

Meerdere boeken en artikelen over deze onderwerpen zijn van de hand van Prof. Brachfeld verschenen.

De kosten van dit weekend zullen vermoedelijk ongeveer f. 18,— bedragen.

Nadere gegevens zullen u binnenkort worden toegezonden. Het bestuur verwacht dat velen deze conferentie zullen bijwonen en door het voeren van een levendige discussie na elk van de lezingen aan het welslagen ervan zullen medewerken.



MEDEDELINGENBLAD
van de
NEDERLANDSE WERKGEMEENSCHAP VOOR
INDIVIDUALPSYCHOLOGIE

11e JAARGANG

mei 1962

*Redactie: J.A. Delbez, Oosterbeek;
J. Vinkenborg, Bilthoven.*

*Redactieadres: Mevrouw L.M.C. Richard-Stuurman,
Pippelingstraat 60, Den Haag,
Telefoon 394720.*

VAN DE REDACTIE

Twee uitzonderlijke gebeurtenissen hebben in dit trimester plaats gehad.

1. Op 14 februari waren wij in de gelegenheid om dr. Rudolf Dreikurs en diens echtgenote te ontmoeten, die op doorreis een korte wijle in ons land vertoefden. Een samentreffen met de Wetenschappelijke Commissie en enige belangstellende leden, had plaats in „De Vrouwenclub“, waarbij op ongedwongen wijze gedachten en gegevens over Individualpsychologische werkzaamheden werden uitgewisseld.

2. Op 10 maart heeft de Werkgemeenschap met een 70-tal aanwezige leden „ons aller“ dr. Ronge, mevrouw Ronge en kinderen geféteerd met het 50-jarig artsjubileum. Dat het feest geslaagd mag heten, blijkt wel uit het volgende schrijven van dr. Ronge:

Het is mij een behoefte nog eens schriftelijk mijn zeer grote dank te be-
tuigen aan de Werkgemeenschap voor de zo luisterrijke viering van mijn
jubileum.

In het bijzonder geldt dit voor het mij met zovele waarderende woorden
toegekende erevoorzitterschap.

Wat het mij overhandigde enorme geschenk betreft bestaat het voornemen
dit in de eerste plaats te bestemmen voor de vervanging van ons nu twintig
jaar oude radiooestel.

Pas geleidelijk is het tot mij doorgedrongen hoeveel werk en toewijding het moet gekost hebben om alle voorbereidingen tot het feest en de bijbrenging van het mij geschonken cadeau te treffen. Naar allen, die daartoe hun krachten hebben gegeven, gaat mijn speciale dank uit. Het grote festijn heeft op mij een onvergetelijke indruk gemaakt, De genegenheid, die er uit heeft gesproken, heeft mij een intens gevoel van dankbaarheid verschaft.

Met vriendschappelijke groeten
uw „Erevoorzitter“
P.H. Ronge.

Het spijt de redactie, dat de verslagen van het Zomer week-end 1961 te Amersfoort zo laat verschijnen. Langdurige ziekte hebben het binnenkomen der verslagen ernstig gestageneerd.

„DE UITDAGING VAN HET VERKEER AAN HET MENSELIJK SAMENLEVEN“,

was het onderwerp op het Week-end te Amersfoort op 1 en 2 juli 1961

De heer van Asperen opende deze conferentie met de woorden: „Wie denkt hier gekomen te zijn, zonder verkeersprobleem, die zal er wel een hebben bij het naar huis gaan“.

Om ons vast een beetje wegwijs te maken vertelde hij, een collega te hebben gekend, in een kleine plaats, die nooit een hoed droeg, omdat, zoals hij zei, hij niet wist, wanneer hij die wel of niet moest afzetten. „Wel, die man had een verkeersprobleem“!

Hierna brachten de drie inleiders ons een huiveringwekkend cijfermateriaal, op een allerwaardigste en duidelijke manier voorgezet door middel van een rollenspel, waarin de heer von Sassen als arts, de heer Aveling als inspecteur van politie en de heer Moens als onderwijzer optraden. Om een greep uit dit materiaal te nemen (de statistische gegevens handelen over de jaren 1959 en '60):

1/3 der chir. afdelingen van de twee voornaamste ziekenhuizen in Amersfoort, ligt vol met verkeersslachtoffers, nog afgezien van de overige afdelingen. Totaal aantal doden: resp. 1718 en 1901 d.i. ca. 10% gestegen, aantal gewonden: resp. 43500 en 48500 d.i. ca. 11% gestegen. Om een idee van dit aantal te krijgen stelle men zich een stad als Deventer of Zaandam voor. 2/3 hiervan zijn zwaar gewond. Bij motoren is het dragen van een helm, en in een auto zijn veiligheidsgordels, heel belangrijk. Door laatstgenoemden vermindert de ernst van alle verwondingen *binnen de wagen* met 60%. Men moet bedenken, dat van twee wagens, ieder met een snelheid van 25 K.m. per uur, men, bij een frontale botsing, als inzittende al niets meer heeft te vertellen.

Voorts is er nog de *logotherapie* (der Wille zum sinn, het brengen tot aanvaarding van de zin van het leven van de patiënt). Daarbij speelt ook de structuur van de behandelende arts een rol.

