

### *Zusammenfassung*

Nach einer kurzen Übersicht der durch das Licht auf der Netzhaut hervorgerufenen Erscheinungen, der Übertragung der Bilder zu den zerebralen Zentren, des binokularen Sehens werden die vom Licht bei der visuellen Arbeit gespielte Rolle, die Ursachen der durch das Licht hervorgerufenen visuellen Ermüdung und die verschiedenen Beleuchtungsarten, die am günstigsten für die visuelle Arbeit erscheinen, studiert.

Aus der Kantonalen Heilanstalt Münsingen BE (Direktor: Prof. Dr. H. Walther-Büel)

## **Die seelische Seite des Verkehrs<sup>1</sup>**

Von *H. Walther-Büel*, Münsingen

Herrn PD Dr. Alfred Storch, dem langjährigen Mitarbeiter in unserer Anstalt und vortrefflichen Kenner archaisch-magischer Phänomene auch des modernen Lebens, nachträglich zu seinem am 4. April 1958 stattgefundenen 70. Geburtstag in Dankbarkeit und Freundschaft zugeeignet. Das Referat wurde in einem Kreise vorwiegend von Verkehrsfachleuten der technischen und verkehrspolitischen Richtung frei gehalten, aber hernach auf besonderen Wunsch zu weiterer Verbreitung zu Papier gebracht.

Mit dem modernen Straßenverkehr ist eine Unmenge psychologischer Probleme verknüpft, die im Rahmen eines kurzen Referates unmöglich umfassend behandelt werden können. Ich verzichte daher zum vornherein darauf, auf sinnesphysiologische und psychologische Gesichtspunkte etwa der Straßensignalisierung, der technischen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen, der Verkehrserziehung der Jugend und der erzieherischen Beeinflussungsmöglichkeiten für die Anforderungen des heutigen Verkehrs und auf die Bekämpfung der Unfallgefahren gegenüber Erwachsenen einzugehen. Da die Frage der Menschlichkeit, Ritterlichkeit, Höflichkeit, Rücksichtnahme usf. im Verkehr schon gebührend zu Worte gekommen ist, will ich auch diese psychologische Seite des komplexen Geschehens beim Straßenverkehr nur gerade erwähnen.

Als Arzt und Psychiater zur Behandlung des Themas aufgerufen, muß ich indessen gerade im Anschluß an die Forderungen nach mehr Menschlichkeit, Rücksichtnahme usf. die Feststellung anführen, daß derart diszipliniertes Gebaren offensichtlich nicht allen Menschen und Verkehrsteilnehmern ohne weiteres zugemutet werden kann; mit der Zulassung zum Verkehr ist die Forderung zwar bereits erhoben, doch bleibt die Zumutung frommer Wunsch, sobald man es mit Menschen zu tun hat, welche manifeste oder verborgene Mängel, sei es ihrer leiblichen Gesundheit oder ihres psychischen

---

<sup>1</sup> Nach einem kurzen Referat anlässlich einer von der Arbeitsgemeinschaft für Verkehrskoordination veranstalteten Aussprache im Hotel Bristol, Bern, am 19. Dezember 1957.

Gleichgewichtes, aufweisen. Wir stoßen hier somit auf die Frage der Pathologie und der Möglichkeiten zu deren Erfassung. Vor Beleuchtung einiger dazugehöriger Fragen möchte ich aber auf einige allgemeine Charakteristika eingehen, welche schon normalpsychologisch bei den Erscheinungsformen des heutigen Verkehrs eine bedeutsame Rolle spielen. Im Mittelpunkt des Interesses steht fraglos die moderne technische Verkehrsmaschine. Ihr Geist und ihr Herz ist der Motor. Sind uns Motoren und Motorfahrzeuge auch mehr und mehr vertraute Lebensgefährten geworden, so mag es nicht unangebracht sein, uns bei der Frage nach der Wirkung der Maschine auf die menschliche Psyche eine Weile aufzuhalten.

