spomnim se, enkrat je ena punca delala samomor z avtom. Sam sem pa šel ravno v službo in sem zamenjal tega, ki jo je povozil. Preiskovalnega smo čakali uro in pol in ga sploh ni zanimalo tisto zaradi česar je prišel. Rekel, je, če bi lahko šel malo v kabino, da še ni nikoli bil noter, zanimalo ga je kaj je to, kaj je ono ... Veš to ti gre potem na živce, on je tam zaradi osebe, ki je povožena, njega pa zanima vse drugo.

Veš kaj so še bili jezni naši fantje, zaradi ene majhne stvari. Ah kaj bo majhna, en samomor je bil, preiskovalni sodnik je določil odvzem telesnih tekočin, pregled v Mariboru pri zdravniku. Peljali so ga iz Poljčan v Maribor, tist je pa vsak živčen, pa potem tam čakati. Policisti so ga peljali tam. Potem pa te nikamor več ne peljejo, znajdi se sam, ali te bo kdo od železnice prišel iskat ali pa boš sam prišel domov. Ni usklajeno delo preiskovalnih sodnikov. Ker ni njihovo delo usklajeno, potem tudi mi ne delujemo usklajeno.

33. Kakšna pa je njegova naloga?

Ogled kraja nesreče, da da direktive, razišče zadeve. Vedno kadar so hude telesne poškodbe, takrat vedno pridejo. Oziroma zdaj že ne vedno. V mojem primeru ga ni bilo. Policija ga obvesti in potem on policistom pove, če bo prišel ali ne. Takrat pri meni so bile poplave in veš da bi hodil pol dneva, da bi se prebil do mene.

34. Počasi zaključujeva, bi mogoče še kaj dodali, je mogoče še kaj kar ste spustili?

Pa dalo bi se marsikaj še narediti. To, da bi bila na prehodih komunikacijska naprava, kjer bi lahko vsak vzpostavil zvezo s prometnikom ene in druge postaje. Čeprav imamo telefone, vsak ne bi znal povedati kje točno se nahaja. Se pravi, če avto obstane na tirih, da se pravi čas sporoči. En primer poznam, je vlak nato zadel avto

in so vrata avta odletela nekaj metrov stran in zadela voznika, ki je še pravi čas zapustil avtomobil. A je vseeno umrl, saj so ga zadela vrata.

Potem kot sem rekel, avtošole, več poudarka kar se tiče prečkanja proge. Skrajno previdno čez vse prehode.

Problem je pa tudi danes v tem, da SŽ niso več enovito podjetje, danes jo sestavljajo dve firmi, tovorni in potniški promet in pa agencija za infrastrukturo, ali pa, zdaj ne vem več, saj se to spreminja skorajda iz dneva v dan. Mi spadamo pod firmo VIT, smo čisto pri drugi firmi, ne veš več točno kdo se na koga obrača, kdo je za kaj odgovoren, vse je razdrobljeno.

Hvala za odgovore, za vaš čas ...

14.1.5 Intervju D: BINE

1. Koliko časa ste že strojevodja?

To bi bilo 31 let.

2. Kje ste se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

Se pravi na železniško v Ljubljani, nato pa najprej za pomočnika strojevodje, sama strojevodska je potem trajala eno leto.

3. Kako to, da ste se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

Sem iz železničarske družine, moj oče je bil strojevodja na premiku, ko sem bil še majhen se spomnim, da sem v šoli risal lokomotive pa take zadeve, prav dobro se spomnim ene hude nesreče v Jugoslaviji, mogoče sem bil v enem drugem razredu. Tam nekje okrog 70. leta v Zagrebu je moralo biti. Dva sta zaspala. Ni še bilo takih varnostnih naprav kot so danes. Bilo je okrog 140 mrtvih. Potem ko sem bil že strojevodja pa sem se vozil z vlakom, sem na vlaku videl možakarja vsak vikend, pa ko je šel v Dobovi dol, so vsi govorili, to je pa tisti, ki je bil takrat v oni hudi nesreči.

To se spomnim, sem v osnovni šoli pri likovnem pouku narisal nesrečo. Nikjer ni bilo takrat v medijih kake slike, da bi tam gledal, sam sem iz glave narisal vse podrobnosti.

4. Ste radi strojevodja?

Ja, še vedno. Ne bi se nič drugače odločil.

5. Kaj vam je pri tem delu najbolj všeč?

Ne vem, jaz sem tak človek, mogoče sem po naravi malce bolj tehnični tip, zanimajo me stvari kako kaj deluje, predvsem me pa fascinira ta moč, ki jo ima vlak. Kakšno moč lahko proizvede.

6. Bi opisali kakšen zanimiv dogodek, ki se vam je pripetil v službi?

Ogromno dogodkov, drugače pa lepih dogodkov veliko. Ne vem katerega bi dal na prvo mesto. 25 let sem vozil potniške vlake, te garniture stare poljske, v teh letih se mi je vlak nekajkrat pokvaril in vsak tak dogodek mi je ostal v spominu, ko ga mi ni uspelo popraviti. Lepih je veliko, ti pa ostanejo v spominu tudi tiste manj lepe.

7. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomnite kdo vas je o tem učil?

Mi smo imeli predmet, ki se mu je reklo varstvo pri delu in v sklopu tega predmeta, samimim izrednim dogodkom nismo namenili praktično nič. Danes je še vedno treba opravljati izpit iz varstva pri delu, tukaj so vključeni izredni dogodki, ampak nič pa ni poudarka s psihološkega vidika, samo kaj moraš takrat narediti, kaj je tvoja naloga.

8. Se vam zdi, da so vas dobro pripravili na možnost izrednega dogodka?

Kakšna navodili ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Dobro pripravili kar se tiče predpisov samih, da v tisti situaciji tam ne zamočiš kaj, ampak to je tako, dva človeka nista enaka. Poznam sodelavce, ko je za čisto majhno stvar okamenel. Sva bila skupaj v kabini in je okamen pri eni stvari pri kateri sam verjetno ne bi. Tako je tudi pri izrednih dogodkih verjetno pri vsakem drugače.

Vsak drugače odreagira. Sam sem se vedno smatral, da sem dosti dobro pripravljen.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

9. Koliko izrednih dogodkov ste imeli?

V prvih 14 dnevih mojega dela, takoj po šoli, postaja Slovenska Bistrica, Pragersko, petek, še zdaj vem, 13. je bil. Ne vem zakaj, od takrat sem skeptik glede tega datuma. Peljal sem en vlak, ki smo mu tako v žargonu pravili čebula. Vozil je

ob petkih, čez mejo, čez Prlekijo pa na Hrvaško stran. En tak lep jesenski dan je bil, oktobra meseca, sonce je sijalo, toplo je bilo. Bil je en po naše sicer ne nezavarovan prehod, to mene zelo moti, v medijih slišiš: Na nezavarovanem prehodu je prišlo do nesreče ... To ne obstaja, vsak prehod ima vsaj stop znak ali Andrejev križ. In če v križišču stop znak pomeni, da se moraš ustaviti, ne vem zakaj to ne bi veljalo na prehodu. No in tu se je z enim osebnim avtomobilom pripeljal en poštar je bil. Tako, da sem videl da se približuje, da upočasnjuje, začel sem mu piskati, ko sva pa bila že nekje blizu pa, zdaj ne vem, ali je mislil, da bo pobegnil, ali pa je zanalasč pritisnil na gas in sva se direktno zadela. Fiček je bil, odrezalo je prvi del, možakar je padel ven, ga je vrglo na drugi tir, avto obrnilo, so ga vagoni zahaklali. Drugi konec avtomobila je odbilo še 32m stran. Jaz sem se ustavil, malo sem se udaril v brado, ker takrat nastane skoraj tema v kabini, ko začneš zavirati in pobirati kamenje. Malo se ustrašiš, ustavil sem se precej naprej. Šel sem takoj na telefon, takrat še ni bilo radijskih postaj, nekatere so imele, nekatere ne. Uglavnem šel sem na prvi telefon ob progi. Ob progi so take oranžne omarice. Tam notri je telefon, ki direktno poveže z drugo postajo. To naredim, pokličem, povem kaj se je naredilo, mi reče prometnik, ja počakaj, da pride policija. Sem šel nazaj do lokomotive, sem videl potnike na cesti, so že bili vsi pametni kot radio. En je celo rekel: »Ja sam vidio, kako je čovjek poletio skozi okno.«

Uglavnem, to je bilo to. Grem potem nazaj z njimi, potniki so bili vsi večinoma zunaj, možakar je cel ležal na tirih, avto na drugi strani. Pomagati se mu ni dalo. Sem šel nazaj v kabino in poskušal, če bi lahko prišel vsaj naprej do postaje. No potem pa pride policija in se spomnim, najprej je policist rekel, če sem vedel da bo pizdarija. Je rekel, petek je, plača je, pa še 13. To je bilo prvo kar je rekel.

Konkreten odnos policije takrat. Moram pa reči to, sam se v tistem sploh nisem dobro zavedal kaj se je zgodilo. Jaz sem si pred samo šolo to skušal razložiti, da bo slej kot prej do tega prišlo, da so redki, ki jim uspe skozi celotno službo priti skozi brez takega dogodka. Rekel sem si, ustaviti se ne moreš, odbiti ne moreš, če bo do tega prišlo, se bo treba s tem pač sprijazniti. Mislim, da sem se takrat, zelenček kot sem bil, precej dobro držal. Mislim, da bi se danes precej slabše. Zaradi lastne psihe. Danes na življenje gledam drugače, drugače kot sem takrat.

Potem sem zapeljal na postajo. No danes ne smeš iz mesta izrednega dogodka nikamor. Jaz sem potem zapeljal vlak na Pragersko, policisti so prišli za mano. Potem so rekli prometniku, da naj bom še malo tam, če bo še kaj treba, da pridejo nazaj, drugače pa je to to z njihove strani, podatke so pobrali in nato sem bil še kaki dve uri v Pragerskem, potem so se odločili da me dajo na tovorni vlak in sem peljal tisti vlak do Ljubljane. Tako, da sem se še enkrat peljal mimo kraja izrednega dogodka. Takrat res da nisem bil več tako ravnodušen kot na začetku, ampak šlo je. Takrat me tudi ni nihče vprašal kdaj boš naredil naslednji šiht, ali prideš ali ne. Napisati je treba tisto poročilo in to je to. Potem sem malo samoiniciativno gledal časopise, ko so poročali o dogodku. No, še to mi je ostalo v spominu, mislim da je bil, tam ko sem šel na telefon možakar, ki sem ga zbil celo doma, ker so bili vsi čisto iz sebe in eden me je celo vprašal, kaj se je zgodilo. Tak občutek sem dobil, kot da je to njegova družina ali pa ga vsaj poznajo. Povedal sem jim, da sem zbil avtomobil, videl sem da je nekaj hudo narobe, potem sem se raje umaknil. Ni dobro s svojci kontaktirati. Danes pa sploh biti čimbolj redkobeseden. Sam tudi učim v šoli naše fante in jim rad podelim kakšne dobronamerne nasvete in jim vedno tudi pravim, ne govoriti policiji, da se je vrgel pod vlak. Ne, pač tam je bil. Ker danes so odvetniki in zavarovalnice in lahko napačna beseda komu zelo škodi.