Spreker besloot zijn leerzame voordracht met de opmerking dat Adlers gezichtspunten van grote invloed waren op het Psychosomatisch Centrum in Leiden.

H.B.

Aan de leden, cursisten en belangstellenden,

Reeds eerder kon het bestuur u mededelen, dat het verenigingsjaar zoals gebruikelijk, zal worden besloten met een weekend-conferentie te houden in de Internationale School voor Wijsbegeerte te Amersfoort op zaterdag 30 juni en zondag 1 juli 1962.

Na de opening om 16.00 uur zal door één van de kernleden een inleiding worden gehouden getiteld:

„HET MINDERWAARDIGHEIDSGEVOEL“.

Op zaterdagavond zullen causerieën e.d. met een onderhoudend karakter door enkele leden worden verzorgd.

's Zondags zal een tweetal onderwerpen worden behandeld door Prof.Dr. Oliver Brachfeld.

Prof. Brachfeld, die verbonden is aan het Psychologisch Instituut van de Universiteit van Münster en tevens medewerker is van meerdere centra (universiteit van Caen, Emnid Instituut Bielefeld, enz.) heeft reeds in 1954 een lezing gehouden voor de Werkgemeenschap. Hij was ook in 1956 in Nederland ter gelegenheid van de „International Conference on Human Relations“, gehouden in het conferentie-oord „De Pietersberg“.

Eén van de op het weekend van de Werkgemeenschap te houden lezingen heeft tot titel: „Gibt es eine Tiefenpsychologie der Völker?“

De tweede lezing zal waarschijnlijk als titel hebben: „Die Frau in der heutigen Gesellschaft“.

Reeds in 1878 werd in Würzburg een laboratorium opgericht voor experimentele psychologie en bedreef men psychologische physiologie. Van 1910 tot 1920 onderzochten de Jong, Wijnberg en Watering en ook Godefroy met apparaturen langs elektrische weg de lichamelijke gevolgen van emotioneel gebeuren op huid, pols, adem enz.

De Amerikaan James Lange zegt, dat er niet een lichamelijke reactie is op emoties, maar dat EEN EMOTIE HAAR UITDRUKKING VINDT OP TWEEËRLEI GEBIED.

In Adlers tijd bestond de term „psycho-somatiek“ nog niet, maar wel hield hij zich allang bezig met de orgaan-„keuze“. In dit verband noemde dr. Stokvis Szondi's boek „De analyse van het noodlot“: De mens kiest zijn eigen lot. Adler sprak van een voorbestemming van een bepaalde orgaanminderwaardigheid. Hij meende dat er geen bepaalde „oorzaak“ voor een ziekte is, maar dat er een samenstel van factoren en condities was en dat de keuze van het reagerende orgaan op zekere wijze gedetermineerd is. Bij de SOMATO-PSYCHOLOGIE zijn verschillende beschouwingswijzen mogelijk n.l. Psychoanalyse, Individualpsychologische en de Jungse methode. Spreker behandelde nu de Individualpsychologische en noemde daarbij Adlers theorie van de levensstijl.

Men kan een geestelijk röntgenbeeld van een patient opstellen, zowel biografisch, sociaal, als psychologisch en dit als een geheel, werkzaam in de maatschappij bezien. Verder kan men een physio-psychisch onderzoek instellen, d.i., hoe reageert de patient lichamenlijk op bepaalde affecten.

Voorts kan men een geestelijke inschakelen en de huisarts. Na vergelijking van de verschillende rapporten, moet er een therapie gekozen worden, die met de patient in overeenstemming is. Elke vorm van therapie is eigenlijk een psycho-somatische. 't Meest voor de hand liggend is de I.P., waarbij dus de therapeut als vaderlijk vriend naast de patient fungeert.

Indien echter de patient b.v. een te laag i.q. heeft en/of te weinig introspectief vermogen, dan moet er volgens spreker een meer suggestief-aanmoedigende behandeling bij de ontmoedigen gekozen worden. Voor hen die tot reëducatie van zichzelf moeten komen, kan men de *psychagogische therapie* (Kronfeld) toepassen met Adleriaanse gezichtspunten.

Het lichaam wordt met de kracht van de helft van de massa x het kwadraat van de snelheid, naar voren gedrukt. In dit geval dus met een kracht van $1\frac{1}{2}$ à 2 ton. Het aantal, door de politie geregistreerde ongelukken bedroeg in 1960: 177000. De schade voor de Nederlandse economie bedroeg in dat jaar ongeveer fl. 360.000.000, d.i. ca. fl. 2.000,- per ongeval. Hoeveel dat is zegt ons waarschijnlijk meer als we zien, dat voor die som 60.000 gezinnen met een jaarlijks inkomen van fl. 6.000,- één jaar zouden kunnen leven, of 50.000 auto's, of 650.000 bromfietsen of 400.000 televisietoestellen kunnen worden gekocht of dat 1,4 mill. mensen 10 dagen met de „zonexpres“ naar de Riviëra zouden kunnen gaan.