Wer einmal Reiter war, erinnert sich der Bereicherung an Vitalgefühl und der Lust, ja des expansiven Lebensdranges, die uns im Sattel erfüllen können. Der gute Reiter verschmilzt mit seinem Reitpferd zu einem funktionellen und harmonischen Ganzen, sein eigenes Fühlen und Reagieren ist gleichsam bis in die Nüstern und Hufe des Tieres hinaus erweitert, so daß er blitzartig selbst auf alle Signale aus der Peripherie des Tierleibes her ausgleichend und korrigierend anspricht, als wäre dieser Leib, der ihm eine raschere Fortbewegung ermöglicht, der eigene Körper. Wir haben hier fraglos subjektiv eine eindrucksvolle leib-seelische Veränderung unseres Erlebens vor uns. Die Bereicherung an Lebens- und Machtgefühl – wir können von einem magischen Machtzuwachs sprechen – tritt vor allem in ihrer Abhebung gegenüber der mitmenschlichen Gemeinschaft in soziologisch helles Licht, wenn diese übrige Gemeinschaft aus Fußvolk besteht. So gehörten die Berittenen von alters her einem andern Stand zu als jene Menschengruppen, die sich für ihre Lokomotion mit ihren Beinen bescheiden mußten. Jede Fortbewegung aber stellt eine fundamentale Lebenserscheinung dar, das raschere Vorankommen wird subjektiv irgendwie als erhebend, das Zurückbleiben als beeinträchtigend erfahren.

Mit dem technischen Fortbewegungsmittel, vor allem dem individuellen, gelten diese Gesichtspunkte in ebenso hohem, ja höherem Maße. Die Kraft und Macht, wie sie von einem einzelnen Lebewesen durch leichten Pedaldruck zur Entfaltung gebracht werden kann, kommt ja als arbeitende Pferdekraft, als Geschwindigkeit, als zerstörerische Wucht der kinetischen Energie bei jedem Unfall offensichtlich zur Geltung. Auch der Motorfahrzeugführer, vor allem der gute und auch der Rennfahrer, verschmilzt mit seiner Maschine zu einem funktionellen Ganzen, ähnlich wie der Reiter mit dem Pferd. Seine subjektiv empfundene Leibesbegrenzung, in einem gewissen Sinne sein Körperschema, verlagert sich ebenfalls bis in die Außengrenzen seines Fahrzeuges hinaus. Durch die Verbindung mit diesem ist der vorherige Fußgänger in seinem Daseins- und Lebensgefühl nicht mehr derselbe, sondern er wird wiederum magisch gewandelt zu einem Wesen mit größerer Macht und häufig erhöhtem Lust- und Lebensgefühl. Die innige Verbindung zwischen Fahrer und Fahr-

zeug findet in der bunten Vielfalt der Fahrzeugtypen ihren Niederschlag. Machten ehemals Kleider Leute, so könnte heute abgewandelt formuliert werden, auch Fahrzeuge machten Leute; es sei hier nur an das beide verbindende Reich der Mode erinnert. Wie im Kleid findet somit auch im Fahrzeug die Persönlichkeit ihres Trägers irgendwie ihren psychologischen Niederschlag. Der exhibitionistische Akzent mancher Kleidung findet sich beim Auto oft in gesteigerter Form. Die äußere Erscheinung eines Wagens, aber auch seine dynamische Charakteristik, zeigen somit durchaus nicht nur utilitäre, sondern sehr deutliche soziologische Aspekte im Sinne der Rangordnung und allfälligen Machtstellung. Nicht zu Unrecht werden mithin Menschen unter anderem auch auf Grund ihrer Fahrzeuge beurteilt.

Daß Motoren und Wagen nicht nur zur Erfüllung sachlichen Nutzens auf die Straße geführt werden, sondern zur Lustbeschaffung, zeigt jeder Sonntags- und Ferienverkehr. Was Lust bringen kann, kann indessen oft zu Sucht verleiten. Neben der Sucht nach Betäubungs- und Anregungsmitteln, nach Alkohol, Nikotin usf., neben Roman-, Kino-, aber auch Arbeitssucht ist die Auto- und Temposucht eine der heute verbreitetsten Erscheinungen. Es sind mir Fälle völlig ziel- und sinnlosen, stunden- und tagelangen Herumfahrens im Auto bekannt als Ausdruck des Versuchs, einen krankhaften Drang oder eine innere Leere abzureagieren oder zu überwinden. Im möglichen Suchtcharakter des Fahrens und im kompetitiv-exhibitionistischen Anreiz zu einem imponiergehabten, welches durchaus analogen Phänomenen im Tierreich, etwa dem Aufschlagen des Rades beim Pfau, gleichgesetzt werden kann, liegt fraglos nicht allein eine Versuchung für bestimmte prädestinierte Menschen, sondern für uns alle, die wir uns eines Motorfahrzeuges bedienen. Hier hat die Frage einzusetzen, wie wir uns mit unseren Motorfahrzeugen auseinandersetzen, ob wir sie uns zunutze machen oder ob diese zu unseren Beherrschern werden.

Müssen wir uns mithin alle zu Gefährdeten zählen, so haben wir um so mehr stets auf der Hut zu sein und muß Kenntnis der Gefahr auf möglichst breiter Basis gefordert werden. Suchen wir nun festzustellen, ob innerhalb des Durchschnittes von uns allen besondere Gefährdungsgruppen herausragen, so zeigen uns gewisse Statistiken interessante Tatsachen. Überraschend ist folgender, erster Sachverhalt: Gruppiert man die Verkehrsunfälle nach Kategorien der Verkehrsteilnehmer – Motorfahrzeuge, Fahrräder, Fußgänger – so ergibt sich eine Beteiligung an Unfällen – was nicht identisch ist mit Verschuldung – seitens der Motorfahrzeuge von über 60%, während Fußgänger und Radfahrer mit unter 20% partizipieren; zählt man indessen die bei Verkehrsunfällen an Leib oder Leben Geschädigten, so stehen die Fußgänger und Radfahrer mit über 60% weit an der Spitze, während die Motorfahrzeugführer mit kaum 20% Anteil haben. Es springt hier sofort eine Unterscheidung zwischen Verkehrsstarken und Verkehrsschwachen in die Augen. – Prüfen wir weiter die Beteiligung an Verkehrsunfällen, abgestuft nach dem

Alter, so erkennen wir bei den Fußgängern statistische Spitzen im Kindes- und Greisenalter, bei den Radfahrern in der Adoleszenz und bei den Motorfahrzeugführern zwischen 20 und 30 Jahren. Die relativ hohe Unfallziffer der als Fußgänger die Straße benützenden Kinder und Greise ist schon lange bekannt. Die hohe Unfallfrequenz der Radfahrer und Motorfahrzeugführer in der Adoleszenz und im frühen Erwachsenenalter erinnert in einem gewissen Sinne an die den Lebensaltern zugeordnete Kriminalitätskurve. Auch diese zeigt ihre Höhepunkte zwischen etwa 20 und 30 Jahren. Es kann hier nur kurz auf die Analogien des gemeinsamen Hinaustretens ins Leben, aber auch der biologisch fundierten Aktivität, besonders des Mannes, mit expansiven und oft aggressiven Zügen bei den Kriminellen einerseits, den Verunfallten im Straßenverkehr andererseits hingewiesen werden. Daß die noch nicht große Lebens- bzw. Verkehrserfahrung hier mitspielt, ist selbstverständlich. – Die letzte statistische Feststellung, die ich hier anführen möchte, zeigt, daß bei den zwischen 20 und 30 Jahren verstorbenen Männern der Verkehrsunfall bei weitem zur Todesursache Nr. 1 geworden ist; alle andern Todesursachen rangieren numerisch etwa in einem Bruchteil von  $\frac{1}{5}$  bis  $\frac{1}{20}$ . Für die Frauen dieser Altersklasse gilt diese Feststellung durchaus nicht. Natürlich ist diese Tatsache einerseits Ausdruck größerer Verkehrsbeteiligung des berufstätigen Mannes gegenüber den Frauen, andererseits aber sicher ebenso oder mehr noch Ausdruck biologisch begründeter Expansivität des männlichen Geschlechtes im fraglichen Lebensalter.

Mit diesen Hinweisen nähern wir uns der Frage, ob es bestimmte Menschen gibt, welche zu Unfällen bzw. Verkehrsunfällen besonders disponieren. Die hohe Beteiligung jugendlicher Männer an den Verkehrsunfällen ist für die Annahme bestimmter Prädispositionen nicht beweisend, legt indessen doch entsprechende Vermutungen nahe. Es mag auch der Hinweis berechtigt sein, daß in dieser Unfallbeteiligung Abenteuerlust, Drang nach Welteroberung und sich mit andern zu messen und ähnliches zum Ausdruck kommen mag in einer Zeit, wo ein sozial unschädliches Abreagieren jugendlichen Übermutes und männlicher Kraft immer schwieriger wird.

Es sind erst 10 bis 15 Jahre her, daß der Frage wissenschaftlich Aufmerksamkeit gewidmet wurde, ob es unfallprädisponierte Menschen gibt. Ernüchternd wirkten jedenfalls Statistiken amerikanischer Versicherungsgesellschaften, wonach jahrzehntelange Bemühungen, die Unfälle in Industrie und Verkehr durch technische und organisatorische Schutz- und Sicherungsvorkehrungen einzudämmen, die relativen Unfallziffern kaum zu beeinflussen vermochten. Daß bei den Straßenverkehrsunfällen der Mensch zu 95% schuld ist und nicht ein technisches Versagen, ist heute bereits ausgesprochen worden. Interessant und aufsehenerregend war sodann eine Beobachtung an 2000 Lastwagenchauffeuren von 4 amerikanischen Gesellschaften. Durch Eliminierung von 5% dieser Fahrer, ausgewählt entsprechend ihrer Unfallhäufigkeit, konnte die

Unfallfrequenz dieser 4 Gesellschaften gegenüber vorher um 80% gesenkt werden. Die Beweiskraft dieser Zahl dürfte schwer zu erschüttern sein, welche zeigt, daß die Majorität der Unfälle offenbar von einer Minorität der Verkehrsteilnehmer hervorgerufen wird. Weiter zeigten psychologische Untersuchungen Verunfallter in chirurgischen Kliniken, daß ein Großteil dieser Patienten nicht zum erstenmal zufolge von Unfällen behandelt werden mußten, ja es zeigte sich im Gegenteil, daß nicht wenige dieser Kranken geradezu Stammgäste der chirurgischen Spitäler waren. Die gleichen Menschen erlitten somit im Laufe der Jahre stetsfort von neuem Unfälle irgendwelcher Art. Bei der vertieften psychologischen Untersuchung dieser Persönlichkeiten hoben sich dann unschwer gewisse gemeinsame Wesenszüge heraus. Es waren innerlich gespannte, oft aggressiv gestimmte und zu impulsiven Ausbruchsreaktionen neigende Typen mit Unstäte in ihrer allgemeinen Lebensentwicklung. Ähnlich wie berufliche und zwischenmenschliche Bindungen immer wieder mit Fraktur endigen mußten, so erlitten diese Menschen auch in ihrer eigenen Leiblichkeit immer wieder Brüche und Verletzungen von Knochen und Weichteilen, und dies offensichtlich immer wieder anlässlich bestimmter psychologischer bzw. mitmenschlicher Konstellationen, in denen der Unfall innerhalb eines zwiespältigen Strebens, einer gespannten, oft geradezu neurotischen Ambivalenz, eine dritte Alternative darstellte, vergleichbar etwa dem betrunkenen Autofahrer, der in der Gasse nicht weiß, ob er rechts oder links um den Brunnen herumfahren soll und in diesem Zwiespalt frontal in diesen hineinfährt. Seltene Unfälle frontalen Hineinfahrens in ein von der entgegengesetzten Seite kommendes Fahrzeug lassen unter Umständen an eine ähnliche psychologische Situation beim Fahrer denken, sofern nicht organische, krankhafte Zustände, wie etwa Bewußtseinsverluste, im Spiele sind.

Derartige Erfahrungen lassen wohl keinen Zweifel zu, daß eine Großzahl von Unfällen auf der Straße nicht bloßen Zufällen zugeschrieben werden kann, sondern der Verhaltensweise bestimmter im Straßenverkehr auf gewisse innere Spannungen und Konflikte agierende Verkehrsteilnehmer. Es wäre gut, wenn man die Fahrzeuge dieser Leute mit einer bestimmten Farbe oder mit einem Zeichen signieren könnte, um sich beim Herannahen solcher nach Möglichkeit seitwärts in die Büsche schlagen zu können. Die Existenz bestimmter unfallprädisponierter Motorfahrzeugführer insbesondere stellt vermutlich eine nicht unerhebliche Gefährdungssituation dar. Hier stellt sich sofort die Frage, ob es Möglichkeiten einer Erfassung und Eliminierung, ja überhaupt einer Selektion gibt, mit welcher die schwarzen von den weißen Schafen geschieden werden könnten. Hier muß erneut des Umstandes gedacht werden, daß jede disziplinierte, ja vielleicht sogar kultivierte Teilnahme am Straßenverkehr nicht etwas Angeborenes darstellt, sondern lange erzieherische und immer wiederholte Bemühungen und Beeinflussungen zur Voraussetzung hat einschließlich aller Androhungen von Strafe und Nachteil seitens

der öffentlichen Ordnung im Versagensfall. Nun gibt es besser und schlechter erzogene, aber auch leichter und schwerer erziehbare Menschen und endlich solche, welche aus der Spielbreite normaler menschlicher Ausgewogenheit herausfallen. Feinere Selektionsverfahren als die gewöhnliche Führerprüfung müßten demnach erwogen werden. Natürlich könnte man nicht so weit gehen wie etwa bei der Pilotenauswahl, doch wäre an eine beschränkte Übernahme einzelner Untersuchungsbereiche von solchen Stellen durchaus zu denken; Prüfungen der Tüchtigkeit der Sinnesorgane und des Reaktionsvermögens sind wohl notwendig, doch spielen charakterliche bzw. irrational-psychologische Momente bei der Unfallentstehung sicher eine wesentlichere Rolle. In der Erfassung und Beurteilung derartiger psychologischer Eigenarten aber, welche für ihren Träger ein erhöhtes Unfallrisiko bedeuten, stehen wir noch ganz am Anfang. Erforderlich wäre dabei namentlich eine vertiefte psychologische Persönlichkeitsuntersuchung. Die praktische Auswertung der Ergebnisse dürfte indessen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein. Ähnlich wie bei der Kriminalität dürfte das Vorliegen einer Anlage nicht ohne weiteres und in jedem Fall mit einer tatsächlichen manifesten Gefährdung gleichgesetzt werden. Bei der heutigen wirtschaftlichen und allgemein menschlichen Bedeutung des Fahrenkönnens eines Motorfahrzeuges wären sodann allein mit psychologischen Verfahren gewonnene Urteile der zuständigen Untersuchungsstellen einem äußersten Mißtrauen und einer schärfsten Kritik der Öffentlichkeit ausgesetzt. Die Psychiater und Psychologen, denen derartige Aufgaben von Amtes wegen überbunden wären, wären auf alle Fälle nicht zu beneiden. Aus diesen Erwägungen könnte höchstens daran gedacht werden, auf der Stufe der ersten Erwerbung eines Führerausweises mit einem relativ grobmaschigen und nicht sehr viel Aufwand erfordernden Untersuchungssystem doch in vermehrtem Maße als nach bisheriger Praxis gewisse psychisch erheblich auffällige oder aber den Straßenverkehr bei Führung von Motorfahrzeugen ausgesprochen gefährdende Personen zu erfassen. Sodann wäre an die Schaffung spezialisierter arbeitender Untersuchungsstellen zu denken, durch welche jene Leute als Bedingung für weitere Belassung des Führerausweises zu passieren hätten, welche effektive Verkehrsunfälle in Wiederholung oder in besonders auffälliger und gefährlicher Art verschuldet oder aber bedenkliche Gefährdungssituationen geschaffen haben, bei denen nur durch Zufall oder besonders geschicktes Reagieren der andern Verkehrsteilnehmer Unglücke verhütet wurden. Da die Arbeit solcher Stellen mit großer Verantwortung verbunden wäre und im Hinblick auf die Exponiertheit solcher Stellen gegenüber der öffentlichen Meinung, wäre am ehesten an gemischte Expertenkommissionen zu denken, deren Zusammensetzung insbesondere Psychiater, Psychologen, Verkehrsfachleute und Richter aufweisen müßte. Vermutlich müßte auch mit der Schaffung einer Rekursinstanz gerechnet werden. – Ob in irgendeinem ausländischen Staat Institutionen von ähnlicher

Art existieren, entzieht sich meiner Kenntnis. Bevor über die Nützlichkeit einer derartigen Organisation in Form einer erheblichen Hebung der Verkehrssicherheit etwas ausgesagt werden könnte, wäre jedenfalls eine eingehende Dokumentation und längere Erfahrung zu sammeln.

Ich kann meine sehr skizzenhaften Ausführungen nicht schließen, ohne das Problem des Alkohols doch kurz zu streifen. Erscheint die Prozentzahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle mit um  $3\frac{1}{2}\%$  auch relativ niedrig – es dürfte vermutlich eine nicht unbedeutende Dunkelziffer dahinter stecken –, so mahnt die Zahl der alkoholbedingten Verkehrstoten mit über 9% aller Verkehrstoten doch zu einigem Aufsehen. Mit der rasanten Entwicklung der allgemeinen und breiteste Volkskreise erfassenden Motorisierung muß die alte Feuchtfröhlichkeit des Alkohols unbedingt endgültig zu Grabe getragen werden. Daß Alkoholgenuß und Führen eines Motorfahrzeuges nicht mehr zusammengehören, darf, ja muß noch deutlicher publik gemacht werden und ist als Gefährdungstatbestand ja ausdrücklich mit Strafe bedroht. Mit den ermüdenden Diskussionen über die individuellen Verträglichkeitsunterschiede gegenüber dem Alkohol muß entschieden Schluß gemacht werden, und der verantwortungsbewußte Mensch der Zukunft darf gegenüber Alkohol oder Chauffieren nur mehr ein klares Entweder-Oder kennen. Personen, die unter Alkoholeinfluß Verkehrsunfälle veranlassen, sollten von Amtes wegen verpflichtet werden, sich psychiatrisch auf allfällig vorhandene Trunksucht oder schwerere Alkoholschädigung untersuchen zu lassen; bei Vorliegen eines Alkoholeidens müßte die Wiedererteilung der Führerbewilligung von der Absolvierung einer ärztlich geleiteten Entwöhnungskur und einer fürsorglichen Nachbetreuung abhängig gemacht werden.

Daß ich, abgesehen von besserer psychologischer Erfassung der Motorfahrzeugführer, auch ihrer medizinischen Selektion das Wort reden muß, gehört nicht zu meinem heutigen Thema, sei aber doch gestreift, auch ohne auf diesen noch ziemlich kontroversen Fragenkomplex näher einzugehen.

Ich fasse zusammen: Aus der Vielfalt der den Straßenverkehr berührenden psychologischen Probleme gedachte ich insbesondere einige irrationale Aspekte herauszuheben. Durch die Magie der Motoren und der Geschwindigkeit erleidet der moderne Mensch eine Wandlung, welcher er sich immer bewußter werden sollte, um Herr der Technik zu bleiben und sich nicht von ihr dominieren zu lassen. Der Umgang mit den technischen Maschinen, die für unser Gemüt teilweise einen Spielzeugcharakter haben mögen, erfordert viel menschliche Reife und Erzigtheit. Im weiteren berührte ich knapp das Problem der besonders unfallanfälligen Menschen und Folgerungen, die sich aus der Existenz solcher für die Hebung der Verkehrssicherheit mit der Zeit wohl ergeben müssen. Man steckt hier in Anfängen, und es ist sicher noch viel Arbeit zu unternehmen. Daß der Kampf gegen die Menschen- und Sachverluste auf der Straße mit allen Mitteln geführt werden muß, steht außer Diskussion.

Meine Darlegungen mögen als kleine strategische Skizze auf einem umschriebenen Abschnitt der zahlreichen Fronten betrachtet werden, auf denen dieser Krieg, so darf man den Kampf wohl nennen, ob wir es wollen oder nicht, ausgefochten werden muß.

#### *Zusammenfassung*

Es werden einige psychologische Gesichtspunkte, vor allem solche unbewußt-magischer Herkunft, aufgezeigt, welche im modernen Straßenverkehr und bei der Diskussion des Problems der Verkehrssicherheit eine Rolle spielen. Die Bedeutung der individuellen Unfallgefährdung und die Frage besserer Selektionsmethoden werden hervorgehoben.

#### *Résumé*

L'auteur discute quelques aspects psychologiques appartenant avant tout aux dynamismes de l'inconscient et aux phénomènes d'origine magique, jouant un rôle dans la circulation routière moderne et devant le problème de la sécurité routière. L'importance de la prédisposition individuelle aux accidents et la question de meilleures méthodes de dépistage sont soulignées.

#### *Summary*

Discussion of some psychological aspects of the modern road-traffic, especially from the point of view of unconscious and magic phenomena having importance within the question of security. The notion of accident-proneness and the problem of better methods of selection is pointed out.

#### *Riassunto*

Si discute di alcuni aspetti psicologici, soprattutto di carattere inconscio primitivo-archaico, aspetti che per il traffico stradale moderno e per la discussione del problema della sicurezza stradale sono di particolare interesse. L'importanza della predisposizione individuale agli incidenti e il problema dei migliori metodi di selezione è rilevata.

## **Gedanken über die «Freizeit»**

Von *Hans Hoske*, Köln

### *Die Freizeit ist zum Problem geworden . . .*

Was für den naturnahen Menschen keine Frage, sondern seine selbstverständliche Einordnung in den Ablauf des natürlichen Geschehens darstellt, ist für die Zivilisation eine verwickelte Angelegenheit geworden. – Warum? – Weil wir aus einem falsch verstandenen «Leistungs»-Begriff glauben, jede Minute mit sichtbarem Tun füllen zu müssen; weil eine Herabsetzung des «Erlebnis»-Begriffes die Menschen dazu führt, hinter jeder Sensation herzulaufen; weil vielfach aus den frohstimmenden Wünschen unter dem Einfluß von Genußgiften Maßlosigkeit und Süchte auch auf psychischem Gebiet entstanden sind.