Vprašanja o počutju in pomoči po izrednem dogodku

10. Kako ste se počutili v naslednjih 48 urah? Je bilo kaj problemov s spanjem ...?

Moj bratranec (tudi zaposlen na železnici) dobro ve, takrat smo se fejest družili. Sem kar imel težave. Se pravi sem prav iskal družbo, da nisem bil sam. Tudi spal nisem drugače tako kot bi moral. Nisem pa tistega prehoda pozabil 10 let pa mogoče celo več. Vsakič ko sem se mimo peljal. Res je, da potem na koncu, ko sem še vozil, nisem več, sem pač dal čez.

11. Kakšno pomoč ste dobili na kraju dogodka?

Na kraju dogodka sem čakal le policijo, potem so pa tiste podatke pobrali in rekli, ko so videli, da so vsi potniki zunaj, da se sprehajajo okrog, so rekli, da naj zapeljem dalje. Drugače pomoči druge nobene.

Sam sem bil v okviru moje službe velikokrat poklican k izrednim dogodkom, ne udeležen, ampak potem kar hitro so me poklicali zraven.

12. Vi torej tudi učite v šoli, se vam zdi vredno, da bi več časa namenili izrednim dogodkom, povoženjem?

Ja, učil sem veliko strojevodij. Njim sem velikokrat kaj povedal, sicer to ni bila moja naloga, ni moje poslanstvo, ampak sem čutil, da tisto kar sam nisem dobil, takih nekih življenjskih stvari, da je prav, da jih delim. In to ne more, ne me narobe razumeti, nek hud teoretik razlagati. Je dobro, da je človek, ki je to doživel in se dotakne tistega kar se je njemu vtisnilo v spomin, kar je njemu pomagalo. Smo pa res drugačni, eni o tem razlagajo čisto mrtvohladno.

Sam sem takrat, ko se mi je to pripetilo, skušal biti profesionalen, ne smem pokazati pa čeprav me malo matra. Zdajle sem bil 3, 4 leta nazaj, tamle od hidroelektrarne je bilo eno povoženje, dveh fantov, so me poklicali, sem bil takoj tam. Nisem bil udeležen, strojevodjo sem potem zamenjal, bil sem prisoten pri samem postopku, ker mora bit poleg en predstavnik naše službe, da ni revež sam tam, tako kot sem bil jaz takrat. Nikjer nobenega od vleke, da bi ti dal malo opore. Uglavnem, ko so prišli reševalci, gasilci ... jaz sem vlak zalaufal, avto so privezali na tirnice. Preiskovalni sodnik je rekel da lahko začnemo pospravljati, in so gasilci dali rokavice gor. Pa ga prijeli za roke in za noge in ga kot prašiča položili vštric. Recimo men je takrat hudo postalo. Kako si malo vreden ko ne dihaš več. Ko sem nato tisti dan pripeljal domov, ko sem vlak pripeljal v Sevnico, sem ene dve uri negiben ležal na sedežu. Tako kot sem rekel, danes na življenje gledam precej drugače kot takrat. Pa ni to edini primer, sem bil tudi v Brezovici pa na raznih karambolih. Tudi če nisi direktno prisoten, povezan, te kar gane. Res je pa da prej pozabiš, ker le nisi bil ... Tisti zvok ti najbolj ostane. Vsaj meni recimo. Tisti pok. Od vsega najbolj. Čisto nek svojstven zvok. Ni karton, ni pločevina in to čisto po svoje zaropota. Tisto mi je pokalo še dolgo v glavi. Nato pa še slika.

13. Kaj pravite na idejo, da bi se pripravila dodatna izobraževanja za vas učitelje, kako pristopiti do strojevodij ob ID, kako jim podajati snov o ID ...?

Ja, definitivno bi lahko bilo kakšno izobraževanje tudi za nas.

14. Komu ste še povedali takrat za dogodek?

V prvi vrsti družini. Takrat še ni bilo mobilnih telefonov, ko sem prišel domov sem povedal. Kolegom spet, ko smo se srečali. Vedno sem imel neko manjšo skupino ljudi, prijateljev, ki jih imam še sedaj, skoraj istih kot takrat. To je bil tisti vir energije, ki si jo črpal od drugih, da si se malo potolažil, da smo se malo podružili med sabo in si nekako pozabil na to kar se je zgodilo.

15. Se pravi, vam je to takrat najbolj pomagalo?

Ja, verjetno.

16. Koga bi potrebovali takoj na kraju dogodka? Kaj bi vam takrat zelo olajšalo izredni dogodek?

Največ, tako če danes gledam skozi moje oči, ker sem kot sem rekel bil prisoten pri kar nekaj izrednih dogodkih, en pravilen pristop oseb, ki se takrat tam morajo pojaviti, da je to največ, če te zna policist, preiskovalni sodnik ... na prav način vprašati kar mora, da se obnašajo profesionalno, ne da so jezni, ker so morali priti tja, da tam ne dobiš občutka, da si nekaj zafrknil, da te kdo že vnaprej obsoja. Danes je tako, da naj bi prišel eden od tvojih, in greš kasneje ti z njim domov. In takrat verjamem, da mora biti odnos taprav, ker so ljudje vsi istega foha. Ampak to pa ni oseba, ki bi bila strokovno usposobljena, da nudi kakšno psihosocialno pomoč. To je pač, ali sem recimo to jaz, ali je to vodja delovne enote, ki mora biti tam zaradi zakona. Predstavnik prevoznika mora biti tam zraven strojevodje in smena. To, da bi kdo ugotavljal ali je strojevodja v šoku ali ne, takega pa ni tam.

17. Menite da je potreba, da je tam strokovno usposobljena oseba, ki bi ugotovila ali je strojevodja v šoku, ali je v redu?

Jaz mislim, da je ta razumevajoč, topel odnos dovolj. Da so tam tapravi tvoji ljudje, ki te nato odpeljejo, je to dovolj. Že par stavkov je dovolj. Da nisi mogel nič storiti, da je vse v redu, da nisi nič kriv ... to je nekaj kar človek rabi, neka hrana. Ko samo čakaš da ti da nekdo potrditev, sam misliš da je tako, toda čakaš potrditev. Si lačen tistega, da ti nekdo reče, da nisi kriv.

Zdaj če pa kasneje pride do tega, da bi kdo rabil kakšno dodatno strokovno pomoč, da to ni zadosti, imamo mi zdaj na firmi možnost strokovne pomoči. Mislim, da jo imamo kakšna 3 leta, samo je problem, ker je za cel sistem le eden, in ni niti nam najbolj dosegljiv. Sicer je on k nam že prišel v šolo, je povedal, da se lahko vsak na njega obrne, ampak jaz sem mišljenja, da bi mi kot vleka rabili še enega svojega

človeka. Ker kdo pa je bolj kot strojevodja udeležen v izrednih dogodkih. Ima ga pa tovarni promet, vbistvu je on zaposlen pri tovarnem prometu, ampak naj bi bil tudi za nas no. Tako ti bom razložil, predstavljam si avtocesto. Je infrastruktura, ki je v državni lasti. Upravitelj je država. Potem so pa prevozniki, npr. Intereuropa, ki se po tej cesti vozijo. Isto je železnica, sami tiri so v državni lasti, gor so pa prevozniki. In ened od prevoznikov je potniški promet, prevažajo potnike, so lastniki potniških vozil, potem je tovarni promet, so lastniki tovarnih vozil in vagonov. Potem imamo prisotno še tujo konkurenco, na primer Avstrijce, pa našo Adrio, se pravi to je treba plačati, zakupiti traso za vlak. Mi kot vleka, pa smo neka čudna tvorba, nismo ne eno ne drugo, vzeli so nam osnovna sredstva, kar pomeni, da niso lokomotive več naše. Tovorne od tovarnega prometa, potniške od potniškega. Mi smo tako kot bi en močan avtoprevoznik 200 kamionov, pa bi najel šoferje in jih plačeval. Tako da mi smo plačani tako od tovarnega kot od potniškega prometa. Edina služba, ki ima posluh, recimo za ta vozila, ki pozna, ki ve kaj vozila rabijo, lastnik na žalost ne ve kaj ima v svoji lasti.

18. Se to kako odraža tudi pri izrednih dogodkih? Da se ne ve, kdo točno je odgovoren za podporo strojevodjem?

To ne bi ravno rekel, da so v tej organizaciji oni dolžni zagotavljati to, čeprav, sem rekel, da ima tovarni promet svojega psihologa, mi smo pa spet ena neodvisna družba VIT, od petih. In naš delodajalec je delavničar. Spet skregano z logiko, čeprav vleka in delavnica nekako pašejo skupaj, tisti ki lokomotive popravlja in tisti ki jo vozi, drugače je pa vlečna operativa čisto nekaj drugega kot vzdrževanje vozil. Največja napaka je zagotovo, da vleka nima svojih lokomotiv.

19. Kaj pa v naseljenih 48 urah, kasneje?

No, takrat pa neko strokovno pomoč, če začutiš potrebo, da si sam ne znaš pomagati. Če ne moreš spati, če te bega, če se nimaš s kom pogovarjati, takrat se obrniti po strokovno pomoč.

20. Veliko jih ne pozna, oziroma so konkretno dr. Lavriča videli le enkrat, ko je imel izobraževanje v šoli, se vam zdi, da vam je dostopen, da bi se recimo vaši učenci obrnili nanj v primeru, da bi potrebovali strokovno pomoč?

Glej, sam bi verjetno najprej skušal sam pomagati, pa s prijatelji, nato pa če bi videl da ne gre, bi šel, čeprav za nas, je ta psihologija, psihoterapija nek čuden tabu, imamo en čuden pogled na te veje.

21. Kako bi vam lahko približali te veje?

To potrebujemo le čas, da bodo ljudje spoznali, da če rabiš pomoč, da se obrni nanje in ne bo nič narobe, kvečjemu bolje bo. In da drugi ne bodo govorili, zdaj se mu je pa nekaj premaknilo, nekaj je narobe z njim. Mogoče bi bilo bolje če bi se drugače imenovali.

22. Se sliši socialno delo, socialna delavka, delavec bolje, ali samo še slabše?

Boljše, zagotovo boljše, po moji oceni. Tudi nekako bližje, bolj dostopno

23. Kako se je potem prvič po dogodku vrniti v službo. Ste se soočali s kakšnimi stiskami? Vam je bila ponujena kakšna pomoč ob ponovnem prihodu v službo? Kakšna?

Zdaj danes je tako, da že na kraju dogodka, imaš možnost, da ne daješ določenih izjav, imaš nekaj ur, ko ti ni treba nič reči, potem pa se moraš javiti v službi, podati izjavo in takrat te potem tudi vprašajo, ali greš k zdravniku, greš v bolniško, boš nekaj dni doma?