Volgens „de dokter“ is het optreden van Politie en Rechtspraak veel te slap. „De inspecteur“ vertelde echter, dat hiervoor vele oorzaken zijn aan te wijzen. Eén daarvan betreft de gecompliceerdheid van de huidige verkeerswetgeving, die in zijn geheel een 650 afzonderlijke bepalingen omvat. Daarnaast bestaat bij de Politie een groot tekort aan personeel. (Amsterdam 1960: 18% van de toegestane corpssterkte.) Men zoekt het in motorisering van de surveillance en in organisatorische verbeteringen.

De rechtspraak heeft voor 90% met verkeerszaken te doen. De Politie (omvattende: recherche; „Bijzondere wetten“ vreemdelingendienst, zedenpolitie en verkeersdienst) wordt voor 85% van zijn totale tijd door het verkeer in beslag genomen.

Doch afgezien van dit alles, blijft het verkeer een wereldprobleem. Vergelijken we België en Nederland, dan heeft het eerste 3 maal zoveel K.m. verharde weg. Ze hebben resp. 710.000 en 450.000 personenwagens. Daardoor is de autodichtheid per K.m. verharde weg in Nederland zeer groot en — met Luxemburg — in verhouding tot overig Europa aan de top. Iedere bevolkingstoename in de randstad Holland, geeft een onevenredige verkeerstoename. En iedere K.m. weg betekent een $\frac{1}{2}$ boerenbedrijf. In de naaste toekomst zal het wereld wagenpark circ. 1 op 4 personen bedragen. 't Verkeer op Pasen en Pinksteren '61 zal normaal zijn voor 1970. Het wordt een sociaal probleem, iedereen wil en zal gaan rijden. De stedenbouw gaat er nog steeds niet voldoende vanuit dat de mens gemotoriseerd is. We kunnen het probleem benaderen met technische en organisatorische maatregelen (borden, signalen, bestrepingen, enz.), wat echter altijd blijft is DE MENS IN HET VERKEER, die met zijn KENNIS, VAARDIGHEID en INSTELLING, de spelregels van het verkeer moet toepassen. Psychologische inzichten en pedagogische aanpak spelen dus een grote rol bij het vraagstuk van de verkeersveiligheid.

PSYCHOLOGISCHE ASPECTEN VAN HET VERKEER door Drs. H. von Sassen

Voorbijgegaan wordt aan problemen van meer physiologische aard zoals reactiesnelheid, vermoeidheid, verblindheid e.d. Psychologie gaat uit van menselijk gedrag in een situatie. De mens brengt te een dispositie tot een bepaald soort gedrag in de situatie mee zoals: gewoonten, vaar-

digheden, temperament, instelling, levensstijl e.d. op kortere termijn: stemmingen (individualpsychologisch aspect); 2e wordt het gedrag bepaald door wat hij in de situatie ontmoet. Het gaat dan vooral om de betekenis, die de elementen van de situatie voor hem hebben. Soms legt men teveel nadruk op de „situatie-bepaaldheid” van het gedrag (b.v. een verkeersfilm van Disney, waar een man, die thuis een oppassend en vredig huisvader is, een soort wegpiraat wordt op het ogenblik dat hij achter het stuur gaat zitten).

Hoe is het nu met de instelling, de levensstijl van een mens in het verkeer. (Dit werd aanschouwelijk gemaakt met een verkeersfilm, waarin 5 verschillende typen van rijders optraden. Thans was het de beurt aan de toeschouwers om actief mee te doen. Wij werden in 5 groepen verdeeld, elk met de opdracht om één der 5 personen op de film te volgen en hun weggedrag in I.P.-termen te beschrijven. Daaruit kwam een levendige discussie voort, eerst in de groepen, en dan gemeenschappelijk.)

Tenslotte volgde er een beschouwing van de heer von Sassen over enkele typische aspecten van de verkeerssituatie en de wijze waarop zich de „levensstijl” daarin kan manifesteren. Het verkeer vraagt oplettendheid in steeds wisselende situaties. Dit betekent dat de ziel „buiten zich zelf” leeft (extravert) en zich met „het nu” verbindt. Naar binnen gekeerd zijn en zich bezig houden met verleden (na-denken, na-genieten, teleurstelling, wrok, e.d.) of met de toekomst (plannen maken, hoop of vrees) kunnen gevaarlijk worden voor de veiligheid. Deelnemen aan snelverkeer betekent een soort scholingsituatie voor nuchterheid. Overgave aan feiten, zelfdiscipline. Gevaar blijft dan nog: te intense waarneming met als gevolg overmaat aan indrukken („Reizüberflutung”) die tot vermoeidheid en nervositeit aanleiding geven. Bij voldoende innerlijke zekerheid wordt een waakzaamheid ontwikkeld, die nauwelijks vermoeit en indien nodig in gerichte waarneming kan overgaan.

Dit alles vraagt een zekere psychische stabiliteit. Vrees, veiligheidsstreven en geldings- of machtsstreven herkent men vaak aan verkeersgedrag, b.v. bravourijden, hoog tempo, lawaai, wegdrukken, inhaaldwang of onzeker, aarzelend inhalen, afslaan e.d.

Verkeer is dus een sociale situatie, maar waarin tegelijk een toenemende inflatie plaats vindt (gesloten, comfortabele auto's) die een schijngevoel van veiligheid en autonomie geeft.

