

Résumé

Définition de l'excès pathologique en envisageant surtout les critères subjectifs de dépendance, de sujétion et de besoin invincible tels qu'ils ressortent de l'étude des toxicomanies classiques. Toute conduite ou comportement humains peut devenir excessif. Exemples: l'ordre, l'alpinisme. Description de quelques excès: abus de médicaments de toutes espèces, alcoolisme, théisme, caféisme et tabagisme. Les problèmes du recours au médecin, des opérations multiples et des régimes, considérés dans cette perspective. Les excès de sommeil, de sport, de travail, etc.

Considérations sur les polytoxicomanies. L'aspect masochique de ces conduites lorsqu'elles deviennent excessives, donc anormales.

Zusammenfassung

Definition des pathologischen Übermaßes, dessen subjektive Kriterien vor allem sind: Abhängigkeit, Unterwerfung und unüberwindliches Bedürfnis, wie sie aus der klassischen Beschreibung der Sucht hervorgehen. Jegliches menschliche Verhalten und Betragen kann zum Übermaß führen. Beispiele sind: Ordnung, Alpinismus. Beschreibung einiger Ausschweifungen: Mißbrauch von Medikamenten aller Art, Alkoholismus, Teeismus, Kaffeeismus und Tabaksucht. Damit im Zusammenhang stehen das Bedürfnis für ärztliche Behandlungen, die vielfachen Operationen und Diäten, welche in ähnlicher Richtung wirken. Übermäßiges Schlafen, Sporttreiben, Arbeiten usw.

Betrachtungen über die «Polytoxicomanien». Der masochistische Aspekt dieses Betragens, wenn es zum Übermaß, also zur Anomalie, führt.

Referate

Der Lärm aus der Luft

Feststellungen und Forderungen der Münchner Fluglärm-Tagung

Auf Einladung des Deutschen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung trafen sich vom 15. bis 18. Oktober 1956 in München über zweihundert Techniker, Mediziner und Juristen, zum Teil als offizielle Vertreter ziviler und militärischer Luftfahrtbehörden, aus zwölf Ländern zu einem der Luftlärmbekämpfung gewidmeten Kongreß. Der von der modernen Technik entwickelte Lärm im allgemeinen, besonders aber der Fluglärm, steigert sich – wie der Innenminister Bayerns in seinen Einleitungsworten bemerkte – mehr und mehr zu einer unerträglichen Plage. Besorgniserregend sind aber vor allem die Gefahren künftigen Düsenlärms. Mit der technischen Entwicklung hält leider die rechtliche nicht Schritt. Hier gilt es einzusetzen, soll nicht der technische Fortschritt zum Attentat auf die Würde des Menschen werden. Die Rechtsordnung hat dafür zu sorgen, daß die lebenswichtigen Belange des Menschen nicht unberücksichtigt bleiben. Lärmmindernde Vorkehrungen im Flugbetrieb und bei der Neuentwicklung von Flugzeugen, eine einheitliche Methode bei der Geräuschemessung, die Heraufsetzung der Flugsicherheitshöhe, eine Vergrößerung des Steigwinkels beim Starten und Landen gehören zu den dringendsten Postulaten.

Aus den Ausführungen des ersten technischen Referenten, Prof. Dr.-Ing. K. Löhner von der Technischen Hochschule in Braunschweig, ging hervor, daß bei dem heutigen Kolbenmotorenflugzeug gewöhnlich auch nicht das geringste zur Schalldämpfung vorgekehrt werde; die meisten Sportflugzeuge weisen nicht einmal Auspuffrohre auf (sie haben nur Auspuffstutzen, keine Rohre, geschweige denn Auspufftöpfe). Die Möglichkeit des Anbringens von Schalldämpfern sei gegeben, doch seien zuerst umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten nötig.

Der deutsche Fachmann für Düsenflugzeuge, Dr. E. Koppe, erklärte, daß die Senkung des Fluglärms um einen Zehntel technisch schon als großer Erfolg zu bezeichnen wäre! Eine Feststellung, die nachdenklich stimmen muß.

Nachdenkliche Eindrücke vermittelten auch die Ausführungen von Dipl.-Meteorologe A. Schwalb, Stuttgart, über den Helikopter. Es seien noch große technische Anstrengungen nötig, wenn der Helikopterlärm innerhalb der Stadt, wo sie landen wollen, erträglich werden sollte.

Aus den Ausführungen von Prof. E. J. Richards von der Universität Southampton, der eine international anerkannte Autorität ist, ging hervor, daß zwar an sich für Düsenflugzeuge Schalldämpfer erwartet werden können, daß aber gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Motoren so sehr forciert wird, daß die Lärmvergrößerung verglichen mit den Schalldämpfungsmaßnahmen immer weit voraus sein wird. Die Boing 707, eine der künftigen, auch in Europa zu erwartenden Düsenverkehrsflugmaschinen, entwickle mit 150 000 PS gleichviel Kraft wie der Riesendampfer Queen Mary. Prof. Richards nimmt aber schon eine Überschallmaschine in Aussicht mit einer Million PS (!) und dem entsprechenden Lärm. Prof. Richards fügte sehr zutreffend bei, daß es bei denen liege, die selbst nicht fliegen, so früh wie möglich zu erklären, was sie an Lärm zugunsten ihrer fliegenden Brüder in Kauf nehmen wollen und was nicht.

Ebenso dunkel war die Prognose eines anderen Sachverständigen von internationalem Ruf, Mr. Greatrix, Direktor der Flugversuchs-Abteilung der Rolls Royce Ltd., einer der bekanntesten Fabriken von Düsenmotoren. Er gelangte zu einer sehr pessimistischen Abschätzung des Lärms zukünftiger Strahltriebwerke. Gegenüber der Lärmentwicklung der heute fliegenden Propellerflugzeuge sei eine Zunahme um 8 bis 18 Dezibel zu erwarten, das heißt eine Erhöhung des Lärms um das Doppelte bis Vierfache.

Die Ergebnisse der Ausführungen der technischen Sachverständigen wurden von Prof. Dr.-Ing. K. Löhner von der Technischen Hochschule in Braunschweig dahin zusammengefaßt, daß der Lärm der Düsenverkehrsflugzeuge, je nach der Lärmigkeit der zum Vergleich gewählten Kolbenmotoren (die heute fliegenden Typen) und je nachdem die erhofften Verbesserungen sich verwirklichen lassen, auf alle Fälle um 10 bis 18 Dezibel höher sein werden.

Diese Maßangaben einer Steigerung des Lärms um 10 bis 18 Dezibel decken sich praktisch mit den in der Schweiz üblichen Maßangaben in Phon und bedeuten, wie noch einmal festgehalten sei, je nachdem eine Verdoppelung oder eine Vervielfachung des schon jetzt gewaltigen Lärms der Verkehrsflugzeuge. In der Diskussion erwähnte Dr. Koppe, ein ausgewiesener Fachmann, er sehe nicht ein, wie der Lärm der DC 8 (das ist das von der Swissair bestellte Düsenflugzeug) und der Lärm der Boing genügend herabgesetzt werden könne, und auf ausdrückliches Befragen gab Mr. Greatrix zu, daß keine sichere Voraussage möglich sei, ob der erwähnte Boing 707 nicht lauter sein werde als der Typ DC 7, das ist das größte von der Swissair verwendete Flugzeug mit Kolbenmotoren (das gewaltige Geräusche erzeugt, mehr als der schon im Betrieb stehende Typ DC 6). Schließlich erklärte Ing. O. Gerber, dessen Firma eine Vorrichtung zur beachtlichen Dämpfung des Lärms von Düsenflugzeugen konstruiert hat, wenn diese am Boden ihren Probelauf der Motoren abhalten, folgendes: «Der Lärm der Düsenflugzeuge am Boden kann gedämpft werden; beim Lärm in der Luft stehen wir vor einer unlösbaren Aufgabe!»

Zusammenfassend kann gesagt werden: Wenn auch einzelne der Sachverständigen hinsichtlich künftiger, heute noch nicht vorliegender Maßnahmen zur Schallverminderung einen gewissen Optimismus zur Schau trugen, so zeigte doch das Ergebnis der Luftlärmtagung völlig klar, daß die Düsenflugzeuge vor allem in der Umgebung der Flugplätze und in einem weiteren Bereich, der von ihnen bei Start und Landung und beim Wegfliegen mit Schall erfüllt wird, einen ungeheuren Lärm bewirken werden, der die heutigen Zustände ganz bedeutend verschlechtert.

Dann muß, wie ein anderer Sachverständiger ausführte, einerseits bedacht werden, daß man die Düsenflugzeuge nicht nur im Langstrecken-, sondern auch im Mittelstreckenflugverkehr einsetzen wird, und andererseits, daß heute schon Flugplatzprojekte für Flugzeuge mit Überschallgeschwindigkeit entworfen werden (mit einer Startbahnlänge von über 8 km!). Aufsehen erregend wirkte die Meldung aus London, daß das Projekt des Ausbaus des neuangelegten Großflughafens für London für den Verkehr mit Düsenmaschinen zufolge Widerstandes der Bevölkerung habe aufgegeben werden müssen.