Včasih so se kateri bali, če so imeli že kake slabe izkušnje, ker sicer nisi šel nikamor drugam kot v naš zdravstveni dom v Ljubljani, ampak tam smo res imeli nekega čudnega, mislim da je bil nevropsihiater, ki se je znal s tabo neke igrice igrati. In te je znal dobiti na limanice, če si zagrabil. Če si se mu lahko malo nasmejal je bilo pa vredno. Tega so se malo bali določeni. On je vedno želel namigovati še na kaj drugega.

Uglavem, danes je prostovoljno, kako se boš odločil. Je tudi možno, da gre kdo lahko potem poleg tebe ko greš prvič spet voziti. Vem pa iz lastnih izkušenj, da odlašati problem, ni dobro. Če se ti ustrašiš in normalno je, da se ustrašiš in zaradi tistega strahu, odlagaš ponovno stopiti v kabino. Dlje kot traja, slabše je. Nekateri potem ne morejo niti videti tistega tipa lokomotive. To jim sam vedno pravim, naj ne delajo tega, naj se ne izogibajo.

24. Vas je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Imate občutek da vas je dogodek zaznamoval ali menite, da na vas ni imel večjega vpliva?

En sam zagotovo ne, vse kar pa doživiš pa si zagotovo drugačen, stvari se nakopičijo. Drugače gledaš kot če ne bi šel skozi vse to.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

25. Preventiva? Vidite kakšno možnost preventive, da ne bi prišlo do izrednih dogodkov, da ne bi človeka tako prizadelo.

Šola, čimbolj razložiti kaj se takrat zgodi, na vsak način pa človeka bi rekel mu nuditi, da bo čim bolj sproščeno živel. Bojl kot je miren, bolj kot je psihično močen, bolje bo tak problem premagal. Se pravi, da si ti na šiht prišel miren, zadovoljen. Ali pa, če te tak posel ne veseli, vemo da danes situacija ni najboljša, zakaj bi to delal. Včasih si se še lahko odločil kaj bi delal, kje bi delal, si imel izbire dosti, danes ... hja, slabo. Ampak, kateri trpi v poslu, ki ga opravlja, čimprej si naj najde nekaj drugega, ker potem bo zanalašč doživel kaj takega, kar ne bo vrede. Danes je pa spet znanje na minimumu, ta bivša strojevodska šola, ki je včasih trajala eno leto, je zdaj 6 mesečni tečaj. Uglavnem danes naučimo fante voziti. Tukaj škripa. Rekel sem jim, če ne veste kaj storiti, počakaj, pokliči. In še danes me kdaj pa kdaj kdo pokliče, vsi moji imajo številke in pridem takoj, če je kaj narobe. Preventiva je drugače, dobra žena, ki bo razumela, kaj delaš, kaj rad delaš. Vedno sem bil mnenja, da bi moral strojevodja zaslužiti toliko, da bi lahko žena bila tudi doma, če bi želela, da bi šla dvakrat na leto na fini dopust. Pa da ne bi poleg službe moral početi še kaj drugega od kmetovanja, do nekega fušanja ... da bi si lahko to privoščil. To je potem pravi človek, ki dobro dela.

26. Poznate kakšno dobro prakso iz tujine?

Vem da je marsikje drugje za strojevodje drugače poskrbljeno, pri nas je vedno v prvi vrsti denar, če se nekdo nekaj spomne, tole bi bilo za nas dobro, tole bi bilo za nas olajševalno, ja denar denar denar. Če vidiš konkurenco, ki se zdaj pojavlja na

naših tirih, vidiš da imajo vse, imajo tablične računalnike, nahrbtnike, majčke, vem da imajo dobro zdravstveno preventivo, da hodijo na dopuste, v toplice.

27. Še kakšna misel za konec mogoče?

Lahko ti samo še povem, ko si mlad so problemi mali, ko si starejši, so problemi večji, karakter se spreminja, po vsaki zadevi si malo drugačen in na koncu izpadeš tak kot si.

14.1.6 Intervju F: ALEN

Uvodna, razjasnjevalna vprašanja

1. Koliko časa si že strojevodja?

6 let

2. Kje si se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

Ja srednjo šolo sem delal v Krškem, elektro. Potem sem šel delati, sem delal dve leti, potem sem šel pa v strojevodsko šolo. Ene 8 do 9 mesecev je trajalo šolanje. Praksa pa potem še ene 4, 5 mesecev. V Ljubljani.

3. Kako to, da si se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

To je bilo zanimivo. Prej sem delal kot štomar do sobote 12 ur ves čas. Doma nisem bil nič. Tu je pa fajn, veliko si doma. 3, 4 šhte na teden imaš. To, da sem doma, je najbolj pomembno. Stric in oče sta oba na železnici, oče je bolj v delavnici.

4. Si rad strojevodja?

Sem sem, zaenkrat še. (odločno)

5. Kaj ti je pri tem delu najbolj všeč?

Da si samsvoj, da si na mašini sam.

6. Bi opisal kakšen zanimiv dogodek, ki se ti je pripetil v službi?

Mislim da ne, da se ne spomnim.

7. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomniš kdo vas je o tem učil?

Mislim, da ne. Da se ne spomnim.

8. Se ti zdi, da so vas dobro pripravili na možnost izrednega dogodka? Kakšna navodila ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Ta anketa zdaj ko je bila, to je bilo res fajn, lani ali predlani.

Ene dve ure, dve uri pa pol ko smo imeli, je prišel, je razložil zadeve. Drugače da bi kdo drug nam od službe kaj povedal ni nikoli bilo. Pa niso niti znali, to moraš znati razložiti.

9. Bi pomagalo če bi o tem z vami govoril kdo od strojevodij, ki je že doživel kak tak izredni dogodek?

Ja, lahko bi. Tako kot se na šihlu pogovarjamo, kakšen je bil zelo prizadet glede tega, tako da škodilo ne bi.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

10. Koliko izrednih dogodkov si imel?

Dva

11. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

Oba sta bila ponoči, bilo je spomladi, aprila, maja. Pet let nazaj, v štartu, takoj ko sem iz šole prišel. En aprila, potem en mesec za tem pa še eden.

Bila sta tipična samomora. Se ti uleže čez tirnice in adijo.

Prvič sem že videl osebo prej, se mi je usedla ... sem videl pravi čas, 12, 13 km na uro sem šel, vse skupaj nič, ampak sem šel čez njo. Ta drugo pa takoj ven iz tunela, pri hitrosti 110 na uro, samo počilo je in sem pogledal nazaj in videl.

12. Kaj ti je takrat rojilo po glavi?

Ni mi bilo vseeno, tak neprijeten občutek. Potem sem sam poklical. Policisti so bili tam po 10 minutah, rešilci tudi takrat enkrat.

Drugič sem imel pa Siemensa, sem bil pa sam, ti je pa dosti lažje. Čudno se sliši, ampak je bilo lažje. Sem šel dol, ker nisem niti vedel kaj sem povozil. Sem pa videl žensko na tirih spodaj. Sem šel do nje.

13. Si ji lahko še kako pomagal?

Ah kje, jo je odprlo pri 110 na uro. Ne moreš več kaj. Samo toliko sem šel pogledat, lahko bi bila kakšna žival. Ni mi jasno kako je lahko tako na hitro skočila.

14. Praviš da ti je bilo lažje drugič, zakaj?

Ja, dosti. Mogoče tudi zato, ker nisem vedel. Ker nisem dobro videl.

15. Kaj je sledilo po tem, je prišel kdo od tvojih nadrejenih na kraj dogodka?

Drugič je prišel sam šef. Prvič pa, veš da ne vem, s kombijem je pripeljal smeno, potem sem pa samo ostal na vlaku in se peljal do doma.

16. Z istim vlakom?

Ja.

17. Kaj pa drugič?

Je prišel pa takoj šef. Peljal me je v Kresnice na postajo in potem do doma z vlakom. Vprašal me je če sem v redu, rekel je nekaj če me v bolnico pelje, pa ah dej dej, sem rekel da ni treba.

18. Ne?

On mi je razlagal, da je on imel isti primer, da je šel in da je bilo boljše, da je dobil nekaj za pomiritev.

Vprašanja o počutju in pomoči po izrednem dogodku

19. Kako si se počutili v naslednjih 48 urah? Je bilo kaj problemov s spanjem ...?

Spal sem čisto v redu, hvalabogu, čeprav mi pravijo, da lahko potem kaj za tabo pride, ampak glej ... nič.

20. Komu vse si povedal o izrednem dogodku? Družini, prijateljem, drugim sodelavcem?

Ja seveda, sodelavcem, smo taka generacija, da si čisto vse povemo.

21. Sem opazila, da ste zelo povezani.

Ja, res je, hvalabogu.

22. Misliš, da ti je to pomagalo, da si z njimi govoril o dogodku?

Ja seveda, saj veš, če se sam v sebe zapreš potem veš kako je. Ni dobro.

23. Na kakšen način si pripovedoval o dogodku družini? Kako so se odzvali?

Dekle sem takoj poklical. Sem povedal, da bom malo prej doma. Staršem nisem takoj, potem, ko so videli da sem nekaj časa doma, sem povedal kaj je bilo, drugače pa nič nekaj veliko. Kaj češ.

24. V službo pa nisi šel, ker je nisi imel takrat, ali si se sam odločil da ne boš šel nekaj časa?

Ne, sam razporedni mi je rekel, naj bom doma. Tako je bilo prvič, drugič sem šel pa direktno nazaj v nočno naslednji dan.

25. Kako se je bilo prvič po dogodku vrniti v službo. Si se soočal s kakšnimi stiskami?

Nič takega ni bilo. Samo to, ko se peljem mimo teh krajev se spomnim. To pa vsakič. Podzavestno. Neprijeten občutek imaš, ko greš mimo. Zaenkrat ni nobenih problemov.

26. Če pa bi bili, bi se na koga obrnil? Bi koga prosil za pomoč?

Če bi takrat takoj videl da bi rabil, bi rekel.

27. Takrat ti je dal dr. Lavrič svojo številko, rekel ti je, da se lahko obrneš tudi nanj, bi se obrnil nanj?

To pa ne vem če bi. Se mi zdi, da se lahko sam doma in takole s sodelavci pomenim čisto dovolj. Zdaj če bi pa res ne vem kaj bilo, bi pa, samo ne vem.

28. Kakšno pomoč ste dobili na kraju dogodka?

Šef me je vprašal, če sem v redu.

29. Poleg je bil tudi pomočnik, kako pa je on odreagiral, je bila njemu ponujena kakšna pomoč?

On je pa dosti slabše odreagiral. Je pa dva tedna pred tem eno majhno punčko povozil.

Ga je pa zelo prizadelo. Se mi zdi, da je mene tako zelo prizadelo prvič ravno zaradi tega, ker sem videl kako je njega zadelo.

30. Te je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Imaš občutek da te je dogodek zaznamoval ali meniš, da nate ni imel večjega vpliva?

Ah, veš da te pretrese. Mislim pa, da me ni tako zelo zaznamoval.

31. Si se kdaj čutil odgovornega za dogodke?

Čisto nič.