Gemeenschapsgevoel ontstaat daardoor niet vanzelf, maar moet ontwikkeld worden. Een overeenkomstig probleem vinden we ook in andere sectoren van de samenleving, nl. waar men met privé-doelen leeft te midden van een haastige menigte (grote steden, bedrijven, kantoren).

Beleefdheid en vriendelijkheid lijken soms waardeloos.

Men zou ze echter kunnen vergelijken met de verpakking van waardevolle zaken. De waardeloze verpakking voorkomt dat de waardevolle inhoud breekt.

Verslag van de voordracht door dr. B. Stokvis,
 lector in de experimentele medische psychologie te Leiden
**DE BETEKENIS VAN DE INDIVIDUALPSYCHOLOGIE
 VOOR DE PSYCHOSOMATISCHE GENEESKUNDE**

Spreker begon te zeggen, dat hij 23 jaar geleden met Adler in aanraking kwam, toen deze een voordracht hield te Leiden, waarbij hem de betekenis duidelijk werd van minderwaardigheidsgevoel en orgaanminderwaardigheid.

In Leiden neemt de psychosomatiek een grote plaats in; zo ook de theorieën van Adler daaromtrent. Vroeger was er een geneeskunde voor het lichaam en één voor de geest. Plato echter wees reeds op de totaliteit van lichaam en geest, terwijl Descartes (die in Endegeest gewoond heeft) een scherpe scheiding tussen beide maakte. Pas in de laatste decennia spreekt men weer van een psycho-fysische totaliteit, d.w.z. de mens als geheel, met twee aspecten. Dit komt tot uitdrukking in de psychosomatische geneeskunde, waarbij men het lichamelijke begrijpt, beïnvloed vanuit de geest en omgekeerd.

Men ontdekte, dat, bij bepaalde ziekten, het optreden mede bepaald wordt door emotionele invloeden uit heden en verleden, b.v. bij ziekten van het ademhalingstelsel (asthma bronchiale), door geestelijke invloeden bij ziekten van de spijsvertering (maagzweer, colitus ulcerosa, magerzucht, niet eten enz.) bij aandoeningen van het hart en vaatstelsel (hypertensie enz.), managerziekte (door te grote verantwoordelijkheid, dus emotioneel).

Bij andere ziekten vertonen zich alleen neurotische afwijkingen in ruimere zin: Hysterische aandoeningen, orgaanneurosen (functioneel, b.v. maagsap secretie), welke optreden bij emotionele invloeden.

Opmerking: men spreekt tegenwoordig niet meer van psychische invloeden. Eigenlijk heeft iedere ziekte psychosomatische aspecten.

Bij de biografische anamnese vindt men vaak coincidenties of bepaalde critieke perioden in het leven van de patient wanneer de ziekte optreedt. Zij, die geen adequate oplossing vinden voor hun problemen, zoeken een compromis in de neurose. Thans onderscheidt men de PSYCHO- en de SOMATONEUROSEN.

Vrees is bang zijn voor iets, b.v. pijn, verworpen worden door een persoon of groep, het verlies van iemand of iets.
 Angst voor veranderingen; het onbekende karakter der dingen, duisternis der toekomst, bevat desalniettemin een zekere realiteit.
 Deze angst wordt pas ziekelijk (neurotisch) wanneer men volkomen tekort schiet en vlucht.
 Hij, die er niet in slaagt zijn angst moedig op zich te nemen, kan er in slagen de extreme situatie der wanhoop te ontgaan door te vluchten in de neurose. (Paul Tillich, „De moed om te zijn“.)
 Angst heeft een psycho-somatisch karakter, (hartkloppingen, beven, transpireren, kippevel, enz.).
 Hoewel dus, in bepaalde gevallen het optreden van angst normaal genoemd mag worden, vraagt Adler zich in het algemeen toch af: WELK GEBRUIK DE MENS ER VAN MAAKT? EN HOE HIJ HET VERWERKT.
 Adler interesseert zich meer voor dit *gebruik*, dan voor het hebben van de angst zelf. (Gebruikspsychologie in tegenstelling tot bezitspsychologie).
 Hij gaat uit van de vragen: Wat is de zin en het doel van de angst bij bepaalde personen. Hoe gedraagt hij zich ten opzichte van al zijn problemen, m.a.w. hoe is zijn gedragspatroon en levensstijl in situaties en bij exogene factoren, waarbij hij zich werkelijk of vermeend bedreigd voelt. Voor vermeende gevaren moet men oppassen. Hoe starder de levensstijl, hoe minder er verwerkt en aanvaard wordt. Het gaat niet om het gevaar als zodanig, maar om de SUBJECTIEVE WAARDERING ervan, om de MENING van een bepaald persoon daaromtrent. De neuroticus zorgt wel, dat zijn passiviteit geëxcuseerd wordt door zijn angst, welke bovendien het voordeel heeft, dat hij hulp in kan roepen en anderen in zijn dienst kan stellen.
 Behalve het doel van de angst is er ook nog de vraag naar de symptoomkeuze.
 Een kind b.v. kan „lekker“ griezelen op moeders schoot bij een angstaanjagend sprookje, en daarbij wordt dan zijn moed getraand. Maar dat kind kan ook de angst gebruiken als het niet wil, dat de ouders 's avonds uitgaan.
 Adler zegt, dat de NIET REËLE ANGST de activiteit blokkeert. Zij belemmert zowel het uitzicht als het inzicht. Wij moeten risico's durven nemen, en ons niet laten beheersen door angsten, die ons blokkeren, dupe- ren of waarmee we anderen in dienst zouden stellen voor onszelf.

H.B.

Korte weergave van de voordracht door de heer drs. G.J. Avelingh:
HET VERKEER ALS SOCIAAL PROBLEEM

De heer Avelingh begon er op te wijzen, dat de mens geen machine is en zich niet zo snel laat ontwikkelen. Hoewel er vele technische problemen zijn, moeten we niet vergeten dat er ook van menselijke problemen sprake is.
 De heer Avelingh komt nu met een overzicht van de ontwikkeling van het verkeer in recent verleden.
 Omstreeks de eeuwwisseling was er wel intensief verkeer (omnibussen, sleeperswagens), maar het verkeer had nog het zelfde karakter als in 1700. Men sprak toen van het „lawaai van de roepende voerlui“. Men riep elkaar van de bok toe, regels bestonden niet, maar er blijkt een zeker contact te bestaan. 't Verkeer was niet veilig, maar problemen losten zich onderling en direct op. Wij kennen deze stijl nog op de trottoirs, de z.g. IMPROVISATIESTIJL.
 Van ca. 1900 tot 1914 kenden we deze improvisatiestijl nog, maar na 1914 krijgen we de differentiatie der wegen. Er komen b.v. fietspaden.
 Er komen auto's, waarbij de bestuurder in gesloten ruimte zit en het verkeer wordt sneller. Men komt afgeslotener van elkaar en er moeten afspraken komen. Er komen signalen i.p.v. de roepstem, en wettelijke bepalingen met controle op de naleving.
 Dit noemen we de ORGANISATIETIJD, die de mens aan regels bindt tegenover het aanvankelijke hyper individuele gedrag. Het genoegelijke is weg, het gaat nu om goed of fout. Mensen, die in de improvisatietijd leefden, moeten thans *omleren* en de jongeren moeten *aanleren*. In de dertiger jaren komt er verkeersonderwijs op de scholen. Het gaat nu om KENNIS, OEFENING en RIJVAARDIGHEID. De organisatie legt zich toe op de functionele differentiatie, maar op het platte land duurt de improvisatie nog voort. Thans is daar het organisatietijdperk ingetreden, maar in de steden zijn we al verder.
 Ca. 1950 komt er een nieuwe tendentie. Er komt massale motorisering. Wat doet nu de overheid? Ze gaat de kat uit de boom kijken en begint dan in eerste instantie aan afremmen (bromfietsvoorschriften). Gezocht wordt dan naar maatregelen van het organisatietijdperk, maar dit is niet afdoende gebleken. Men meent te moeten zorgen, dat ten eerste de gevarenbron: mens uitgeschakeld wordt, dus automatiseringen en dat er ten tweede geen waterdichte wetgeving is, maar dat er HOOFDWETMATIGHEDEN komen, waarbinnen improviserend samenspel van de weggebruikers mogelijk is. Doch zo zullen we wel in de automatisering terecht komen.
 WAT GAAT DIT ALLES NU VOOR ONS BETEKENEN?
 In de spitsuren hebben we de grote stoom. Intelligente improvisatie zal moeten groeien. We zullen moeten leren meedenken in het stoomverkeer. En dit alles zal zeker offers vragen.
 Wie doen aan het verkeer mee? De mensen van ca. 60 jaar. Deze stammen

nog uit het improvisatietijdperk. De mensen van na 1947, voor een groot deel afkomstig uit het organisatietijdperk en de jongeren.

We hebben een grote isolatie in het verkeer (denk aan de mens in zijn auto, de fietser torsende tegen de wind). Ieder gaat nog uit van: „My home (auto) is my castle” en elk gedwongen oponthoud is daar een inbreuk op. We spreken dan ook over onze mede-weggebruiker als van „die vervelende vent” enz.

De leuze „wees een heer in het verkeer” maakt te weinig opgang, want het verkeer is anoniem en het is te weinig belonend om hier een „heer” te zijn. Dat is iets anders in de gewone omgang, want daar word je gekend.

In het nieuwe verkeer zal het dus gaan om:

- 1e VERKEERSTECHNISCHE KUNDIGHEDEN,
- 2e SOCIALE VERMOGENS.

Het eerste punt kunnen we onderscheiden in:

Het ontwikkelen van inzicht in het verkeer en vooruitzien, 't leren denken in de zin van het geheel

en beheersing van bepaalde emoties.

Het tweede punt omvat:

Het verwerven van inzicht, doch thans in de psychologische sfeer, en aanpassing en bereidheid tot zelfkennis.

Regels leren is een simpele methodiek, wat niet het geval is bij *verkeers-opvoeding*. Integratie is nodig in ons dagelijks leven. Thans is de situatie nog zo, dat „thuis zijn” iets betekent en „op je werk zijn” iets betekent, maar dat de tijd tussen beide in, wordt beschouwd als „verloren tijd”. Niemand ontkomt aan het mede betrokken zijn in het verkeer, de vraag is, welke belemmeringen we zullen vinden.

En als antwoord vinden we als eerste: de MENSELIJKE PSYCHE.

En niet alleen dat we deze willen beschouwen vanuit de hoek der opvoeding maar we zouden het willen zien als een UITDAGING VAN DE TEGEN-
WOORDIGE MENS TOT SAMENLEVEN.

Het zal moeten gaan om:

- 1e De technische kant,
- 2e De organisatorische kant en
- 3e Om HET SAMENSPEL DER WEGGEBRUIKERS.

De winst, die het realiseren van deze punten op zal leveren, zal leiden tot de opbouw van een stuk gemeenschapszin.

Complimenten zijn als snoepgoed. Men aanvaardt ze dankbaar, vooral als men honger naar waardering heeft. Men belandt echter in een snelbuffet, waar onze honger tijdelijk gestild wordt, doch des te erger terug komt.

Een ander typische uitdrukking van de status is ook vaak, dat men voor een hogere rang geen verantwoording behoeft af te leggen, waar het kleine afwijkingen van de regelmaat betreft, b.v. de één moet vragen: „mag ik naar de tandarts?” de ander: „Ik ga even naar de tandarts”, een derde: „ik ga even weg”.

De wijze van beloning is status-aanduidend. Men spreekt van: dag- en weekloon, maand- en jaarsalaris, alsmede de wijze waarop men de beloning ontvangt: in een loonzakje, en daarbij moet men in de rij staan, op de giro gestort, waarbij het afrekeningsstrookje wordt gebracht. En zo zijn er nog veel meer statussymbolen.

Het doorbreken hiervan schept onbehagelijke gevoelens.

Al deze statussymbolen en het willen bezitten daarvan komt voort uit het geldingsstreven van de mens, en we zouden dat in drie punten kunnen onderscheiden:

1. De behoefte om de status te bevestigen.

Probleem is dan: het aannemen van de statussymbolen van de groep waar men intreedt en het distantiëren van de vorige groep.

2. Het handhaven van de status.

Probleem is: wanneer anderen de symbolen trachten toe te eigenen, dit terugwijzen.

3. Het streven naar statusverhoging.

Bij de nabespreking werden nog opmerkingen gemaakt, dat veel van de status en de statusproblemen in verband gebracht konden worden met het minderwaardigheidsgevoel, en dat de oplossingen gezocht worden langs „unschlichen” weg, waarbij van werkelijke menselijke verhoudingen geen sprake is.

Onder grote belangstelling hield mevrouw S.E. van Emde

op 16 december 1961 een lezing over:

ANGST IS EEN SLECHTE RAADGEVER,

waarvan hier een verslag volgt

De mens is zich bewust van eigen onbetekenendheid en nietigheid in vergelijking met het universum, de kosmos.

We zouden eventueel een onderscheid kunnen maken tussen:

- 1e. VREES, die gericht is op een bepaald object, dat men kan beschouwen, ontleden, aanvallen of dulden. Men kan handelend ertegen optreden, er zodoende deel aan hebben, zelfs al is het in de vorm van een worsteling.
- 2e. ANGST, die geen object heeft. Aan angst zonder meer is men hulpeloos overgeleverd. Hulpeloosheid in de toestand van angst kan men bij dieren en mensen opmerken.

Vaak gaat het hier om de grotere of nieuwere machine, of de plaats in de werkplaats (bij het raam of bij de deur).

Ook aan de plaats wordt een zekere status verbonden, welke dikwijls in volgorde van anciënniteit bereikt wordt. Dit is een uitgesproken groepsnorm. Is er dus geen officiële status vastgesteld door de leiding of directie, dan kan men zich geen status „aanmeten“. Een status wordt n.l. altijd door anderen toegekend, men kan deze niet zelf creëren. De status vastgesteld door de groepsnorm, kan aan verschillende feiten worden ontleend. (een bepaalde leefwijze, een belangrijke plaats in de sportbeoefening enz.) Deze status heeft echter alleen betrekking op een bepaalde gemeenschap.

Dan spreken we nog van INSTITUTIONELE STATUS (b.v. chef) en PER—SOONLIJKE STATUS (b.v. goede chef voor het personeel). Deze laatste krijgt ondanks gelijke rang, toch een hogere plaats. Het gaat voor iedereen om de waardering.

STATUS is de plaats in het SOCIALE WAARDERINGSSYSTEEM.

(is men weinig in tel op kantoor, dan kan men b.v. een gewaardeerd secretaris van een vereniging zijn)

Ook gaat het om de bepaalde rol die men speelt, hoe men zich gedraagt op grond van het feit dat men een bepaalde positie bekleedt.

Wanneer iemand uit zijn rol valt, neemt de maatschappij — de collega's — hem dat kwalijk; men voelt dit dan aan als een statusbedreiging, verlaging.

Er zijn vele STATUSSYMBOLEN, al of niet direct zichtbaar. Daar is b.v. het plat of beschaafd spreken, beide zijn al of niet gewaardeerd in bepaalde groepen. Waar het plat spreken norm is, heeft de beschaafd sprekende het „te hoog in z'n bol“.

Verder is het bezit van een auto, merk en jaar, een statussymbool. En denk aan allerlei uniformen.

Ook kan men vaak opmerken, dat sommigen in kantoor of werkplaats een persoonlijke noot kunnen aanbrenge(n). (portret of bloemen op 't bureau, gebruik van woorden uit andere groepen.) Gewezen wordt ook nog op omgang met personen uit andere groepen, daar „straalt wat van af“.

In verschillende groepen, b.v. bedrijven, kunnen al deze statusverschillen tot grote moeilijkheden aanleiding geven. Men tracht dan deze statusverschillen zoveel mogelijk te voorkomen of te reglementeren. Voorbeeld: Arbeiders in overall, onderbazen in grijze stofjassen, bazen in witte jas en de chefs in colberts.

Maar daarmee zijn de problemen niet opgelost. Verschillenden gaan nu trachten zich de statussymbolen toe te eigenen. (de bazen komen nu ook in colbert: en de chefs zullen nu wat nieuws moeten gaan verzinnen om hun chef-zijn tot uitdrukking te brengen.)

Overal bestaat de neiging om meer te schijnen dan men is, hogere statussymbolen te bemachtigen. Het vermelde komt op allerlei gebieden voor, b.v. in regeling van werkzaamheden, bij 'n bepaalde rang mag men niet roken en op kantoor wel. Van brandgevaar als motivering was dan geen sprake. Ook het gebruik van prikklokken wijst op dit verschijnsel.

NIEUWE WEGEN IN DE VERKEERSOPLEIDING

Voordracht door de heer J.F. Moens,
gehouden te Amersfoort 2 juli 1961

In een zeer boeiend betoog, zette de heer Moens ons uiteen met welke moeilijkheden men te kampen krijgt, wanneer men tracht de mensen zo op te voeden, om te bereiken, dat ze beter aangepast zullen zijn, om deel te nemen aan het moderne verkeer.

Allen moeten trachten een goed „medespeler“ te worden in het verkeer. Dit is geen gemakkelijke opgave, gezien de menselijke hebbelijkheden, die voor het verkeer even zoveel gevarenfactoren betekenen. De vooraf vertoonde film gaf daar wel een sprekend beeld van, en iedere toeschouwer zal wel iets van zich zelf herkend hebben in de vijf verschillende autobestuurders.

In de steeds kleiner wordende wereld met z'n snelle berichtgeving en moderne verkeer, neemt de techniek een steeds grotere plaats in. De krachten waarmee we omgaan, worden steeds groter en gevaarlijker. En allen moeten er mee om kunnen gaan of men wil of niet op straffe des doods. In ons „veilige“ huis b.v. gebeuren meer dodelijke ongelukken dan in de fabrieken!

Opvoeding is dus zeer urgent. Doch volwassenen opvoeden is een moeilijke opgave. Prof. Langeveld spreekt zelf van een onmogelijkheid.

Beter is het bij de kinderen te beginnen. Doch eerst na 28 jaar vechten, is thans het geven van verkeerslessen op de scholen wettelijk ingevoerd. Maar vaak is dat alleen een farce omdat, de goeden niet te na gesproken, de onderwijzers zelf er weinig of niets van weten.

Hoe komt het nu, dat het zo moeilijk is, mensen iets te leren?

In den regel heeft men gedacht te kunnen volstaan met *de aanbieding* van de stof, doch dit is niet voldoende gebleken.

Andere factoren, als *de bereidheid tot opname* en *het integreren van de stof* moeten in het leerproces betrokken worden.

Daarbij speelt de leeftijd een belangrijke rol.

Een kleuter b.v. leert wat **CENTRAAL IN ZIJN BELANGSTELLING STAAT** en wat bovendien **SAMENHANGT MET HET OUDERLIJK HUIS**. Het kind van 3 tot 4 jaar leeft in de periode van de kritiekloze nabootsing. Bij hem komt het dus in hoofdzaak aan op het preciese voorbeeld. Op de kleuterscholen moet men dus de ouders vooral aanpakken, om hun op het belang van de eerste verkeerslessen te wijzen, en toe te passen op weg van school naar huis.

Op de lagere school heeft 't kind behoefte aan **AUTORITEIT**. De mate van sympathie voor de autoriteit bepaalt hetgeen opgenomen wordt. Het kritiekloze nabootsen wordt een bewuster *nadoen*. „Juffie“ is het symbool voor die autoriteit, en wat „juf“ zegt is een opdracht waar ze graag aan voldoen.

Na ongeveer het tiende jaar komt er kritiek. Op deze leeftijd willen de kinderen *niet meer aannemen op gezag*.

Hier past meer de EMPIRISCHE OPVOEDING, die wij nog niet of niet voldoende kennen.

In Amerika b.v. stelt men hiervoor oude auto's beschikbaar, waarin het kind met de leraar gaat rijden. Het kind rijdt, en de leraar zegt: „nu remmen“; zo ervaren ze hoe groot de remweg is. (Bij een snelheid van 70 km. blijkt de remweg ca. 70 meter, wil je inhalen met 50 à 75 km. snelheid, dan is er ca. 250 m. nodig).

Wat vroeger perifeer was opgenomen, moeten ze nu bewust verwerven.

Na het dertiende jaar zijn de kinderen meestal erg egocentrisch.

Iedere opvoeding moet adequaat zijn. Telkens moet er *opnieuw* verkeersopvoeding gegeven worden, aldus méé doorgroeien naar de volwassenheid. Ook in de adolescentie, voor de „bromnozem“ moet er verkeersopvoeding zijn. Er zijn wel cursussen, doch die geven veel wat regelkennis en daardoor verandert de persoonlijkheidsstructuur niet. Deze is zozeer egocentrisch, dat zij nooit ziet wat zij zelf, doch wel wat eventueel „de ander“ doet. De adolescent staat geheel tegenover het verkeer, en de verkeersopvoeding moet dus trachten om het sociaal verkeersverband in hun bewustzijn te brengen.

In het verkeer heersen onpersoonlijke verhoudingen. Deze anonimiteit moet verbroken worden.

Daarom moeten er kleine groepen gevormd worden van ca. 15 personen, die elkaar kennen of elkaar leren kennen.

Alleen dan kunnen verkeersproblemen besproken worden. Wat zou b.v. de oorzaak kunnen zijn van dit of dat bij Piet op de hoek, of waar Jan bij betrokken was? Het blijkt dan dat nooit „ikzelf“ doch steeds „de ander“ de oorzaak was. Doch „ieder mens maakt wel eens fouten“. Een volgende keer moet iemand dan een „bijna ongeluk“ beschrijven. Meestal komen ze dan met eigen problemen, mogelijk hebben ze wel eens zelf „een bon“ gehad, en bij de bespreking in de groep wordt de spreker zich bewust wat fout was. Slechts een NATUURLIJKE HOFFELIJKHEID en EEN GEZONDE MORAAAL kunnen de basis vormen van de verkeerswetgeving.

Men is doende om cursussen te geven die 6 à 8 weken duren. Eén maal per week 2 uur. Hierbij wordt veel zichtbaar gemaakt, met gevolg, dat men gaat opletten in het echte verkeer.

In het algemeen wordt er slecht waargenomen. Een goede oefening is de „noem-wat-je-ziet“-methode. Hierbij wordt door de één alles hardop genoemd wat waargenomen wordt, terwijl een ander controleert. Spoedig blijkt dan, dat men meer gaat zien. Opgemerkt dient te worden, dat de oefening *in het verkeer* plaats moet hebben.

Op deze wijze wordt er als het ware *een verkeersbril gesmeed*.

Nu nog iets over de beboetingen in verband met de verkeersopvoeding. Het giraal afdoen van boeten heeft dan geen enkele zin, ja, kan zelfs funest zijn (b.v. liever een boete riskeren, dan mijn order mislopen, zegt de zakenman).

Ook hier tracht men tot meer efficiënter maatregelen te komen. In Canada kost het de overtreder een hele dag, waar hij niet onderuit kan. De rechter bespreekt uitvoerig de overtredingen en de geverbaliseerden zijn verplicht aanwezig te zijn. In Dordrecht krijgt men voor een overtreding een onvoorwaardelijke kleine en een voorwaardelijke grote boete. Daarbij inbegrepen is het volgen van een verkeerscursus binnen 8 weken tijd. Meestal komt men daar eerst met ressentiment, doch na één of twee keer is men in de groep opgenomen, en doet dan enthousiast mee.

Er blijven echter nog tal van wensen over. Zo moesten b.v. leraren een verkeerscursus volgen. Dit zou een grote „sneeuwbalwerking“ hebben. In 't algemeen willen de bedrijven wel meewerken, daar een vijfde deel der verzuimen door het wegverkeer wordt veroorzaakt.

Tezamen zijn er veel goedwillenden. De mate van hun inzicht hangt echter af van hun wellevenshouding.

mevrouw L.-G.

STATUS- EN PRESTIGEPROBLEMEN IN WERKGROEPEN EN ORGANISATIES

door de heer drs. H.W. van Sassen, psycholoog

Zowel in de sociologie als in de sociale psychologie wordt het begrip STATUS gehanteerd.

Sociologie is wetenschap van de menselijke samenleving.

Status is de toestand of hoedanigheid, waaraan bepaalde rechtsgevolgen verbonden zijn.

Elk gedeelte der samenleving, b.v. instelling, bedrijf, dorpsgemeenschap heeft een bepaalde sociale structuur; dit is de wijze waarop het samengestelde geheel is opgebouwd. Hierin hebben alle mensen en dingen hun plaats. Het gaat nu om de plaats van de persoon in deze structuur. Status drukt uit de VERTICALE GELAAGDHEID van de maatschappij; d.w.z. waar en wat iemand werkt, doch ook welke volksaard, welke loongroep hij heeft enz. Bakker of burgemeester, dan zal ieder wel burgermeester „hoger“ klassificeren. Er bestaat een bepaalde rangorde van de functies van gewicht. En er is een zekere niet-officiële overeenstemming betreffende de volgorde. Het schijnt een soort groepsnorm te zijn.

Verder bestaat er nog een SOCIALE AFSTAND. N.m. de plaats in het geheel, is er bij geringe afstand intimiteit en bij grote afstand onbekendheid met elkaar (rassenverschillen). Hier gaat het dus om de HORIZON-TALE AFSTAND.

De maatschappelijke ladder wordt gevormd door de verticale verschillen. Toch bestaat er ook bij personen van gelijke rang op de maatschappelijke ladder een statusverschil, eigenlijk een meer geaccidenteerd terreinverschil.