32. Kaj se ti zdi najbolj pomembno, omenil si, da pogovor o dogodku.

Sigurno, ker če se zapreš vase, ni dobro. To je pa to, pomaga.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

33. Kaj bi potreboval takoj po izrednem dogodku? Koga?

Mislim, da bi moral tukaj sindikat drugače odreagirati. Vsaj kakor so nam rekli, ob izrednih dogodkih, ne rabiš nobene izjave dajati, da to vse oni uredijo. Ah pa nič ne uredijo. Iz sindikata me ni nihče poklical, nič od nič. Tako da to, se mi zdi, da bi moral sindikat tu malce več storiti.

34. Kdaj so vam to rekli?

To so nam povedali enkrat, ko je bilo teden sindikata v Izoli. Takrat so nam največ o tem povedali. Prej iz šole se namreč nič ne spomnim, da bi bilo kaj govora o tem. Nam so vedno govorili, sploh ko smo se izven službe pogovarjali o tem, pravijo, da nikoli ne smeš reči da je samomor. Če je samomor, ne dobiš nič od zavarovalnice.

35. Imaš še kak predlog?

Ne, mislim, da sem ti vse povedal. Moram reči, da mi ni tako hudo, razen tisto ko se vozim mimo, drugega pa nič.

36. Kaj meniš o še kakšnem izbraževanju na to temo?

Od štirih šol na leto bi lahko vsako leto ena bila. Ker je veliko teh dogodkov. Iz naše generacije nas je že 6 imelo tak izredni dogovek.

37. Še kaj?

To bi bilo to.

38. Hvala ...

Hvala tebi.

14.1.7 Intervju G: NIKO

Uvodna, razjasnjevalna vprašanja

1. Koliko časa si že strojevodja?

Vozim zdajle ene 5 let.

2. Kje si se izučil za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

V srednjo šolo sem hodil v Novo Mesto. Za strojevodje je bilo pa potem v Ljubljani, vse skupaj, teorija in praksa. Teorija je bila ene 7, 8 mesecev, potem pa praksa približno 3 mesece.

3. Kako to, da si se odločili za ta poklic? Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

Po mamini strani so vsi skoraj zaposleni na železnici. Predvsem zaradi tega.

4. Si rad strojevodja?

Zelo rad.

5. Kaj ti je pri tem delu najbolj všeč?

Najbolj mi je všeč da je to terensko delo. Da greš po Sloveniji in pa da si na nek način sam svoj šef.

6. Bi opisal kakšen zanimiv dogodek, ki se ti je pripetil v službi?

Pa vedno se kaj najde. Imamo res veliko izletov organiziranih preko službe.

Nazadnje smo bili na Soči smo šli raftat, je bilo kar zabavno.

7. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomniš kdo vas je o tem učil?

Pri ene parih predmetih se je ves čas nekaj navezovalo. Tako vmes je bilo kar dosti, ni pa bil prav en določen predmet namenjen le temu. Omenili so tudi nekaj o pomoči, oziroma, da lahko greš na bolniško.

8. Se spomniš predavanja dr. Lavriča?

Ja ja, on nas je imel prav šolanje. On se je kar zavzel za to, je rekel, da si zavzema da bi se stvari uredile, je rekel, da so stvari zdaj slabo urejene. Takrat nam je dal svojo številko, mail ...

9. Se ti zdi, da bi se lahko obrnil nanj, če bi potreboval pomoč?

Kaj pa vem, sigurno bi se, če bi bilo res hudo.

10. Se ti zdi, da so vas dobro pripravili na možnost izrednega dogodka? Kakšna navodila ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?

Mislim, da so kar vredni, samo ko si ti enkrat v situaciji, je čisto drugače. Pa vsak človek tudi drugače odreagira. Nekoga zelo zmede, drugega ne tako zelo.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

11. Koliko izrednih dogodkov si mel?

Enega, pa saj je dovolj. (smeh)

12. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

Lansko leto, po mojem kakšno leto nazaj. Bilo je pa v Celju, med tovorno in potniško postajo. Pač možak je delal samomor. Tam je tak lok, ovinek, jaz sem videl njega že na ene 400m, samo je bil lok in je zgledalo kot da hodi ob progi. Potem ko sem se mu pa tako približal, da sem ga videl naravnost in videl da hodi po sredi mojega tira, naravnost proti meni, jaz začnem piskati, potem sem brzo potegnil in piskal. Ampak je on še kar naprej hodil naravnost proti meni. In sem ga povozil.

13. Kaj ti je takrat tako rojilo po glavi?

Takrat takoj sem bil zelo jezen. Mislim, da sem tudi nekaj takega rekel.

14. Na koga si bil jezen?

Na njega, ker je do tega prišlo. Mislim na njega, pač ker se je to naredilo, na situacijo celo. Potem sem pa, nič, jaz mislim, da sem kar dobro odreagiral, takoj sem vse obvestil, takoj sem sprevodniku sporočil in mu naročil naj potnikom pove naj ne hodijo dol, ker smo na odprti progi. Potem sem šel tudi dol, pač sem videl ... da je bilo grdo. Nisem niti potem zraven hodil, potem so pa takoj policisti prišli. Dva policista. Ko sta se z avtom pripeljala sta se približala onemu, ki je tam zadaj ležal, samo itak je bil fejest razmesarjen. Potem pa sem šel dol in smo mi prvi stopili v stik.

15. Kakšen se ti je zdel njihov pristop?

Korekten.

16. Kdo pa je nato prišel? Kaj se je dogajalo takrat?

Potem so prišli reševalci, oni itak niso imeli kaj narediti, ker je pač bilo kar je bilo. Potem sta prišla dva kriminalista in istočasno še tisti, ki potem to poberejo.

Pa še en iz prometa je prišel. On je imel pa zelo slab odnos. To je bil nek šef postaje Celje. Mi imamo zelo stroga pravila, piše nam v pravilniku, da se garnitura ob izrednih dogodkih ne premika, dokler ni stvar rešena. Človek je bil zadaj noter in še ni bilo rešeno. On je železničar pa bi moral poznati predpise, ampak je vztrajal, da se vseeno garnitura premakne naprej. Jaz sem rekel da ne bom, potem je šel on še kriminalistom razlagati, da mi smo pač vleka, ker mi smo druga družba notri in jim je razlagal, da mi kompliciramo pa tralala. Potem je pa kriminalist prišel do mene, pa sem mu lepo razložil, da imamo mi pač taka pravila, da moram to spoštovati in da se ne premaknem niti za centimeter. Pa mi je rekel, da ni problema, in mi potem povedal, kaj mu je razlagal oni šef. Tako da, edino on je bil tako.

17. Zakaj pa je prišel on? Kakšna je bila ob izrednem dogodku tam njegova naloga?

Ne vem kaj je bila njegova naloga, verjetno je bil v službi in je zaradi izrednega dogodka potem on prišel. Ne vem pa točno kakšna je njegova naloga, po mojem bi bilo boljše tudi, če ne bi prišel. On je po mojem prišel prej zaradi firbca, ker je bilo to od perona stran ene 300, 400 m.

Vprašanja o počutju in pomoči po izrednem dogodku

18. Kako si se počutil v naslednjih 48 urah? Je bilo kaj problemov s spanjem ...?

Tesnoba je bila, recimo dve uri je trajalo, da je smena prišla, to je zelo dolgo trajalo, po navadi to pride prej, ampak pač slučajno ni bilo nobenega človeka. Tam sem čakal pri garnituri. Približno dve uri je trajalo. Tisti dve uri je bil šok no, ni pa bilo nič takega. No potem pa, ko sem se kot potnik peljal iz Celja do Zidanega Mosta domov. Tam je bil pa ful nek čuden občutek, sem komaj čakal, da grem z vlaka dol no. Tam je bilo pa res bedno. Grozno mi je bilo bedno. Lahko bi šel notri do strojevodje, ampak se mi ni dalo nekaj pogovarjati. Tisto je bilo ful čudno no. Potem pa, en čas je še bilo, ampak najbolj čudno je bilo tisto na vlaku, potem je bilo pa boljše.

19. Komu vse si povedal o izrednem dogodku? Družini, prijateljem, drugim sodelavcem?

Najprej sem povedal v sklopu službe. Mislim, da sem najprej povedal enemu sodelavcu, ki me je ravno slučajno klical pa sva se pomenila.

Naslednja je bila punca, potem pa še ostali v družini.

20. Na kakšen način si povedal sodelavcu?

Povedal sem mu kaj je bilo. Tako šokirano sem mu povedal.

21. Na kakšen način si o dogodku pripovedoval sodelavcem? Kako so se odzvali?

Ja ja, potem v Zidanem Mostu, so bili tam sodelavci pa smo se pogovarjali. Pa še šef me je prej klical, takrat smo ga še imeli. Jazbec, on me je klical, on je tudi imel tak lep odnos.

22. Z vsemi s katerimi si se pogovarjal, pogovor s kom ti je najbolj pomagal?

Najbolj so mi pomagali moji vrstniki strojevodje, tudi tisti, ki še niso imeli izrednega dogodka. Smo vsi ista generacija pa smo dobri prijatelji, veliko se družimo in res se ful štekamo.

23. Kakšno pomoč si dobil na kraju dogodka?

Ja, Jazbec me je poklical takoj, po kaki uri, mogoče prej.

24. Ti je kaj pomagalo, da je poklical?

Ja veš da na nek način je lažje, zaradi respekta, pa sigurno je boljše kot slabše.

25. Kakšno pomoč si dobil v naslednjih 48 urah?

Potem pa itak, odvisno od počutja, lahko sem bil doma. Jas sem bila takrat dan, dva dni doma. Bolniška je bila to, pač oni to vodijo, oziroma ni bila bolniška, bil je dopust. Vem pa da sem šel potem hitro nazaj delati. Pač vprašali so me, kako se počutim, šef, me je vprašal, rekel je, da sem lahko še dlje doma, da ni nobenega problema.

26. Kako se ti je bilo prvič po dogodku vrniti v službo. Si se soočal s kakšnimi stiskami? Ti je bila ponujena kakšna pomoč ob ponovnem prihodu v službo? Kakšna?

Nič posebnega, potem sem imel nekako tako ture zanalašč, da ful dolgo nisem šel tam mimo, kjer je prišlo do ID, tako da ene dva, tri mesece zagotovo. No potem ko sem pa šel, pa itak, tak ful čuden občutek. Vedno, ko se tam mimo pelješ, vedno se spomniš.

27. Te je dogodek pretresel? V kolikšni meri?

Imaš občutek da te je dogodek zaznamoval ali meniš, da na tebe ni imel večjega vpliva?

Takrat me je ja. Zdaj čez čas pa ne, je vrede.

28. Pri tebi sem opazila, si se res veliko pogovarjal s sodelavci, ki so obenem prijatelji, to je verjetno zelo pomagalo?

Ja sigurno! (odločno)

29. Si se kdaj čutil odgovornega za dogodke?

Ne, nikoli.

30. Veš kaj pravi pravilnik o izrednih dogodkih?

Ja pač kako ravnati. Sam sem šel dol z vlaka in sem kako bi rekel iz dolžine garniture pogledal in ocenil, da se ne da več pomagati, bila so čreva zunaj. Pa tudi glej, ne vem kaj bi naredil po mojem bi prej skupi padel, ne morem jaz tega gledati, ne prebavljam tega, tako da, glej marsikateri sploh ne bi šel pogledati. Meni je žal, da sem šem dol pogledati. Kar se pa tega tiče recimo, če bi videl kakršnekoli znake življenja bi mu moral iti pomagati.

Vprašanja o predlogih za izboljšanje podpore in pomoči strojevodjem ob takih izrednih dogodkih

31. Kakšno pomoč bi potreboval takoj po izrednem dogodku? Kdo? Kaj kasneje, v naslednjih dneh?

Ne vem, najbolj se mi zdi v tistem trenutku, da bi bilo prav, da imaš pozornost, da imaš človeka s katerim se lahko pogovarjaš. S strani vleke, moj šef ali pač moji ljudje. Ful ti je lažje, nisi čisto sam. Mogoče se lažje kaj skupaj odločiš, ali pa on kaj pove, kako kaj narediti. Pa tudi potem kasneje, da te kdaj še kdo vpraša kako se počutiš, če si vrede, ali imaš kakšne more ali pač karkoli. To je največ, pogovor.

32. Kakšno pomoč bi potreboval ob prvem ponovnem prihodu v službo? Kaj meniš da bi recimo vključili sem vaše inštruktorje, ali pa kaj meniš, da bi že takoj ob izrednem dogodku prišel k tebi tisti, ki te uči.

Ja sigurno, saj pravim najbolje, da imaš takrat nekoga zraven, ki je istega foha.

33. Poznaš kakšno dobro prakso iz tujine?

Mislim, da morajo v tujini svojci tistih, ki delajo samomor ful plačati odškodnine.

28. Se ti zdi to vredno?

Mislim, da je potem zaradi tega gor manj samomorov, pri nas je tega ful.

34. Preventiva? Vidiš možnost preventive, da ne bi prišlo do izrednih dogodkov, da ne bičloveka tako prizadelo.

Karkoli lahko pomaga.

35. Da bi vas še bolje pripravili, v šoli?

Sigurno ne bi bilo slabo, če bi se bolj podrobno in več o tem pogovarjali.

36. Kaj pa v teh vaših šolah, ki jih imate na tri mesece?

Tu imamo vedno določene teme, potem pa vedno na koncu, če ostane še kaj časa pa kdo predlaga kako temo pa se potem o tem pogovarjamo. To nas pa uči en, ki mu pravimo šolski, on se tudi pozanima o kaki temi, če mu jo predlagamo. Najprej nas učijo vedno inštruktorji strojevodje, potem nas ima mašinar, potem pa šolski, bolj pravilnike pa promet preko. Sigurno bi bilo dobro, da bi stroka več o tem govorila, ne samo mi med sabo.

Hvala za tvoje odgovore, veliko sem izvedela ...

14.2 OSNO KODIRANJE

ZAPOSLOITEV

1. čas zaposlitve
 - 5 let G
 - 6 let F
 - 25 let A
 - 30 let B, D
 - 31 let E
2. čas upokojitve
 - 3 leta C

USPOSABLJANJE

1. srednja šola
 - elektromehanik železniških vozil B
 - mizarska C
 - elektro srednja šola Krško F
 - srednja šola Novo Mesto G
2. delavnice
 - delavnice C
3. pomočnik strojevodje
 - pomočnik strojevodje C, E
 - pomočnik strojevodje dve leti D
4. strojevodska šola
 - eno leto A, B, D, F, G
 - dve leti C
5. praksa
 - praksa A
 - 4 – 5 mesecev F
 - 3 mesece G
6. teorija
 - 8 – 9 mesecev F
 - 7 – 8 mesecev G

ODLOČITEV ZA POKLIC

1. naključje
 - stvar naključja, odličitev padla čez noč A, D
2. otroške sanje
 - kot otrok sanjal kako bi bilo peljati vlak, risal lokomotive B, E
3. neplačljivo šolanje
 - študirati nekaj kar ni treba plačati A
4. spodbuda drugih
 - sosed A
 - sorodnik C
5. železničarji v družini
 - oče, stari oče D, E, F
 - stric F
 - skoraj vsi po mamini strani G
6. poklic ni bil v družini
 - nobenega strojevodje A, B
7. boljši pogoji za delo
 - boljša plača C
 - veliko si doma F

VESELJE DO DELA

1. da
 - če nekaj ne delaš z odporom potem je to to A
 - ampak počasi že dovolj B
 - zaenkrat še F
 - ponovno bi izbral ta poklic D, E
 - rad C
 - zelo rad G
2. najboljše pri poklicu
 - samostojnost, samoodločanje A, F, G
 - upravljanje z močjo, težo B, E
 - prava družba C
 - samota D, F

- terensko delo G
- delovnik D

IZREDNI DOGODKI V UČNEM NAČRTU

1. namenjene ure
 - nobene A
 - malo govorili C
2. vsebina
 - učenje o ravnanju ob ID B, E
3. predmet
 - predmet Zdravstvo, par urni tečaj prve pomoči B
 - nič pri predmetu Varstvo pri delu E
 - pri nekaterih predmetih navezovalo F
 - ga ni bilo D, F
4. pogovor
 - nobene debate D, E
 - nič s psihološkega vidika E
 - možnost pomoči – bolniška F

DODATNO IZOBRAŽEVANJE DR. LAVRIČA

1. predavanje, anketa
 - lansko leto/predlansko leto A, F
 - dve uri in pol F
 - nas je imel šolanje G
2. zanimivo
 - zanimivo predavanje B, D, F
3. zavzetost
 - se je zavzel za to, da bi se stvari uredile, nam dal svojo številko, mail G
4. povezovanje
 - s tistim kar sem imel v glavi B
 - poklapajo s tistim kar sem sam počel B
5. spodbudilo razmišljanje

- tem kar nam je povedal nismo nič rešili, smo pa začeli razmišljati B
- 6. ponovitev
 - bi bilo super, da na vsake toliko časa pride možakar in pove kaj takega B
 - smiselno, potrebe že prej D
- 7. razlog za prihod
 - veliko ID, opazili travme strojevodij D
- 8. reference
 - hodil z določenimi ljudmi, ki so imeli izredni D

POMOČ TERAPEVTA

1. sprejeli pomoč
 - ne vem če bi F
 - če bi bilo res hudo bi F, G
2. pogovor s sodelavci
 - dovolj pogovor s sodelavci F
3. strah
 - strah pred obiskom psihiatra, strah pred izgubo službo D
4. smiselnost
 - tako kot se na šihu pogovarjamo, kakšen je bil zelo prizadet glede tega, tako da škodilo ne bi F

PRIPRAVA NA ID

1. pripravljenost
 - ne, niso A, D
 - nihče predaval pred dr. Lavričem D, F
 - dosti dobro pripravljen E, G
2. način priprave
 - pravilniki in predpisi A, B, E
 - omenili možnost ID C
 - predavanje dr. Lavriča D
 - učenje iz prakse B
3. raznolikost reakcij strojevodij
 - vsak drugače odreagira E, G

IZREDNI DOGODEK

1. število
 - en C, D, E, G
 - dva A, F
 - tri B
2. udeležen kot pomočnik
 - en D

ČAS

1. leto
 - 1980 C
 - 1982 E
 - 1986/87 B
 - 1993 B
 - 1998 B
 - 2007/08 A, F
 - 2010 A
 - 2012 D, G
2. mesec
 - april F
 - maj F
3. koliko časa po šolanju
 - takoj po šolanju C, F
 - v prvih 14 dneh E

OPIS ID

1. del dneva
 - noč A, B, F
 - dan A, C, D, E
2. čas
 - petek, 13 E
 - oktober E
 - april F
 - maj F
3. postaja

- Sevnica B
- Litija B
- Jevnica D
- Slovenska Bistrica E

4. odprta proga

- Zidani Most – Radeče A
- Ljubljana – Ljubljana Polje A
- na odprti progi B
- Zagreb - Zidani Most C
- Celje med tovorno in potniško postajo G

5. vrsta vlaka

- brzi vlak A
- potniški vlak B, E

6. nepričakovano

- izza ovinka A, G
- ven iz tunela F
- opazil le senco A
- ob rinjenju vlaka nazaj B

7. vzrok smrti

- samomor A, B, B, F, F, G
- nepravilno prečkanje tirov B, C, D
- neopredeljivo A, E

8. oseba

- vinjena oseba A
- moški A, B, E, G
- mlajša ženska A
- ženska B, B, D
- oseba v osebнем vozilu E

9. vožnja dalje

- mene popisali in spustili naprej, sem vozil dalje B
- vozil dalje C, E

10. posredno sodelovanje

- nisem tako sodeloval, vpletena dva vlaka B

- gledal je njega, skočil pod mojega B
- dokaj hitro odpeljal stran, nisem šel pogledat, so šli drugi se me ni tako dotaknilo B

OBČUTKI PRED TRKOM

1. nepričakovano
 - ne čutiš, da se bo kaj zgodilo A
 - nič sumil B
2. nič ne misliš
 - tema A
 - kaj dosti ne misliš C
3. pričakovanje trka
 - zaviraš, trobiš ker vidiš, da se nekaj pripravlja A
4. občutki ob pogledu na osebo
 - njen pogled B
 - neobtoževanje B
 - njen obup B
 - strese in presune C

OBČUTKI OB TRKU

1. udar energije
 - udar energije v sebe noter, čutil da mi je neki bušnalo, da človek ni samo kos mesa, ki sedi in čaka, čutil udarec vase B
 - šok B

DOGAJANJE PO TRKU

1. ustaviti vlak
 - na primernem mestu, zavarovati vlak A, E
2. klic
 - dispečarju A
 - prometniku B, C, E, G
3. pogledati osebo
 - pogledati kaj je, če je možno pomagati (strojevodje pri 7 izrednih dogodkih)

- nisem šel (dva strojevodja pri dveh izrednih dogodkih)

4. oseba

- še živa, pogovor z njo B
- ležala B
- ni se dalo pomagati E, F

5. prva pomoč

- ven prvo pomoč, rutko in ji zavezal spodaj na nogi, da ni krvavela tako zelo B
- dolžnost D

6. navodila

- sprevodniku A, G

7. čakanje

- počasen prihod drugih na kraj ID B
- čakal vse F, G

8. prihod

- postopek s policijo D, G
- postopek z notranjo kontrolo D
- menjava strojevodje D
- test alkoholiziranosti C

9. reakcija

- dobro odreagiralo G

10. slabo vodenje prometa

- po navadi se gre v podhod, zdaj je bil poplavljen D

11. vožnja dalje

- vožnja dalje C, E

OBČUTKI PO TRKU

1. negativni

- slabo, neprijeten občutek A, F
- ni ti vseeno B, F
- kako bi drugače ravnal B
- samoobtoževanje B
- tlačenje v pozabo B

- strah D, E
- ostati profesionalen, skriti čustva D
- jeza D, G
- hitrejšje razbijanje srca D
- nisem se dobro zavedal kaj se je zgodilo E
- danes bi se slabše držal, zaradi psihe E
- kletvice G
- tesnoba G
- šok G

2. pozitivni

- veš kaj moraš storiti, to narediš D, E
- umirjanje D
- ni hudih težav D
- drugič lažje F
- lažje ker ni bilo stika z osebo F

TRENTUTNI OBCUTKI

1. negativni

- razmišljanje o trku A

PRIHOD NA KRAJ ID

1. osebe

- reševalci A, B, F
- nihče C
- ljudje ob zapornicah C
- policisti D, F
- inšpektor D
- šef F
- menjava F, G
- kriminalist G
- osebe, ki odnesejo ponesrečenca G

2. čas prihoda reševalcev, policistov

- 4 – 5 minut A
- 5 – 10 minut B, F

3. čas prihoda ostalih

- inšpektor po eni uri D
- menjava po dveh urah G

- preiskovalni sodnik po uri ali dveh B

DOGAJANJE OB PRIHODU OSEB NA KRAJ ID

1. nezadovoljni reševalci
 - reševalci najprej prišli do mene in morali potem še hoditi 500m nazaj A
2. čakanje
 - dve uri A
 - preiskovalni sodnik po uri ali dveh B
3. prestop potnikov
 - prestopili na drug vlak A
4. izjave
 - policiji D
 - preiskovalnemu sodniku D
5. večja usklajenost
 - kot pri prvem dogodku A
6. šef
 - vpraša po počutju F
 - deli svojo izkušnjo z ID F
7. nekdo iz prometa
 - slab odnos G
 - spor G
 - slab vpliv na počutje G
8. stik s svojci umrlega
 - tam ko sem šel na telefon, je bil verjetno možakar, ki sem ga zbil doma, vsi so bili iz sebe, spraševali so me, povedal sem jim, da sem zbil avtomobil, videl da je nekaj hud narobe, potem sem se umaknil E

POLICIJA

1. čas prihoda
 - kmalu A
2. naloge
 - vzeli podatke E
 - nepoznavanje dela strojevodij B

3. odnos

- korekten B, E, G

VOŽNJA DALJE

1. da

- peljal dalje B, E
- ni bila taka muka B
- še enkrat mimo kraja dogodka E
- neravnodušnost ob nadaljevanju vožnje E

2. danes

- prepovedano D, E
- težave oseb, ki so nadaljevali z vožnjo D

POČUTJE V NASLEDNJIH 48 URAH

1. negativno

- slabo sem se počutil A
- ful čudno, grozno bedno G
- komaj čakal da grem dol z vlaka G
- problemi B, E
- težave s spanjem B, E
- raje sam B, G
- iskanje družbe E
- težave s prehrano C
- konstantno razmišljanje o dogodku C, D
- prikazovanje podob ob vožnji mimo kraja dogodka D
- težko, če mrtev ni kriv D
- ni ti vseeno, nekomu si vzel življenje D
- prizadelo, ker sem videl kako je prizadelo pomočnika F

2. ni bilo težav

- spal sem v redu F
- ni podrlo, temveč zbudilo B
- spoznavanje sebe B
- kasneje boljše G

OBVESTILO O IZREDNEM DOGODKU

1. koga so obvestili
 - družina A, B, C, D, E, F, G
 - prijatelji A, E
 - sodelavci A, F, G
 - skoraj nobenega B
 - dispečar D
 - malo govoril D, B, F
 - neprijetno o tem govoriti D

DRUŽINA

1. koga iz družine
 - starši C, F
 - dekle F, G
 - otroka B
 - žena A, B
2. odziv
 - normalen A
 - začudenje C
3. način pripovedi
 - omenil sem, da sem imel eno sranje, da sem enega povozil B

SODELAVCI

1. odziv
 - ležeren odziv A
 - so spraševali kako je bilo D
2. način pripovedi
 - nič posebnega C
 - šokirano povedal G
 - da bi se tudi oni lahko pripravili na kaj takega A
 - malo govoril B
3. povezanost s sodelavci
 - velika povezanost s sodelavci, so prijatelji F

PRIJATELJI

1. vir energije
 - manjša skupina ljudi, ki jih imam še danes, tisti vir energije, ki si jo črpal od drugih, da si se malo potolažil, podružil, pozabil kaj je bilo E

POMOČ NA KRAJU IZREDNEGA DOGODKA

1. prejeta pomoč
 - ni pomoči A, B, C, D, E
 - drugi strojevodja menjava A
2. pomoč s strani šefa
 - pogovor s šefom F, G
 - lep odnos šefa G
 - klic takoj po dogodku G

POGOVOR

1. prava mera
 - prazno mletje če kar naprej B
2. povedati
 - v sebi tiščati ni dobro B, F
 - pomaga F, G

POMOČ V 48 URAH

1. prejeta pomoč
 - ni pomoči A, B, C
2. šef
 - klic šefa delovne enote D
 - vprašanje o počutju, ali pridem naslednji dan v službo D
 - dobro D
3. vrstniki strojevodje
 - prijateljski odnos, veliko se družimo G
4. ostati doma
 - možnost ostati doma G, B

POMOČ PO TEDNU DNI IN V NASLEDNJIH MESECIH

1. prejeta pomoč
 - ni pomoči A

DANES

1. možnosti danes
 - na kraju dogodka nepodajanje izjav E
 - naslednjič se javiš v službi in podaš izjavo E
 - možnost obiska zdravnika E
 - možnost bolniške E
 - možnost ostati doma E

VČASIH

1. strah
 - pred obiskom strokovne pomoči E

STROKOVNA POMOČ

1. obisk psihiatra
 - vem, da lahko greš A
 - ne bi sprejel spraševanja, izpraševanja B
 - prvič bi sprejel pomoč B, C
 - čuden pogled na veje psihosocialne pomoči E
 - če bi takrat videl, da bi rabil, bi rekel F

SAMOPOMOČ

1. dati v pozabo
 - poskusiš dati pozabo B
2. samoiniciativa

- spremljanje poročanja medijev o ID E
3. raznolikost strojevodij
 - vsak na svoj način B
 4. prijatelji
 - najprej do prijateljev E

PRIBLIŽATI STROKOVNO POMOČ

1. čas
 - da spoznamo, da če rabimo pomoč se obrnimo nanje in ne bo nič narobe, kvečjemu bolje bo E
2. zmanjševanje stigme
 - da drugi ne bodo govorili, da se mu je kaj premaknilo, nekaj je narobe z njim E
3. drugo poimenovanje
 - drugače poimenovati E
4. socialno delo
 - boljše, tudi nekako bolj dostopno E

UČITELJ NA ŠOLI

1. samoiniciativnost
 - jim povedal, kar sam nisem dobil, to je dobro, da je človek, ki je to doživel E

POTREBE NA KRAJU IZREDNEGA DOGODKA

1. prihod prvega nadrejenega
 - nekoga, ki ga poznaš, ki se spozna na stvar A, B, C, G
 - ki ti svetuje kaj storiti, kaj paziti, čeprav si kaj narobe naredil B
 - se bolj zanesesh, da bo postopek pravilen C
2. klic šefa, prvega nadrejenega
 - vpraša kako se počutiš D
 - pove o tvojih možnostih D
 - potrdi, da je vse v redu, da nisi nič kriv E
 - da imaš pozornost s strani vleke, nadrejenih G
 - ful ti je lažje, nisi čisto sam, lažje se skupaj kaj odločiš, on kaj pove kako narediti G
3. osebe na kraju ID
 - pravilen pristop E
 - profesionalen pristop E
 - da te ne obsojajo vnaprej E
 - da ne dobiš občutka, da si kaj zafrknil E
 - topel in razumevajoč odnos E
4. menjava strojevodje
 - urejeno B, D, E
 - prevoz domov E
5. ob prvem izrednem dogodku
 - prvič potrebna pomoč B
6. sindikat
 - vključenost sindikata F
 - neizpolnjevanje obljub F

7. problem

- šefi so vsi v Ljubljani, ne veš točno kdo je tam za koga, kdo za kaj odgovoren A
- slaba organizacija A

PONOVEN PRIHOD NA DELOVNO MESTO PO ID

1. čas

- naslednji dan A, F
- prvič ostal doma F
- odlašanje in izogibanje ni vredno E

2. obvezno

- včasih me ni nihče vprašal če ja ali ne E
- danes prostovoljna odločitev E

3. osebe

- možnost prisotnosti inštruktorja E
- dobro, če bi bil nekdo poleg C

OBČUTKI OB PRVEM PONOVNEM PRIHODU

1. vožnja mimo kraja ID

- težave, neprijetni občutki A, C, F, G
- strah pred ponovitvijo ID B
- čez čas pozabiš B
- ni problemov F
- odlašanje z vožnjo mimo kraja ID G

2. čas trajanja tega stanja

- prvič najdlje, vsakič lažje B
- prej preboliš, če si zavestno zraven B

DRUGE STRESNE SITUACIJE

1. drugi ID

- precej jih je B
- signali stoj B
- neprevidnost ljudi D
- nepremišljenost najstnikov D
- šok D
- menjava strojevodje, posredna vpletenost v dogodek E
- nespoštovanje do umrlega E
- pretres E
- naleti E
- jih prej pozabiš E

PRETRES OB IZREDNEM DOGODKU

1. da

- šok, pretres A, C, D, F, G

VPLIV IZREDNEGA DOGODKA

1. ima vpliv

- kako hud je to je pa druga stvar, zmešal se mi ni A
- tretji dogodek B
- danes se še kdaj spomnim C

2. priložnost za učenje

- nič ni naključje, se začneš učiti, kaj ven potegniti iz tega B

3. kopičenje

- en sam dogodek ne, vse kar pa doživiš pa si zagotovo drugačen, stvari se kopičijo, drugače gledaš kot če ne bi šel čez vse to E

4. dogodek ni vplival

- mislim da me ni tako zelo zaznamoval F

OBČUTEK ODGOVORNOSTI ZA IZREDNI DOGODEK

1. ne

- ne čutim odgovornosti A, D, F, G
- pomoč pri prebolevanju A

2. obtoževanje

- pri prvem B
- opora na znanje, razumevanje sveta okoli tebe B

PRAVILNIKI O IZREDNEM DOGODKU

1. vsebina

- veliko stvari kako ravnati A, G
- obvestilo dispečarju A
- zavaruješ vlak A
- prva pomoč če potrebno A, G
- se ne poglobljam v pravilnik, upam, da ga ne bom več potreboval A

2. obvezno nudenje prve pomoči

- žal, da sem šel pogledati (en strojevodja)

POTREBNA POMOČ V 48 URAH

1. strokovna pomoč

- na voljo kak strokovnjak A
- ob prvi ponovni vožnji A
- delat v to smer, da zbriše dogodek, da najde mir v sebi B
- če ne moreš spati, če te bega, če se nimaš s kom pogovarjati, takrat se obrniti po strokovno pomoč E
- vsakemu pomaga nekaj drugega B

2. samopomoč

- ga pripraviti, da, da si bo znal sam pomagati B

3. pogovor

- to je največ F

POTREBNA POMOČ V NASELDNIH TEDNIH, MESECIH

1. pogovori

- važni so pogovori o tem A
- vprašanje po počutju F

2. strokovna pomoč

- imamo na firmi možnost tega E
- mislim, da jo imamo kaka tri leta F

3. problemi psihosocialne pomoči na SŽ

- premalo E
- nedosegljiv E
- od vseh zaposlenih jo strojevodje najbolj potrebujejo E
- tabu E

4. problem SŽ

- neenovito podjetje D
- slaba organizacija D, E
- slabo ravnanje države E
- posluh ima le družba VIT
- vleka nima svojih lokomotiv

POTREBNA POMOČ OB PONOVNEM PRIHODU V SLUŽBO

1. potrebe

- raznolikost strojevodij B
- inštruktorji B
- nikogar poleg B

ODŠKODNINA

1. ne

- ni potrebno, ni pravilno B, C

DOBRA PRAKSA

1. tujina

- podobnost z nami A
- boljši pogoji za delo E
- plačilo odškodnine, posledično zaradi tega manj samomorov G

2. doma

- vedno najprej denar E

PREVENTIVA

1. šolanje

- več dodatnih izobraževanj kot je bilo lansko A, F, G
- od štirih šol na leto ena namenjena temu F
- natančen opis dogajanja ob ID v šoli E
- izobraževanje učiteljev o nudenju pomoči strojevodjem E
- čimbolj razložiti kaj se takrat zgodi on ID E

2. ni preproste rešitve

- kar rešili to ne bomo, bo našel človek kje drugje B
- za povoženje ni preventive A

3. za vozila na prehodih

- SOS stebrički, komunikacijska naprava, zveza s prometniko A, D

4. avtošole

- več poudarka kar se tiče prečkanja proge D

5. stabilnost strojevodij

- spoznati vsak sebe, graditi trdnost v sebi, da te ne vrže vse iz tira B
- če te posel ne veseli, ga ne delajE
- dobra žena E
- dobra plača E

6. pogovor

- več pogovora o tem, bolj podrobno G
- bi stroka več o tem govorila, ne samo mi med sabo G

PROBLEM ŠOLANJA

1. premalo časa za to temo G
2. znanje na minimumu, bivša strojevodska šola, ki je trajal leto dni je zdaj 6-mesečni tečaj, vglavnem jih učimo voziti, tukaj škripa E

14.3 INTERVJU S STROJEVODJEM, KI JE DOŽIVEL IZREDNI DOGODEK – NALET VLAKA

14.3.1 Intervju: MAKŠ

1. Koliko časa ste že strojevodja?

Dejansko vozim že 7 let.

2. Kje ste se izučili za strojevodjo? Koliko časa je trajalo izobraževanje?

V srednjo šolo sem hodil v Krško, potem sem se zaposlil pri enem privatniku, potem mi je pa oče predlagal, da se bo šola za strojevodje začela, če bi šel mogoče. In sem šel.

3. Je v vaši družini še kakšen strojevodja?

Ja ja, oče je tudi strojevodja.

4. Ste radi strojevodja?

Ja, recimo. Mislim, do tega dogodka je bilo sigurno, potem pa malo mnenje spremeniš.

5. Bi opisali kakšen zanimiv dogodek, ki se vam je pripetil v službi?

Recimo enkrat se mi je zgodilo, da sem peljal potniški vlak pa pride en mali dečko mi noter v kabino, vrata sem imel odprta, če lahko pride malo pogledat notri. Pa sem rekel, da sam ne more, če pa pripelje učiteljico s sabo pa lahko. In je letel takoj po njo, no potem so pa kar vsi prišli. Pa dostikrat je tako, da si otroci želijo pogledati k strojevodji.

6. Koliko učnih ur ste v šoli namenili izrednim dogodkom, koliko prav samomorom oziroma drugim nesrečam s smrtnim izidom? V sklopu katerega predmeta? Se spomnite kdo vas je o tem učil?

Mi smo imeli izobraževanje za strojevodje malo drugače kot prejšnje generacije. Mi smo imeli najprej pomočniški tečaj, 5 tednov, potem smo čez poletje vadili na lokomotivah. No potem smo pa v jeseni šli v strojevodsko šolo, ki je trajala 13 tednov.

Potem pa 3, 4 mesece smo vadili. Vse skupaj je trajalo od maja 2005 do julija 2006. Izredne dogodke se je omenjalo, ampak bolj malo. Dosti se je dalo poudarka na napakah na lokomotivah. In potem smo se v šoli dostikrat spraševali, pa kaj se to

lokomotive ves čas samo kvarijo bomo imeli same probleme ves čas z njimi?
(smeh)

Takrat smo imeli enega učitelja in on ni imel nič s prometom, nam ni nič govoril o izrednih dogodkih. Če bi dejansko imeli koga, ki je bil prej strojevodja, bi nam verjetno lahko kaj več povedal.

**7. Se vam zdi, da so vas niso dobro pripravili na možnost izrednega dogodka?
Kakšna navodili ste dobili, so vas učili o tem, kako naj ravnate ob izrednih dogodkih?**

Nikoli nisi dobro pripravljen na izredni dogodek, vsaka situacija je drugačna. Nepričakovana. Nikoli ne veš kaj se lahko zgodi.

Vprašanja o samem izrednem dogodku

8. Koliko izrednih dogodkov ste imeli?

Ja enega takega. To ni bil incident, bila je nesreča.

9. Kdaj in kje je prišlo do nesreče? Na nepreglednem delu, v tunelu, ob gozdu, ponoči, podnevi ... ?

Zjutraj sem šel v službo v Dobovo, peljal sem vlak iz relacije Dobova Jesenice in ko sem prišel na uvozni signal Vižmarje, mi je preklical uvozni signal. Povedal je, da je signal neuporaben, da je dovoljena vožnja na postajo. Jaz sem ga potem vprašal kaj je z izvozom, pa on pravi- izvoz imaš postavljen, ni mi pa nič omenjal da je kje kaka gomolka. Se pravi, sam sem začel normalno voziti dalje do postaje. Jaz sem pripeljal v krivino, gomolka pa je stala na tej krivini, in jaz sem v krivini zagledal gomolko. Nisem pa videl, da je gomolka na mojem tiru. In ko sem prišel ven iz te krivine, gledal sem potnike na postaji, bil sem tudi zamujen, vse druga sem imel v glavi, nato pa še zagledam, da je gomolka na mojem tiru. Najprej sem samo otrpnil, nato pa takoj zavoro in samo čakaš, ali se bo ustavilo ali ne. Potem sem videl, da se ne bo. Sem skočil nazaj na hodnik. In samo čakaš in upaš na najboljše.

Počilo je ko ... imaš občutek kot da je vse skupaj vrglo v zrak. Tisti čas ko sem ležal na tleh, sem imel tak občutek, kaj se je že ustavilo, dolge sekunde so takrat, ko

ne veš kaj se dogaja okrog tebe. No in takoj ko se je ustavilo, se ustanem, letim ven, tačas je pa iz druge strani priletel drugi strojevodja, se pravi Jeseniški in pravi: Kje sta onadva?« In jaz: »Kdo onadva?« Nisem pa vedel, da sta bila v kabini drugega vlaka dva. Onadva sta me pa že videla in sta prav čas pobegnila na peron. In potem, prometnik je zasral. Jaz se potem šel nazaj na brzija ob vlaku, sprevodnik gre dol, sem rekel naj gre nazaj pogledat po vlaku, če so vsi v redu, tako da sem potem še jaz dvema ali trem potnikom pomagal dol iz vlaka. Potem so me klicali iz službe kaj se gre. Uglavnem, potem je prišel šef in glavni šef, pomočnik šefa, generalni direktor. Vsi so prišli. To je trajalo vse skupaj cca 20 minut, da so prišli šefi in inšpektorji in policaji in vsi. Jaz kar se tiče z moje srani, mi ni noben nič težil. Kar sem slišal kaj je bilo eno leto pred mano v Jeseniški nesreči, tam je imel strojevodja kar probleme so mu rekli nekako češ kriv si pa še noben ni nič vedel kaj se dogaja. No v mojem primeru so se tako že malo naučili, da dokler zadeva ni razčiščena niso nič rekli. Sicer potem je kmalu prišel inšpektor in je rekel, da se že vidi, da je bil prometnik nosilec krivde. Takrat sem videl si je naš šef oddahnil, sam sem si pa mislil češ kaj meni pa ne verjameš, saj ga razumem po eni strani. No in potem sem pihal, policisti so prišli in napravili zapisnik, če sem fizično v redu. Malo sem imel komolec in koleno popraskano, drugače pa je bilo v redu. Tudi potem sem moral še reševalcem isto povedati. Potem me je zaslišal policist, kako se je vse skupaj naredilo in kako bi rekel, nato smo čakali, sigurno eno uro. Potem so pa še kriminalisti prišli, vsake toliko časa so me prišli vprašati kako je. Drugi dan sem moral tako dati izjavo v službi. Po 24 urah jo je potrebno dati. Našemu šefu sem rekel, sneg je bil, da me zebe, da bi šel nekam na toplo, tukaj že eno uro stojimo na snegu, nekam bi šel na čaj. Mi je dovolil, se je zmenil s policisti, rekel pa mi je naj bom čez eno uro nazaj, da še eni pridejo, da bom spet moral poročati. No potem smo se tam na čaju pogovarjali, smo že malo v zajebancijo zadevo obrnili. In to kar pomaga. S humorjem malo. In dosti pomaga. Potem sem šel nazaj, še iz forenzične službe so prišli. V tistem pa pride v pisarno prometnik in se mi je takoj opravičil in rekel dobesedno: »Stari jaz ne vem kaj mi je bilo.« Sem mu rekel, da naj bova srečna, da ni nič narobe z nobenim. Potem me je šef samo še vprašal kako se počutim, sem mu rekel, da zaenkrat dobro, ne vem pa kaj bo še za mano

prišlo. Potem je tako tudi rekel, da če kaj bo, da se lahko slišiva. In sem bil prav presenečen. Potem je še en inšpektor prišel. In mi je rekel, da tako kot tukaj vlaki stojijo, da se vidi, da nisem jaz nič kriv. Saj sem sam vedel, ampak je dobro da je še kdo mi povedal. Potem mi je še šef rekel, tega ki ga zdaj ni več pri nas, da grem lahko k zdravniku ali pa k psihologu. Sem rekel, da zaenkrat ne in potem me je službeni avto peljal v Dobovo in sem šel domov. Vse skupaj je trajalo ene pet ur, je kar hitro vse skupaj se speljalo. Včasih so govorili, da se znajo zavleči izredni dogodki, da te lahko do 6 ur zadržijo na samem kraju dogodka. Po mojem, če bi bila kakšna žrtev, si sploh ne upam predstavljati. Potem so telefoni cingljali, sodelavci so klicali, da so slišali, da je nekaj bilo, sem potem dal telefon kar na stran. Drug dan sem potem šel v Ljubljano v Moste, kjer imamo preiskovalca in šef je bil zraven.

Rekla sta, da se bo poslušal trak, če želim biti zraven, sem potem dobil vabilo domov, potem smo šli na ŽG v Ljubljano. To smo poslušali in se je jasno slišalo, da je prometnik že prej tisti dan napake delal in se je vse slišalo, da so ga že prej napizdevali kako se lahko take stvari dogajajo. Ko sem jaz vse slišal, kaj se je tam dogajalo, se mi je zasmilil. Rekel je, jaz bi se obesil, je rekel naj ga en zamenja, da ne bo delal. In so mu rekli, naj dela, saj nima zamenjave. In inšpektor mi je takrat rekel, da se res vidi, da nimam jaz nič pri tem. Dejansko sem si oddahnil. Iz samih podatkov iz lokomotive so me pa potem začeli nekaj šraufati, da sem prehitro peljal. In so me kasneje suspendirali, čeprav tukaj so napako naredili, ker piše, da od dneva izrednega dogodka, da morajo v 30. dneh vložiti, meni so pa v 45 dneh šele to poslali. Me takrat kliče šef, da naslednji dan nimam šihita. Da imam dopust, da sem suspendiran. In pravi, da bom imel izredno preverjanje znanja, da bom vse dobil po pošti. In potem kličem šefa in pravi, da so ugotovili, da bi v določeni točki lahko bil jaz kriv, oziroma lahko preprečil dogodek. Nato pridem takrat v Ljubljano in ga vprašam na podlagi česa sem bil suspendiran. Pred sabo je imel papirje in ga vprašam, zakaj mi jih ni noben poslal po pošti. Nič mi ni bilo jasno.

Potem je prispel en iz notranje kontrole. Veš, vsakič je bil en drug in nikoli ne veš kdo tu pije in kdo tu plača. Nikoli nisem dobil odgovora, kaj točno se v kateri fazi dogaja.

In potem me vprašajo, če se čutim odgovornega. In sem rekel, da se v primeru potnikov čutim odgovornega v primeru tega kaj, zakaj se je to zgodilo pa ne. So mi trdili, da ne bi prišlo do izrednega dogodka, če bi počasneje vozil. Toda v pravilnikih so napake, v enem pravilniku piše tako v drugem drugače in se križa in smo se malo dajali glede tega. Kasneje so odnehali in od takrat je kazalo da je vse v redu, nekaj časa kasneje sem samo dobil s strani policije, da je v primeru tega in tega dogodka dne, podana kazenska ovadba ... samo v vednost sem to dobil. To je bilo kmalu in od takrat naprej to je bilo vse. To je bilo zdaj decembra. Od takrat ni nič od nobenega. Klical sem kasneje spet sindikat in šefe in so mi rekli, da je stvar urejena, da bodo uredili. Kar se tiče firme je zaključeno, da nisem kaznovan. No potem sem pa ko sem bil v bolniški en mesec, kasneje nisem imel nobenih travmatskih problemov, moram priznati, da po 14 dnevih sem si že želel iti na šiht. Šef mi je dejansko rekel, naj bom nekaj časa na bolniški, dokler se stvari ne uredijo, da potem pa naj sam presodim, če mi bo v redu, naj pridem, če ne pa še ne. In potem sem sam še klical na sindikat, pa je rekel, da je zadeva zaenkrat zaključena, če bo šla pa naprej na sodišče bodo pa potem urejali. Noben mi pa ne zna povedati že od takrat, ali je šla zadeva naprej, ali ne. V sami firmi je kao zadeva zaključena, ampak da bi dobil recimo domov kaj, kjer piše ta in ta je kriv, ta ni kriv. To me najbolj bremeni. Če si kriv si kriv, če pa nisi pa nisi, samo naj se razjasne. Tudi takrat ko sem bil suspendiran sem bil brezveze. Sam se velikokrat se šel pozanimati, klical sem okoli, ves čas se drezal. En mesec sem bil v bolniški zaradi nekoga drugega.

Kako ti je bilo po naslednjih 48 urah?

Ko sem prišel domov, se očeta klical domov, da ne bi slučajno kje na televiziji videl. Sem mu povedal, je rekel da je ravno po radiu slišal. Doma ko sem mu povedal, je bil kar tako miren. Je pa res da ogromno o tistem razmišljaš, kako bi lahko bilo drugače. Normalno sem spal. Razmišljal sem kaj moram sestaviti, kaj narediti, mi je kar zaposlilo misli. Je pa res da tam po enem tednu sem imel take nore sanje. Peš sem hodil po tisti postaji in izvozni signal je bil. Sem pa potem prvič, prvih pet šest šihrov, ko sem spet vozil ... je bil tisti strah, kaj bo za krivino. Dvakrat sem tako čisto za brez veze zavrl vlak, potem sem videl, da čisto brez veze. Recimo danes, vse bolj umirjeno. Glej, ko boš vedel, kaj in kako mi povej, ustaviš

se malo. Dosti napak se tudi zgodi, ker se nori in pride kaka nerazumljiva beseda potem ti pa za vsako malenkost lahko kdo kaj pod nos vrže. Da bi pa potem imel kake hude probleme, k sreči ne. Tudi danes, če se s kom pogovarjam je vredno. Če imaš problem, ga daj ven.

10. Je to najbolj pomagalo, da ste se o tem veliko pogovarjali?

Ja ja, to in pa s šefom. Ne moreš se recimo kar z vsakim na šihu o tem pogovarjati. Določeni tega ne razumejo.

Vem, da ko smo mi prišli na železnico, so bile razne govorice, da imamo kratko izobraževanje, da smo s ceste prišli, da ne obvladamo. Smo se mogli kar boriti, da smo dobili tisti svoj mir, ker je bilo malo prčkanja. Mi smo bili prva generacija po ne vem koliko letih.

11. Kakšno pomoč ste torej dobili na kraju dogodka?

Najprej šef moje službe, potem me je policija vprašala če rabim kaj, potem tudi reševalec. Na koncu še enkrat šef, je rekel, naj ga takoj pokličem. Vsi so me vprašali. Jaz takrat nisem nič veliko razmišljal. Šok, potem pa gledaš tisto razbitino ... in je počasi vredno. Šef vleče je ves čas skozi mene stal. Je rekel, če se boma s kom pogovarjala samo s policijo.

Doma se o tem pogovarjaš, moja sestra je prometnica, sem šel k njej na postajo in mi je razlagala, sva se pogovarjala, kako je prišlo do mojega naleta.

12. Vidim ste šli raziskovati ...

Ja, seveda, tudi ona mi je razložila kako in kaj se je dogajalo, da me ne bi kdo nasral in mi rekel kaj kar ni res. Mi je res pomagala pri tem.

13. Kako vam je bilo prvič ponovno voziti po enem mesecu?

Takrat ko sem prišel v skužbo, sem imel vlak na isti progi, avtomatsko potem se spomneš, vse se v službi zjutraj isto naredi, potem ko pa enkrat začneš peljati pelješ postajo za postajo. Je pa res, sem lahko peljal 100 na uro, pa sem peljal raje 50, in sem enkrat kar zavrl pa čeprav je bil zeleni signal. V mojem primeru je bil prisoten strah, nezaupanje.

Če bi bilo še več problemov takrat, bi rekel šefu, če bi bila varianta, da bi kateri z mano vozil kakšen ših. Bi bilo mogoče lažje.

14. Niste pa to predlagal nobenemu?

Ne nisem.

Mogoče bi bila ta varianta res dobra, da prideš na šiht in da pove, da če bi bila varianta, da ima koga zraven. V dvojni zasedbi, da si sam kot pomočnik. Prav tako, če koga povoziš.

V tej nesreči je bila ta sreča, da je bilo blizu Ljubljane in da so bili lahko vsi hitro tam. Če bi bilo kje drugje, bi potem ne vem kako bi bilo kaj hitro. Pa da je bil mednarodni vlak.

Od vsakega posameznika je odvisno kaj bi strojevodja potreboval. Po enem mesecu so me vprašali kako se počutim, noben me ni forsiral, da moram čimprej delati.

Imel sem tudi izredni zdravniški pregled. Pa me vprašajo kako se počutim, zdravnik, me vpraša če grem k psihologu. Pa rečem, da po mojem da ne, lahko pa grem. Pa mi reče da ne ne, da vidi, da sem vredn.

15. Kaj bi potrebovali na kraju izrednega dogodka in kaj v naslednjih dneh, tednih, mesecih?

Recimo kar se iče samega izrednega dogodka, nimam nobene replike na to, so bili vsi korektni do mene, vsi so bili tam, kar se je pa kasneje vse dogajalo, pa ne veš kdo pije in kdo plača, to mi pa ni všeč. Jaz ne morem poznati vseh služb, komu moram odgovarjati. Če sem jaz suspendiram me recimo zanima, kdo me je suspendiral in zakaj in komu naj grem zdaj odgovarjati. Noben ne pove, to in to je bil razlog, zato si suspendiran. Tega ni. Pri kakšnih naših manjših dogodkih, ko ni vključenih toliko ljudi je vse jasno. Naš šef ti pove kaj je narobe, kaj urediti. Tu pa je bilo toliko ljudi vključenih, vsak nekaj pove, si nekaj zmisli kaj in kako, ne gredo do tebe, gredo to tvojega šefa, on ti pa potem ne zna povedati. Lej mogoče so oni meni na ta način pomagali. Ne vem, recimo. Meni se gre za to, da se jasno zapiše kdo je kriv.

16. Potrebujete zaključek?

Ja.

17. Če danes pogledate nazaj, bi takrat kaj spremenili?

Na samem štartu bi bolj odločno in jasno zahteval pojasnitve, to da me vključijo.

Mi smo železnice. Strojvodje, mi smo prvi, nas ne vidijo, šefov noben ne pozna.

18. Se spomnite kakšnega predavanja o izrednih dogodkih?

Takrat še nisem imel nesreče, ko je on, dr. Lavrič, takrat razlagal, sem razmišljal, kako bi odreagirai, sem sam sebe že pripravljai na stvar. Potem je tudi brošure prinesel, eno anketo. Včasih je dal kakšne hecne prispodobе, mogoče pa je to komu zanimivo.

K njemu bi drugače lahko šel, če bi imel kake probleme. On je tam zaposlen.

19. Pa se čutite, da bi lahko šli do njega?

(smeh) Ne ne, jaz ne. Ne rabim tega. Mogoče, če bi se kaj hujšega naredilo, da bi bili še kaki ponesrečeni.

20. Bi še kaj dodali mogoče?

Ne, dovolj je bilo. (smeh)

Hvala za pogovor ...

14.4 IZJAVA O AVTORSTVU

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani/a _____ Estera Grivc _____
vpisan/a na Fakulteto za socialno delo v štud. letu _____ 2012/2013 _____ kot redni/a
študent/ka izjavljam, da sem diplomsko delo z naslovom
Psihosocialna podpora in pomoč strojevodjem ob izrednih dogodkih s smrtnim izidom
napisal/a samostojno s korektnim navajanjem virov in ob pomoči mentorja

izr. prof. dr. Bogdan Lešnik _____.

Datum: 29. 8. 2013

Podpis: