

Hódi Sándor

## A BALESETI HAJLAM ÉS A FRUSZTRÁCIÓ

---

A tényleges cselekvésben fel nem oldódó frusztráció sokféle hatást fejthet ki, sokféle következménnyel járhat. A konstruktív cselekvés hiányának egyik leggyakoribb következménye a regresszió. A frusztrált személyek egy idő után hajlamosak felhagyni a konfliktushelyzet megoldására irányuló konstruktív próbálkozásaikkal és primitívebb viselkedésformákhoz térnek vissza. Ezt nevezi a pszichológia regresszióknak.

A regresszió lehet tartós és átmeneti, szituatív jellegű. Az olyan ember például, aki türelmét veszítve földhöz vágja vagy megrugdossa a keze ügyébe eső tárgyakat, átmeneti jellegű regresszív viselkedést tanúsít. Az ún. „ideges” embereknél ugyanaz a tehetetlenség és türelmetlenség már életérzéssé, a neurotikus viselkedés tartós alapjává válik. A regresszió még finomabb, eldolgozottabb formáinál a frusztráció szervi funkciózavart vált ki, „betegség” alakját ölti.

A düh, az ingerültség az egyén frusztrációs tolerancia-küszöbétől és az ingerhelyzet átélési módjától függően másféle viselkedésbeli, pszichés és szomatikus levezetést is kereshet magának. A szenvedélyes dohányzók, notorikus alkoholisták, kábítószer-élvezők, nyugtatókon élők, de a kórosan kövér vagy sovány emberek között is sok a frusztrált személy. Számos jel arra utal, hogy a torz indulati élet megnyilvánulásának kell tekintenünk a baleseti hajlamosságot is, ami a balesetveszélyes személyek frusztrációs magatartásával függ össze. Az alábbiakban kizárólag ezzel a kérdéssel, a baleseti hajlam frusztrációs vetületeivel kívánunk foglalkozni.

•

Freud nevéhez fűződik az a gondolat, amely a baleseti hajlamot „önbüntetéssel” magyarázza. Ez a gondolat, kevés változattal, ma is tartja magát. E szerint a baleseti hajlam az ember önmagában való öntudatlan kártevési törekvésének az egyik megnyilvánulási módja, vagyis a balesetek jelentős része tulajdonképpen nem más, mint öndestrukciónak.

Mi lehet ennek az öndestrukciónak az alapja?

A frusztráció, a kudarcok sorozata, az ebből származó agresszió kényszerű visszafogása, elfojtása az embert előbb vagy utóbb elégedetlenné teszi nemcsak környezetével, hanem önmagával szemben is. Ez az elégedetlenség, az egyén maga ellen hangolódása az önutálatig fokozódhat, ami könnyen átcsap az élet „szabotálásába”: akut vagy krónikus, rejtett vagy durva önpusztításba. Az, amit mi köznapi szóhasználatnál egyszerűen csak gondatlanságnak hívunk, valójában nem más, mint önmagunkkal való elégedetlenségünknek, mi több: öngyűlöletünknek a megnyilvánulása. Az öngyűlölet és az öndestrukciónak megnyilvánulhat önmagunk túlhajszolásában, a mértéktelen dohányzásban és alkoholfogyasztásban, a munkavédelmi eszközök mellőzésében, ittas vezetésben, gyorsajtásban, a közlekedési szabályok be nem tartásában, s egyáltalán az egészséges életvitelhez szükséges kellő elővigyázatosság hiányában. De az önmaguk ellen irányított „támadások” áldozatai azok is, akik addig járják körbe az orvosokat, amíg nem sikerül kiszedetniük vakbelüket, epehólyagjukat, illetve amíg a legkülönbözőbb tünetekre hivatkozva nem sikerül leszázalékoltatniuk — csökkent értékűnek nyilváníttatniuk — magukat. A sort végül azok zárják, akik balesetet balesetre halmoznak, anélkül hogy tudatában lennének magatartásuk okának, vagy sejtjenék, hogy tulajdonképpen önnön életüket „szabotálják”.

A balesetre hajló személyek ilyen értelemben vett „gondatlansága” nyilvánvaló. A kérdéses legfeljebb az, hogy az önmagukban való öntudatlan kártevési törekvés helyett nem volna-e helyénvalóbb némely esetben tudatos öndestrukciónak beszélni? A balesetek okainak pszichológiai elemzése alapján ugyanis mind valószínűbbnek látszik, hogy a baleseti hajlam formájában megmutatkozó személyiségzavar gyakran csap át öngyilkosságba. Ami fordítva is áll: a közutakon elkövetett öngyilkosságok gyakran keltik közlekedési baleset látszatát.

A balesetre hajlamos személyek érzelmi-indulati életének torzulása korántsem szűkíthető le az ún. „befelé forduló” agresszióra. Vannak szerzők, akik — elsősorban a közlekedési balesetek előidézőinek pszichés habitusát vizsgálva — az érzelmi-indulati élet másik végletes formáját, a „kifelé irányuló” agressziót tekintik a baleseti hajlam legfőbb okának. Így például Isaac Rubin a „kártékony vezetői psziché” legfőbb árulkodó vonásának a közutakon való agressziókiélést tartja, amit ő az elfojtott vagy eltorzított indulatokkal magyaráz. „Milyen gyakran lehet látni, hogy az úgynevezett kedves, könnyed emberek omnipotens őrületekké válnak az országúton” — írja *A dühös ember* c. munkájában.<sup>1</sup> Az úton ugyanis végre lehetőségük nyílik megbosszulni mindazt a sérelmet, amit a köznapi életben „békeszerető” és „nyájas” emberként, a „jó fiú” státusára ügyelve, hiúságuk elszenvedett. Az autó a bosszúállás félelmetes fegyverévé válik kezükben, mert — beleértve a halálos gázolást is! — lehetővé teszi a rejtett agressziókiélést a „békeszerető” és „nyájas” ember mentális integritásának megőrzése mellett, vagyis annak veszélye

nélkül, hogy a társadalmi nyilvánosság a gázolót gyilkos indulataival szembesítené.

Súlyos vádak ezek, s aligha alap nélküliek. A mai ember érdeklődésének legfőbb tárgya, sokak számára egyenesen életcél az autó megszerzése. A példátlan méretű autószenvedély szükségképpen hívta fel a pszichológusok figyelmét egy sor lelki elferdülésre. Mindenekelőtt az autóban rejlő kompenzációs lehetőségekre, illetve az emberek ilyen jellegű mérhetetlen igényére. Az autó, mint kitűnt, olyan lehetőségekkel ruházta fel az identitás- és önértékelési zavarokban szenvedő embert, ami teljesen megmételtyezi, amint vezetői ülésbe kerül. Minél komplexusosabb valaki a mindennapi életben, annál inkább kiteljesedni érzi magát a volán mellett. Mint névtelen figura az autóban a forgalmas országúton — mintha tudása, képessége, ereje megsokszorozódna — egyszeriben „versenyképesség” válik másokkal. „Mennyivel könnyebb ily módon levezetni a testvéri versengést, a szexuális kielégítetlenséget, azt, hogy képtelen elviselni főnökét, feleségét, anyját és mindazt a negatív indulatot, amit ők kiváltanak benne”, így Isaac Rubin, aki szerint „azért van olyan sok autóbaleset, mert sok ember vezetés közben, a kocsiban és a kocsival, az úton éli ki dühös indulatait”. Lehetséges, hogy sokan közülük nincsenek is tudatában ellenséges hajlamaiknak, a balesetveszélyes szituációkra és az ismétlődő karambolokra azonban pszichológiailag mégis úgy kell tekintenünk, mint a tudat alatti szándék bizonyítékaira. A balesetveszély és az agresszió összefüggéseire természetesen mások is felfigyeltek, olyannyira, hogy ma már a gépkocsiveetői alkalmasságvizsgálatok egyik elvi célkitűzése az agresszív személyek kiszűrése. Ez az elvi célkitűzés azonban nehezen valósul meg a gyakorlatban, mivel az érintettek személyi tulajdonságai diagnosztizálásának, illetve közlekedésből való kizárásának számos akadálya van. Minden alkalmasságvizsgáló teszt csak bizonyos valószínűségi érték mellett szűri ki az alkalmatlannak látszó személyeket, így óhatatlanul kiszűr — alkalmatlannak nyilvánít — bizonyos számú alkalmas személyt is. Ezért felmerül a kérdés, hogy a kiszűrésnél mire fektessünk nagyobb hangsúlyt: arra, hogy a vezetésre alkalmas személyek közül minél többen vezetői engedélyhez jussanak, vagy, hogy minél több balesetveszélyes személyt kizárjunk a közúti forgalomból. A kettő együtt, sajnos, nem megy. Így, ha az előbbi lehetőség mellett döntünk — és a gépkocsiveetői kiválasztását illetően ez a fajta szelekció folyik mindenütt a világon — óhatatlanul sok vezetésre alkalmatlan személy is vezetői engedélyt kap. Ha viszont az utóbbi szempontnak szerzünk érvényt mindenáron — amire például az űrhajósok szigorú tesztelési próbáit hozhatnánk fel mintául — a vezetésre csakugyan alkalmatlan személyek többségének kiszűrése mellett számos vezetésre alkalmas személyt is kizárnánk a forgalomból. Néhány vezetésre alkalmatlan személy még mindig bekerülne a forgalomba, s hogy azokat is kiszűrhesük, a további szigorításokkal radikálisan lecsökkentenénk a vezetésre jogosultak számát is. A forgalom, még a pszichológiai-

lag kívánatosnak látszó követelmények betartása esetén is alaposan megcsappanna, hát még, ha a maximális közlekedésbiztonság lenne a cél, amire egyébként szívesen hivatkozunk.

Miután kitűnt, hogy a közlekedésben való részvétel a megfelelő gépjárművezetői tudáson, ügyességen, rátermettségen kívül egy sor olyan személyi tulajdonságot — jellembeli szilárdságot, nagy önuralmat, szigorú önkontrollt, jó előrelátó képességet — követel, amivel a közlekedésben részt vevők jelentős hányada nem rendelkezik, a vezetői engedélyek kiadásával kapcsolatban a fenti dilemma állt elő. E dilemmát úgy oldották meg csaknem mindenütt a világon, hogy a beválást a gyakorlatra bízzák. Azaz a közutakon derül ki, hogy a gépjárművezetői engedélyhez jutottak hány százaléka bizonyul ténylegesen alkalmasnak a közlekedésben való részvételre, s hány százalékkuk használja a kocsiját agressziókiélésre, gázolásra. A baleseti statisztikából következtethetünk az arányokra.

Közlekedésbiztonsági szempontból logikusnak tűnne az alkalmasságvizsgálatok megszigorítása, ennek következtében azonban, a már jelzett okok miatt, minimálisra zsugorodna a gépjárművezetői engedéllyel rendelkezők száma is. Tekintettel azonban arra a körülményre, hogy ma szinte minden épkézláb ember legfőbb, csaknem egyetlen álma, hogy gépkocsiveetői engedélyhez — illetve autóhoz — jusson, és hogy ennek a hatalmas keresletnek a kielégítése a fegyvergyártás mellett talán a legjobb üzlet a világon, a balesetveszélyes személyek maximális kiszűrését célzó alkalmasságvizsgálatok bevezetését illuzórikus volna várunk. Nincs az a hatalom, ami a kereslet részéről jelentkező nyomásnak és a kínálkozó profit csábításának ellent tudna állni.

A balesetveszélyes személyek várhatóan tehát továbbra is ott száguldoznak a forgalmas közutakon tovább rontva a közúti közlekedés biztonságát. A veszély mértékét hadd illusztráljuk mindjárt néhány adattal.

Jugoszlávia útjain 1984-ben 39 014 közlekedési szerencsétlenség történt. Ezekben 4176 személy vesztette életét, 53 317 személy pedig könnyebben vagy súlyosabban megsérült. Az áldozatok közül legtöbb a gépjárművezető; 1781, majd a gyalogosok következnek; 1287, s végül a gépjármű utasai: 1108 fő. Ami a sérülteket illeti: 22 080 gépkocsiveető, 12 187 gyalogos, 19 050 utas és egyéb személy.<sup>2</sup> Különösen aggasztó, hogy a közlekedési szerencsétlenségek áldozatai között, nálunk is, mint világszerte, egyre több a gyerek és a fiatalok személye. Olyannyira, hogy az 5—25 évesek korosztályában a baleset a leggyakoribb halálok, a 25—44 évesek korosztályában pedig a második leggyakoribb halálok.<sup>3</sup> Az emberélet első felében tehát a baleset jelenti a legnagyobb és legközvetlenebb életveszélyt. Sajnálatos módon ez a tény mintha egyáltalán nem befolyásolná az emberek viselkedését.

\*

Átmenetileg mindannyian kerülhetünk olyan helyzetbe, hogy hajlamosabbá válunk balesetre. Vannak olyan személyek, akiknél ez tartós állapot, csaknem egész életvitelüket meghatározó pszichés prediszpozíció. Amíg a balesetre kevésbé hajlamos személyek minden szituációban igyekeznek minimálisra csökkenteni a baleseti veszélyt, a balesetre hajlamos személyek olyan kockázattal élnek — dolgoznak, szórakoznak, vezetnek —, ami jelentősen megnöveli a baleset bekövetkezésének valószínűségét.

A munkahelyi balesetekre vonatkozó vizsgálatok tanulsága szerint a balesetre hajlamos (illetve balesetet szenvedett) személyek kevésbé eredményesek munkájukban, mint balesetet nem szenvedett társaik. S akik munkahelyükön megsérülnek, gyakrabban szenvednek sérülést a munkahelyen kívül is, otthon vagy a közlekedésben. Savičević és munkatársai<sup>4</sup> öt éven át kísérték figyelemmel a balesetet szenvedett személyek életének későbbi alakulását, s azt tapasztalták, hogy azok gyakrabban fordultak meg az üzemorvosi rendelőben, többször voltak betegszabadságon, gyakrabban panaszkodtak neurotikus és pszichoszomatikus tünetekre, mint balesetet nem szenvedett munkatársaik. Általános tapasztalat, hogy a munkából való kimaradások mintegy 20%-a balesetre vagy balesettel összefüggő betegségre vezethető vissza. És ha ehhez azt is hozzá tesszük, hogy a balesetek 85%-át a dolgozók mintegy 15%-a követi el, aligha alaptalan baleseti hajlamról beszélni és annak okai után kutatni.

Egyes vélemények szerint a balesetre hajlamos személyek legfőbb jellemzője, hogy alacsony frusztrációs toleranciával rendelkeznek, túlzottan egocentrikusak, és „én”-bizonytalanságban szenvednek. Állandó elismerésre vágnak és ennek az elismerési vágnak a függésében élnek. Ezen az állásponton van a magyar származású Alexander is, aki Freud koncepciójának követőjeként a balesetezést a másokon való bosszúállás, illetve a bosszú miatti önbüntetés cselekményeként értelmezi.<sup>5</sup> Ezek a szado-mazochisztikus személyek ráadásul nagyon hirtelenek, minden belső feszültség és impulzus azonnali cselekvést vált ki belőlük. Indulatoságuk, nagyfokú reaktibilitásuk miatt az előrelátókéesség nem éppen erős oldala személyiségüknek Dunbar, aki külön tanulmányozta azokat a betegeket, akiknek balesetük volt, szintén arra a megállapításra jutott, hogy a balesetre hajlamos emberek „a gyors tettek emberei”. Nem ügyetlenek és nem buták, de megfontolatlanok, s nemcsak a közelebbi, de a távolabbi célokkal sem törődnek sokat. Akiknek súlyos balesetük volt, hajlamosak arra, hogy további baleseteket idézzenek elő, akiknek több kisebb balesetük volt, valószínűbb, hogy súlyos baleset éri majd őket. Dunbar úgy találta hogy a balesetre hajlamos személyek mélységesen láznak a tekintélytisztelet mindenféle formája ellen, a társadalmi normákat és szabályokat nehezen viselik el, így „személyiség típusuk közel áll a fiatalokorű bűnözökhöz”.<sup>6</sup>

Mások erős pozitív korrelációt találtak a baleseti hajlam és a mun-

kahelyről való önkényes távolmaradás, illetve az általános kriminalitás és a közúti közlekedésben való közvetlen veszélyesség között. Ezekre a munkákra, valamint saját kutatásaira támaszkodva fogalmazza meg Udo Undeutsch tézisé, mely szerint minél erősebb valakiben az általános bűnözési hajlam, annál nagyobb valószínűsége van annak, hogy az illető közlekedési bűncselekményt fog elkövetni.<sup>7</sup>

Ronald Mackeit egy amerikai biztosítótársaság ipari balesetekről közölt statisztikai kimutatását elemezve jutott arra a következtetésre, hogy a balesetek 80%-a baleseti hajlam formájában megmutatkozó személyiségzavarnak tulajdonítható, s csak a visszamaradó 20%-át okozza géphiba, szakértelem hiánya stb.<sup>8</sup> A balesetveszély tehát, úgy tűnik, a személyiség mélyén gyökerezik, és valamiként a frusztrációs feszültség sajátos feldolgozási módjával, pontosabban a frusztrációs feszültség elaborációs képességének a hiányával függ össze. A frusztrációs feszültség elaborációs képességének a hiánya miatt a balesetre hajlamos személyek váratlan helyzetekben olyan megoldást keresnek, ami lényegét tekintve nem esik egybe az adott szituációban társadalmilag elvárt és elfogadott viselkedéssel, a jog és a társadalmi nyilvánosság azonban jobbra mégis szemet hűny fölötte, illetve a jogi értelemben vett vétkesség megállapításával elintéztnek tekinti a kérdést. Ez a más deviáns jelenségekhez viszonyított nagyfokú tolerancia óhatatlanul a baleseti diszpozíciós faktorok felerősítése irányába hat, amelyekben együtt manifesztálódnak a kriminalitás és a szuicídium (önmagukban véve nagy morális elítélés alá eső) elemei. Hogy a baleseti hajlam együtt jeleníti meg a kriminalitás és a szuicídium elemeit, azt Moreno szociometriai vizsgálatának az eredményei is megerősítik. Moreno az egyén csoporton belüli helyzetét és viselkedését vizsgálva arra figyelt fel — amit Moreno szociometriai skáláját alkalmazva mások is megerősítettek —, hogy azok a személyek hajlamosabbak leginkább balesetre, akik rossz státussal rendelkeznek, akik kiteszítottnak és eldobottnak érzik magukat a csoporttagok részéről, vagy legalábbis népszerűtlenek. A csoportba való beilleszkedési nehézségeik miatt ezeket a személyeket a csoport ellenérzéssel fogadja, ellenségesen kezeli, ami miatt ők maguk is ellenségesen viszonyulnak környezetükhöz, s végső soron önmagukhoz is.<sup>9</sup>

\*

De vajon csakugyan így van-e mindez? Összefüggést mutat-e a balesetveszély a frusztrációs feszültség feldolgozási módjával, az elaborációs képességek hiányával? Egyáltalán, nagyobb-e a balesetek valószínűsége bizonyos egyéneknél, és ha igen, akkor hogyan ismerhetők fel ezek az emberek, milyen reakciók jellemzik őket?

Ezekre, és más hasonló, velük szorosan összefüggő kérdésekre keressünk választ az alábbi elemzésünkben. Ennek az elemzésnek az elvégzése számunkra egyébként annál is inkább kézenfekvőnek látszik, mivel

az átfogó igényű szociálpszichológiai felmérésünk<sup>10</sup> — amelynek a frusztrációs helyzetekben tanúsított viselkedés egyik alapvető összetevője — lehetőséget kínál a baleseti hajlammal kapcsolatosan ismertetett elméleti előfeltevések empirikus ellenőrzésére, illetve az imént felvetett kérdéseink eldöntésére. Az elemzés elvégzéséhez „mindössze” arra lesz szükségünk, hogy a balesetet szenvedett személyek frusztrációs-teszt eredményeit meghatározott személyiségmutatók mentén összevessük a balesetet nem szenvedett személyek teszteredményeivel. Az összevetés során, mint jellegzetes személyiségmutatókat, Rozenzweig frusztrációs tesztjének hat fontosabb dimenzióját vesszük alapul. Ilyenformán fényt deríthetünk

- a balesetek gyakorisága és a „befelé irányuló agresszió” (I),
- a balesetek gyakorisága és a „kifelé irányuló agresszió” (E),
- a balesetek gyakorisága és a „be-nem-avatkozó magatartás” (M),
- a balesetek gyakorisága és a „hatékonysági igény” (N—P),
- a balesetek gyakorisága és a „reaktibilitás” vagy „én”-erő (E—D),
- valamint a balesetek gyakorisága és az „akadály predominációja” (akadály-hangsúly mértéke) közti összefüggésre.

Hipotézisünk a következő. Ha a balesetek eloszlása a véletlenül működik, akkor a balesetet szenvedett személyek százalékos aránya az egyes mutatók mentén egyenlő eloszlást fog mutatni a balesetet nem szenvedett személyekével. Ha viszont mást tapasztalunk, ha az eloszlás nem lesz arányos, az a baleseti hajlam mibenlétének közelebbi meghatározására kínál lehetőséget. A várható egyenletes eloszlástól való eltérés ugyanis a balesetben szerepet játszó — a balesetek gyakoriságát befolyásoló — személyiségfaktorokra fog fényt vetni. A kapott eredmények alapján eldönthetjük, hogy igazoltnak látszik-e a „baleseti hajlam” fogalmának bevezetése és használata, s ha igen, azt is körvonalazni tudjuk, hogy milyen személyi sajátosságokhoz, frusztrációs attitűdhöz kötött a baleseti hajlam kialakulása.

A baleseti hajlam fogalmával kapcsolatban azonban — akár igazolást nyer e fogalom használata, akár nem — már e helyütt fontos hangsúlyoznunk, hogy a baleset várható bekövetkezésének nagyobb valószínűségét kell értenünk alatta, ami azonban nem jelenti annak szükség-szerű bekövetkezését is egyúttal. A várható események bekövetkezése, így a baleseti hajlam manifesztálódása is, esetleges, azaz sok mindentől függ. Még a nagy valószínűséggel várható események sem következnek be szükségszerűen meghatározott időn belül, s különösképpen nem a körülmények alakulásától függetlenül. A munkahelyi balesetek esetében például a balesetek bekövetkezésének gyakoriságát a baleseti hajlam mellett, ám attól nem teljesen függetlenül, nagymértékben befolyásolja a szakmai felkészületlenség, a védőeszközök alkalmazásának hiánya, az alkohol, a fáradtság stb. Hogy melyik tényező, milyen szerepet játszik a balesetek kiváltásában, az külön kutatások tárgykörébe tartozik. Mi ilyen részletességgel nem kívánunk foglalkozni a balesetek hátterének

összetevőivel. Nem foglalkozunk tehát olyan balesetkiváltó okokkal, mint a fáradtság, rossz munkaszervezés, családi konfliktusok, nem megfelelő munkagépek, rossz szerszámok, munkavédelmi eszközök hiánya, monoton munka, zajos környezet, gyenge megvilágítás, magas norma, túlfeszített munkatempó, közöny, érdektelenség stb. Mi ezúttal kizárólag annak kimutatására és eldöntésére teszünk kísérletet, hogy a megtörtént és regisztrált balesetek alapján — függetlenül az azok kiváltásában nyilvánvalóan szerepet játszó ezer más tényezőtől — beszélhetünk-e a balesetek bekövetkezésének nagyobb gyakoriságáról bizonyos személyiségjegyekkel összefüggésben vagy sem. Mivel a megtörtént, regisztrált balesetek a balesetek bekövetkezési valószínűségének a minimumát jelzik (a baleseti hajlam ennél mindenképpen csak nagyobb valószínűséggel várható eseményt jelez előre), a balesetveszélyre utaló személyiségjegyeknek, amennyiben a balesetek eloszlása alapján fel kell figyel-nünk ezekre, joggal tulajdoníthatunk a konkrét vizsgálat eredményeinél általánosabb érvényt.

\*

Lássuk talán először a baleseti hajlam (balesetek gyakorisága) és a befelé irányuló agresszió összefüggéseit. Megerősítik-e vajon felmérési eredményeink Freudnak azt a gondolatát, hogy a balesetveszély az emberek önmagukban való öntudatlan kártevési törekvéssel magyarázható? Ennek a kérdésnek az eldöntéséhez az I-értékek eloszlását kell szemügyre vennünk.

Rozenzweig frusztrációs-tesztje az I-értékek alapján (mint ahogyan minden más személyiségmutató esetében is) három kategóriába sorolja be a vizsgált személyeket, aszerint, hogy a kérdéses reakció mennyire jellemző rájuk, mennyire domináns vonása viselkedésüknek. Tulajdonképpen csak a nagyon magas, 60 feletti I-értékek alapján következtethetünk az öndestrukciónak veszélyére, amennyiben ez a magas I-érték voltaképpen azt jelzi, hogy az adott személy csaknem minden frusztrációs helyzetben önmaga ellen hangolódik, saját magával nincs megelégedve, önmagát hibáztatja a frusztrációért. Az átlagos, 40—60 közötti I-értékek az önkritika kellő mértékére utalnak, míg az alacsony, 0—39 közötti I-értékek kritikátlanságra vallanak. Rozenzweig a kisebbrendűség-érzés túlkompenzálásának lehetőségét látja a frusztrációs helyzetekért való felelősség teljes elhárításában, a körülményekre vagy másokra való átruházásában. Joggal, hiszen bármilyen helyzetbe is kerülünk, az adott szituáció sohasem függetleníthető teljesen tőlünk. Annak bekövetkezéséhez életvitelünkkel, törekvéseinkkel, viselkedésünkkel stb. kisebb vagy nagyobb mértékben, de hozzájárulunk magunk is. A felelősség áthárítását, a frusztrációs helyzetekben tapasztalható kritikátlanságot „én”-elhárító reakciónak kell tekintenünk.



*A balesetek gyakorisága és a  
„befelé irányuló agresszió” (I) összefüggése*

1. táblázat

Baleset	I-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	159	42,64	167	44,77	47	12,60	373	100
nem volt	242	32,31	407	54,34	100	13,35	749	100
együtt	401	35,74	574	51,16	147	13,10	1122	100

N = 1122

Lássuk először is az I-értékek eloszlását a balesetek gyakoriságától függetlenül.

Ha a fenti (1.) táblázat adatait szemügyre vesszük, azt látjuk, hogy a vizsgálatban részt vett személyek 51,16%-a frusztrációs helyzetben adekvátan viselkedik, 13,10%-a önmaga ellen hangolódik, míg 35,74%-a hajlamos másokat hibáztatni a kínos szituációkért. Az önvádoló reakciókra hajló személyek aránya tehát nem túl magas, a felelősség teljes áthárításának, a kisebbségi-érzés túlkompensálásának a veszélye viszont annál gyakoribb. Ha ezt követően most összevetjük a balesetet szenvedett személyek csoportját a balesetet nem szenvedett személyek csoportjával az alacsony és az átlagos I-értékek oszlopában lényeges, a magas — 60 feletti — I-értékek oszlopában viszont elhanyagolható mértékű eltérést tapasztalunk. Ez utóbbi eredményünk alapján úgy tűnik, hogy a munkahelyi baleseteket, azok további (nemek, balesetek jellege, gyakorisága szerinti) differenciálása nélkül nem lehet a befelé irányuló agresszió extremitásaival magyarázni. Legalábbis, ami a magas I-értékeket illeti. Az alacsony I-értékek esetében más a helyzet. A balesetet szenvedett személyek csoportjában 10,32%-kal magasabb a felelősséget másokra hárító — kritikátlanságra hajló — személyek számaránya, mint a balesetet nem szenvedettek csoportjában. Következésképpen amíg a balesetet nem szenvedett személyek csoportjában 51,34% a kellő önkritikával rendelkező egyének aránya, a balesetet szenvedett személyek csoportjában ezek aránya csak 44,77 százalék. Ez a mintegy 10%-os eltérés eléggé jelentős ahhoz, hogy a baleseti hajlam és az alacsony I-értékek közötti összefüggésre gondolhassunk. S valóban a  $\chi^2$ -próba szignifikáns összefüggést mutat, ha a befelé irányuló agresszió és a balesetek gyakoriságának eloszlását feltüntető táblázat adatai alapján elvégezzük a megfelelő számításokat. ( $P < 0,01$ -nél!) Ez az összefüggés azonban, amint mondtuk, nem a magas, hanem az alacsony I-értékek eloszlásában tapasztalható különbségekből fakad. Vagyis a baleseti hajlam mögött nem az önelmarasztalás mértéktelen szigora, nem a túlzott önvád, hanem éppen ellenkezőleg, a kisebbségi-érzés, s annak túlkompensálása a meghatározó mozzanat.

A fenti összevetést célszerűnek látszik nemek szerinti bontásban is elvégezni. Márcsak azért is, mert a statisztikai adatok tükrében a balesetveszélyesség nem azonos férfiaknál és nőknél. A férfiak 2,5-szer gyakrabban szenvednek halálos kimenetelű balesetet, mint a nők, mind a munkahelyen, mind a közlekedésben.<sup>11</sup>

A felmérésünkben részt vevő dolgozók körében 373-nak volt balesete, ami — leszámítva azokat a személyeket, akikre vonatkozóan pontos adatokkal nem rendelkezünk — az összlétszám 33,24 százalékának felel meg. Férfiaknál a balesetet szenvedett személyek aránya 38,53%, a nők esetében pedig 8,59%. Ami azt jelenti, hogy a férfiak mintegy 4,5-szer gyakrabban szenvednek balesetet, mint a nők. Erre a nagy eltérésre némiképpen magyarázattal szolgál az a körülmény, hogy vizsgálatainkat egy fémipari munkaszervezetben végeztük, ahol a nők jelentős hányada adminisztratív munkakörben dolgozik, de a közvetlen termelő munkát végzők körében is elenyésző számú nő dolgozik nagy baleseti veszélyességgel járó munkagépeken. Am ennek ellenére sem zárható ki, hogy a férfiak és nők eltérő baleseti gyakorisága valamiként pszichés sajátosságaikkal — eltérő frusztrációs reakcióikkal — is összefügg.

*A balesetek gyakorisága és a „befelé irányuló agresszió” (I) összefüggése (nőknél)*

2. táblázat

Baleset	I-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött		N	‰
	n	‰	n	‰	n	‰		
volt balesete	3	17,65	10	58,82	4	23,53	17	100
nem volt	38	20,99	116	64,09	27	14,92	181	100
együtt	41	20,71	126	63,64	31	15,65	198	100

N = 198

*A balesetek gyakorisága és a „befelé irányuló agresszió” (I) összefüggése (férfiaknál)*

3. táblázat

Baleset	I-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött		N	‰
	n	‰	n	‰	n	‰		
volt balesete	156	43,82	157	44,10	43	12,08	356	100
nem volt	204	35,92	291	51,23	73	12,85	568	100
együtt	360	38,96	448	48,48	116	12,55	924	99,9

N = 924

Ha a férfiakra és nőkre vonatkozó adatokat (lásd 2. és 3. táblázatot) összevetjük az egyes reakciómódok gyakoriságát illetően jelentős eltéréseket figyelhetünk meg. A nőknél valamelyest magasabb az önvádásra hajló személyek számaránya, mint a férfiaknál, ami hangsúlyozottan vonatkozik a balesetet szenvedett nőkre. De különbség mutatkozik az alacsony I-értékek eloszlásában is. A férfiaknál 18,25%-kal magasabb a kisebbségi-érzésre valló, „én”-elhárító reakciók aránya, mint a nőknél. Az eltérés még nagyobb — 26,17% —, ha kizárólag a balesetet szenvedett férfiak és nők adatait vetjük össze. Ilyen jelentős eltérést nem lehet mással magyarázni, mint a nemek frusztrációs helyzetben tanúsított eltérő viselkedésével. A nők viselkedése valamelyest adekvátabb frusztrációs helyzetben, amelltt kifejezettebb hajlam mutatkozik náluk a vétkesség-érzésre, míg a férfiak inkább túlkompenzálással védekeznek. E két eltérő, egyaránt szélsőséges reakciómód más-más formában növeli a baleset valószínűségét.

Nem függetlenül egyébként az indulati élet más összetevőitől, így például az agresszió-kieléltől. Lássuk ezért, hogyan befolyásolja a balesetek gyakoriságát a „harcias” fellépés, az agresszív viselkedés.

*A balesetek gyakorisága és a  
„kifelé irányuló agresszió” (E) összefüggése*

4. táblázat

Baleset	E-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött		N	%
	n	%	n	%	n	%		
volt balesete	77	20,64	238	63,81	58	15,55	373	100
nem volt	188	25,10	469	62,62	92	12,28	749	100
együtt	265	23,62	707	63,01	150	13,37	1122	100

N = 1122

A frusztrációs helyzetben fellépő agresszív indulataik alapján az embereket három csoportba sorolhatjuk be. Az első csoportba tartoznak azok a személyek, akik gátoltak agresszió-kielésükben, s ezért ritkán lépnek fel támadóan másokkal szemben. Táblázatunkban (lásd 4. táblázat) ezek a 0—39 közötti E-értékek oszlopába kerültek. A második csoportba — a 40—60 közötti E-értékek oszlopába — tartozó személyek alkotják az ún. „normál övezetet”, akik alapján véve harcképes, a sérelemre dühös indulatokkal reagáló egyének. A harmadik csoportba — a magas E-értékek oszlopába — pedig a hyperagresszív személyeket soroltuk be. Ezeknek a személyeknek a magatartása szinte paranoid színezetű: a frusztrációs feszültség — tekintet nélkül a körülményekre — azonnal támadó, ellenséges fellépést vált ki bennük.

A balesetet szenvedett és balesetet nem szenvedett személyekre vonatkozó adatokat összevetve kitűnik, hogy az utóbbiak valamelyest gátlottabbak agresszív késztetéseik megjelenítésében és kevesebb köztük a hyperagresszív személy. Másként fogalmazva, az agresszivitás növeli a balesetek gyakoriságát, a két csoport közti eltérés (ami az alacsony E-értékek esetében 4,46, a magas E-értékeknél pedig 3,27%) azonban korántsem olyan nagy mértékű, hogy annak alapján kimondhatnánk az összefüggést a balesetek gyakorisága és az agresszív magatartás között. A  $\chi^2$ -próba sem mutat ki szignifikáns összefüggést a két tényező között ( $P < 0,20$ -nál). Valójában tehát csak tendenciáról beszélhetünk.

A közhiedelem szerint a férfiak agresszívbabbak a nőknél. Vajon mennyire megalapozott ez a hiedelem, s nemek szerinti bontásban mutatkozik-e valamilyen eltérés a balesetek gyakorisága és az agresszivitás között?

*A balesetek gyakorisága és a „kifelé irányuló agresszió” (E) összefüggése (nőknél)*

5. táblázat

Baleset	E-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött		N	%
	n	%	n	%	n	%		
volt balesete	2	11,77	13	76,47	2	11,76	17	99,99
nem volt	49	27,07	118	65,19	14	7,73	181	99,99
együtt	51	25,76	131	66,16	16	8,08	198	100

N = 198

*A balesetek gyakorisága és a „kifelé irányuló agresszió” (E) összefüggése (férfiaknál)*

6. táblázat

Baleset	E-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött		N	%
	n	%	n	%	n	%		
volt balesete	75	21,07	225	63,20	56	15,73	356	100
nem volt	139	24,47	351	61,80	78	13,73	568	100
együtt	214	23,16	576	62,34	134	14,50	924	100

N = 924

Felmérési adataink tükrében a férfiak és nők agresszivitása valóban különbözik, noha nem túl jelentős ez a különbség. Az agresszív indula-

tok megjelenítését tekintve dolgozóink (lásd 4. táblázat) többsége, 63,01%-a a „normál övezetbe” tartozik, 23,62%-a gátolt agresszió-kielésében, 13,37%-a pedig hyperagresszív. Nemek szerinti bontásban a helyzet annyiban változik (lásd 5. és 6. táblázat), hogy amíg a férfiaknál a „normál övezetbe” tartozó személyek aránya a populáció átlagértékeihez viszonyítva fél százalékkal csökken, a nőknél 3,15%-kal növekszik. Az alacsony E-értékeknél ugyanilyen arányeltolódás figyelhető meg, csak kisebb mértékben: az agresszív indulataikban gátolt személyek aránya férfiaknál nem egészen fél százalékkal csökken, a nőknél viszont 2,14%-kal növekszik. Az eltérés egyik esetben sem számottevő. Jelentős különbség valójában csak a hyperagresszivitás tekintetében mutatkozik, amennyiben ezúttal éppen a nőknél figyelhetünk meg a populációra vonatkoztatott átlagértékekhez viszonyítva 5,29%-os csökkenést, a férfiaknál viszont 1,13%-os növekedést, melynek eredményeként a férfiak között végül is 6,42%-kal magasabb a hyperagresszív személyek számaránya, mint a nőknél.

Ami a baleseti gyakoriságot illeti egyazon tendencia figyelhető meg mindkét nemnél. Nevezetesen, hogy az agresszivitás növeli a baleset bekövetkezésének a valószínűségét, az agresszió gátoltsága viszont csökkenti. Az 5. táblázatban szereplő százalékos értékek szerint ez a tendencia a nőkre vonatkoztatva még kifejezettebbnek tűnik, a kis számok miatt azonban ennek aligha tulajdoníthatunk különösen jelentőséget.

A harmadik „én”-elhárítási mutató, amelynek a szerepét a balesetek gyakoriságával kapcsolatban még tisztáznunk kell, az impunitív reakció. Ez a reakció az előző kettőtől, a „befelé”, illetve a „kifelé” irányuló agressziótól abban különbözik, hogy az agresszió nem jelenik meg mint cselekvési hajtóerő. Impunitív reakcióval az egyén igyekszik akár önmagának, akár másoknak a felelősségre vonását elkerülni és megértően felfogni a frusztrációs helyzetet. Optimális esetben, 40—60 M-értékek között, ezért jó frusztrációs toleranciaként is értelmezhető. Az alacsony, 0—39 között M-értékek ezzel szemben az emocionális kontroll hiányát jelzik, a magas, 60 feletti M-értékek viszont fokozott kontrollra utalnak, ami a pszichoanalízisből ismert mechanizmusok közül az elfojtásnak felelne meg. A „fokozott kontrollal” rendelkező személy tulajdonképpen nem reagál a frusztrációs helyzetre. Úgy tesz, mintha semmi bosszantó dolog sem történt volna. A viselkedésnek ez a nagyfokú indulatlanítása egyaránt származhat kiégettségből, túlzott optimizmusból (kritikátlanságból) vagy félelemből.

Mivel az impunitív reakciók a frusztrációtól való érintetlenség látszatát keltik, az egyszerűség kedvéért „be-nem-avatkozó” magatartásnak is nevezhetjük a személyiség ilyen jellegű erőfeszítéseit. Alábbi táblázatunkban az M-értékek ennek az erőfeszítésnek a mértékét, illetve az emocionális kontroll (= elfojtás) erősségét jelzik.

*A balesetek gyakorisága és a  
„be-nem-avatkozó” magatartás (M) összefüggése*

7. táblázat

Baleset	M-értékek						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	40	10,72	220	58,98	113	30,29	373	99,99
nem volt	64	8,54	433	57,81	252	33,64	749	99,99
együtt	104	9,27	653	58,20	365	32,53	1122	100

N = 1122

A 7. táblázat adataiból láthatjuk, hogy az emocionális kontroll hiánya valamelyest növeli, a fokozott kontroll viszont csökkenti a balesetek előfordulásának valószínűségét. Az eltérés azonban a balesetet szenvedett és balesetet nem szenvedett személyek csoportja között nem túl nagy — 2,18, illetve 3,35%. A 40—60 közötti M-értékek oszlopában még elhanyagolhatóbb mértékű — 1,17% az eltérés. E csekély eltérés alapján legfeljebb csak tendenciáról beszélhetünk, szignifikáns összefüggést a balesetek gyakorisága és az impunitív reakciók között nem tudunk kimutatni. ( $P < 0,50$ -nél).

Az eddigiek összegezeként elmondhatjuk: bár a balesetek gyakoriságának eloszlása az „én”-elhárítási mutatóktól (I, E, M) nem teljesen független, azok szélső — 40 alatti, illetve 60 feletti — értékei befolyásolják a balesetek bekövetkezésének valószínűségét, olyan mértékű összefüggés, ami alapján a baleseteket akár az öndestrukció megnyilvánulásaként, akár a mások ellen irányuló agresszió következményeként értelmezhetnénk, nem mutatható ki. Ami pszichológiai szempontból érthető is, hiszen az „én”-elhárítási reakciók már eleve, jellegüknél fogva a frusztrációs feszültség bizonyos „megoldását”, elaborációját jelentik. Ha a balesetek bekövetkezésének valószínűségét valamelyest mégis megnövelik, az „tökéletlenségükből” ered, afféle járulékos elemnek tekinthető. Nem véletlenül éppen a „normál övezeten” kívül eső, szélsőséges reakciók növelik, illetve csökkentik a balesetveszélyt.

A baleseti hajlam és a frusztráció összefüggéseit, amennyiben feltételezzük, hogy a frusztrációs feszültséggel valamiként összefügg a balesetveszély, olyan mutatók mentén kell keresnünk, amelyekben közvetlenebb formában jelenik meg a frusztrációs feszültség. Rozenzweig frusztrációs-tesztjében ilyen mutatóknak tekinthetők a különböző reakció-típusok; a szükségleti perszisztenciára (N—P), az „én”-erőre (E—D), és az akadály predomanciájára (O—D) utaló válaszok.

\*

A frusztrációs helyzetben tanúsított reakciók közül lássuk először is a hatékony cselekvés igényét — a kitűzött célok és vállalt feladatok teljesítésében mutatkozó kitartást, helytállást —, ami köztudottan nem egyforma mértékben sajátja minden embernek. Vannak, akik állhatatosan céljaik megvalósításában, s akiknél az akadályok, hátráltató körülmények hatására az aktivitás, a cselekvésigény csak fokozódik. Mások viszont, mivel a frusztrációval járó izgalmi állapotot nehezen viselik el, hajlamosak céljaikat feladni és a nehézségek elől meghátrálni. A hatékony cselekvés igénye vagy hiánya, mint viselkedési séma visszahat az életszervezés sikerességére, az önmegvalósítás eredményességére. De vajon visszahat-e valamilyen formában, akár mint cselekvési gátoltság, akár mint makacs, erőszakos kitartás, önfejlőség, a balesetveszélyre? Másként vetve fel a kérdést: nem tekinthető-e a baleset az életszervezés sikertelenségének, ami a szükségletmegvalósítást akadályozó körülmények, a frusztrációval járó izgalmi állapotok sajátos feldolgozási módjával áll összefüggésben?

Alábbi táblázataink, úgy véljük, válasszal szolgálnak ezekre a kérdésekre. A táblázatban szereplő adatok értelmezésének megkönnyítése érdekében hadd emlékeztessük olvasóinkat jelölési „rejtjeleinkre”. Az alacsony (0—39 közötti) szükségleti perszisztencia-érték oszlopába sorolt személyek híján vannak a szükséges kitartásnak, s frusztrációs helyzetben gátoltta, cselekvésképtelenné válnak. A 40—60 közötti szükségleti perszisztencia-értékek a hatékony fellépés igényét jelzik, míg a magas, 60 feletti perszisztencia-értékek a frusztrációs helyzetben kifejezésre jutó elszántságra, makacsságra utalnak.

*A balesetek gyakorisága és a  
szükségleti perszisztencia közti összefüggés*

8. táblázat

Baleset	N—P érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	120	32,17	209	56,03	44	11,80	373	100
nem volt	296	39,52	405	54,07	48	6,41	749	100
együtt	416	37,08	614	54,72	92	8,20	1122	100

N = 1122

Elég a fenti (8.) táblázatra egy pillantást vetni, hogy megállapíthatjuk: a balesetek eloszlása és a szükségleti perszisztenciára vonatkozó értékek között érzékelhető bizonyos fokú összefüggés. A balesetet szenvedett és balesetet nem szenvedett személyek csoportja közti eltérés, mint várható is, a két szélső, az alacsony és a magas N—P értékek osz-

lopában mutatkozik. Az előbbi esetben ez 7,35%-ot, az utóbbiban pedig 5,39%-ot tesz ki. Ezek az eltérések arra engednek következtetni, hogy a cselekvési gátoltság bizonyos fokú védelmet jelent a balesetveszéllyel szemben, a „bármí áron” való cselekvés — a makacsság és önfejűség — pedig növeli a balesetek bekövetkezésének valószínűségét. Érdekes módon a hatékony cselekvés igénye (40—60 közötti N—P értékek) is inkább növeli, mint csökkenti a baleset valószínűségét, ami feltehetően e „normál övezeten” belüli magas N—P értékek következménye.

Felmérési eredményeink tükrében tehát a balesetveszély és a szükségleti perszisztencia egymástól nem teljesen független tényezők. A hatékonysági igény, nyilván nem függetlenül más személyiségtényezőktől, növelni látszik a baleseti veszélyt. A  $\chi^2$ -próba relatíve magas szignifikanciaszintet jelez;  $P < 0,01$ -nél. Nemek szerinti bontásban, a férfiakra vonatkozóan még kifejezettebb ez az összefüggés. A két tényező korrelációja itt egyértelmű.  $\chi^2 = 13,189$ ;  $P < 0,001$ -nél!!

*A balesetek gyakorisága és a  
szükségleti perszisztencia közti összefüggés (férfiaknál)*

9. táblázat

Baleset	N—P érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	112	31,46	201	56,46	43	12,08	356	100
nem volt	221	38,91	313	55,10	34	5,99	568	100
együtt	333	36,04	514	55,63	77	8,33	924	100

N = 924

Amint a 9. táblázat adataiból kitűnik, a férfiak esetében a balesetet szenvedett és balesetet nem szenvedett személyek csoportja közti eltérés — a 40—60 közötti N—P értékek oszlopát kivéve — növekszik. Az alacsony N—P értékek oszlopában 7,45%, a magas N—P értékek oszlopában pedig 6,09%.

A nők esetében más a helyzet. Nemcsak hogy eleve több közöttük a frusztrációs helyzetben gátoltta, cselekvésképtelenné váló személy, mint a férfiak között, hanem sajátos módon a cselekvési gátoltság náluk fokozott balesetveszélyességgel is jár együtt.

A balesetet szenvedett és balesetet nem szenvedett nők csoportja közti eltérés az N—P értékek oszlopában 5,62%. Ennyivel magasabb a balesetet szenvedett nők csoportjában a frusztrációs helyzetben gátolt személyek aránya. A férfiaknál viszont, ugyanebben az oszlopban 7,45%-kal csökkent a balesetek gyakorisága. A cselekvési gátoltságban



*A balesetek gyakorisága és a  
szükségleti perszisztencia közti összefüggés (nőknél)*

10. táblázat

Baleset	N—P érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	8	47,06	8	47,06	1	5,88	17	100
nem volt	75	41,44	92	50,83	14	7,73	181	100
együtt	83	41,92	100	50,51	15	7,57	198	100

N = 198

szenvedő nők és férfiak baleseti gyakorisága közti eltérés ekként 15,6%. Még ha szem előtt tartjuk is, hogy a nők esetében kis számokkal van dolgunk, túl nagy eltérés ez ahhoz, semhogy a véletlennel lehetne magyarázni. Feltehetően az eltérő viselkedési sajátosságok következményével van dolgunk, amit a további összevetések is csak megerősíteni látszanak. Amíg ugyanis a férfiaknál a hatékonysági igény — még a „normál övezeten” belül is — 1,36%-kal növeli a balesetek valószínűségét, a nőknél 3,77%-kal csökkenti. Ugyanez a tendencia a frusztrációs helyzet megoldásában kifejezésre jutó elszántságra, állhatatosságra is érvényes: a férfiaknál ez a beállítódás 6,09%-kal növeli, a nőknél viszont 1,85%-kal csökkenti a balesetek bekövetkezésének valószínűségét. A balesetveszély csökkenése tehát a két nemnél megfigyelhető eltérő viselkedési sajátosságok egymáshoz való közeledésétől volna remélhető. Azaz a férfiaknál a frusztrációs helyzet megoldásában kifejezésre jutó „elszántság” mérsékelésére, a nőknél viszont a cselekvési gátoltság oldására, a hatékonysági igény növelésére volna szükség.

A hatékonysági igény a szükséglet további sorsára vonatkozik, és mint láttuk, az akadály leküzdésének különböző módjai, valamint a balesetek gyakorisága szoros összefüggést mutatnak egymással. Most lássuk azokat a reakciókat, amelyek nem a frusztrációt szenvedő szükséglet további sorsára, hanem a frusztrációt átélő személyre vonatkoznak. Valójában a korábban már tárgyalt „én”-elhárítási reakciókról lesz szó, csak más vonatkozásban. Ezúttal az „én”-elhárítás háromféle típusát (amelyek a szükségleti cél szempontjából mellesleg inadekvát reakciókat jelentenek) együttesen használjuk fel az „én”-veszélyeztettség mértékének — Rozenzweig kifejezésével, az „én”-erőnek — a meghatározására, ami közelebb vihet bennünket a baleseti hajlam mi-benlétének a megértéséhez. Feltéve, ha e fogalommal jelölt személyi sajátosság empirikus eredményeinek és a balesetek eloszlásának az összevetése lehetőséget kínál erre.

Ha a frusztrációs helyzet személyiségünk integritásának megőrzése szempontjából már kockázatot jelent, az „én”-elhárítás valamely for-

májához folyamodunk. Rozenzweig értelmezése szerint, minél magasabb valakinél az „én”-elhárítási (= inadekvát) reakciók aránya, annál kifejezettebb az illető védekező, elhárító magatartása. A magas E—D érték ezért gyenge „én”-t, az alacsony gátoltságot, védekezéshiányt jelez. Mivel a magas E—D értékű, vagyis gyenge „én”-ű személyek könnyen indulatba jönnek, hamar elvesztik ellenőrzésüket érzelmeik felett, míg az alacsony reaktibilitásúak inkább fásultak, rezignáltak, érdektelenek, és frusztrációs helyzetben is képesek megőrizni nyugalmaikat, az „én”-erő és a baleseti hajlam összefüggése már eleve feltételezhető. És valóban, ha a 11. táblázat adatait szemügyre vesszük, erről mindjárt meg is győződhetünk.

*A balesetek gyakorisága és az „én”-erő  
vagy „reaktibilitás” közti összefüggés*

11. táblázat

Baleset	E—D érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött		N	%
	n	%	n	%	n	%		
volt balesete	170	45,58	167	44,77	36	9,65	373	100
nem volt	456	60,88	255	34,05	38	5,07	749	100
együtt	626	55,79	422	37,61	74	6,60	1122	100

N = 1122

A balesetet szenvedett személyek és balesetet nem szenvedett személyek csoportja közti eltérés az E—D értékek mindhárom mutatója mentén szembetűnő mértékű. A magas E—D értékek oszlopában ez az eltérés 4,58%, a 40—60 közötti értékeknél 10,72%, az alacsony E—D értékek esetében pedig 15,3%. De a  $\chi^2$ -próba is magas szignifikanciaszintet jelez;  $P < 0,001$ -nél! A két tényező tehát, a baleseti hajlam és az „én”-erő vagy „reaktibilitás”, szoros összefüggésben állnak egymással. Mégpedig az alacsonyfokú reaktibilitás (= magas frusztrációs tolerancia) jelentős mértékben csökkenti, az „én”-elhárítási reakciók (= nagyobb sebezhetőség, impulzivitás) pedig növelik a balesetek gyakoriságát.

Azt, hogy a nagyfokú reaktibilitás, az „én”-gyengeség nem kedvez az ésszerű viselkedésnek és növeli a baleset valószínűségét, könnyen beláthatjuk. Meglepetéssel szolgálhat viszont az a felismerés, hogy az átlag E—D értékkel jelzett élénk, koncentrált figyelem és — más téren — jó teljesítőképesség nem csökkenti a balesetveszélyt. Ellenkezőleg, inkább növeli. De nem megmagyarázhatatlan jelenséggel állunk szemben mégsem. A baleseti gyakoriság növekedése ugyanis egyaránt lehet a cselekvés relatíve magas „hajtóerejének”, aktivációs-szintjé-

nek, és a „normál övezeten” belül megengedett inadekvát („én”-elhárító) reakciók következménye. Felmérési eredményeink alapján úgy tűnik, hogy a balesetek bekövetkezésének valószínűségét csak egy igen szűk aktivációs gerjesztettségi zónán belül lehet minimálisra redukálni, amelyen belül az inadekvát reakciók aránya is minimálisra csökken a frusztrációs tolerancia pedig maximálisra növekszik. A táblázatunkban ez a zóna gyakorlatilag az alacsony E—D értékek oszlopát jelenti, a valóságban pedig egykedvű, nyugodt magatartást, az idegrendszer jó „teherbíró képességét”.

Olyan követelmény ez, ami nem feltétlenül jellemző azonos mértékben mindkét nemre. Az „én”-erő és a balesetek gyakorisága között kínálkozó összefüggéseket célszerűnek látszik ezért nemek szerinti bon-tásban is megvizsgálni.

*A balesetek gyakorisága és az „én”-erő  
vagy „reaktibilitás” közti összefüggés (nőknél)*

12. táblázat

Baleset	E—D érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	155	43,54	165	46,35	36	10,11	356	100
nem volt	314	55,28	221	38,91	33	5,81	568	100
együtt	469	50,76	386	41,77	69	7,47	924	100

N = 924

*A balesetek gyakorisága és az „én”-erő  
vagy „reaktibilitás” közti összefüggés (nőknél)*

13. táblázat

Baleset	E—D érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	15	88,23	2	11,76	—	—	17	99,99
nem volt	142	78,45	34	18,78	5	2,76	181	99,99
együtt	157	79,29	36	18,18	5	2,53	198	100

N = 198

Az „én”-erő vagy reaktibilitás és a baleseti hajlam összefüggése, mint látjuk (12. és 13. táblázat), a férfiak esetében sokkal kifejezettebb, mint a nőknél, bár az összefüggést érzékeltető adatok közti eltérés a populáció egészére vonatkoztatott arányokhoz képest némileg mérsék-

lódik. A balesetet szenvedett és balesetet nem szenvedett férfiak csoportja közti eltérés a magas E—D értékek oszlopában 4,58%-ról 4,3%-ra, a 40—60 közötti értékeknél 10,72%-ról 7,44%-ra, az alacsony E—D értékek esetében pedig 15,3%-ról 11,74%-ra csökken. Ennek ellenére ezek az eltérések a  $\chi^2$ -próbán még mindig magas fokú korrelációt jeleznek;  $P < 0,001$ -nél!

A nőknél más a helyzet megint. A szükségleti perszisztencia esetében paradox módon a cselekvési gátoltság, ezúttal viszont az indulati élet gátoltsága jár együtt fokozott balesetveszéllyel. Olyannyira, hogy a balesetet szenvedett nők 88,23%-a közülük kerül ki. Igaz viszont, hogy az indulati élet gátoltsága a balesetet nem szenvedett nők 78,45%-ára is jellemző. A két csoport közti, mintegy 10%-os eltérés azonban mégis arra enged következtetni, hogy az indulati élet gátoltsága a nők esetében — ellentétben a férfiaknál tapasztaltakkal — növeli a balesetek valószínűségét. Valószínűleg a szigorúbb kondicionálás, a nők alacsonyra szorított motivációs szintjének viselkedésbeli következményeivel állunk szemben. Hiányzik a cselekvéshez szükséges optimális aktivitációs szint. Erre enged következtetni az a körülmény is, hogy a reaktivitás növekedésével csökken a baleseti veszély. Az átlagos E—D értékek oszlopában például mindössze 2 balesetet szenvedett nő szerepel. Sajnos, hogy a reaktivitásnak ez a kívánatos mértéke csak a nők 18 százalékának jellemzője. „Én”-gyenge, kóros mértékben lobbanékony nőt pedig alig találni. A nők 2,53%-a tekinthető ilyennek, s közülük egynek sem volt balesete.

S végül elérkeztünk a személyiség harmadik olyan pszichés predispozíciójáig, amely Rozenzweig frusztrációs-tesztjének egyik jellemző mutatójaként szoros összefüggésben áll cselekvésvállalási hajlandóságunkkal és amely ugyanakkor a frusztrációs helyzet megoldásának esélyeit és lehetőségeit is nagymértékben meghatározza. Feltehetően tehát szerepet játszik a baleseti hajlam kialakulásában is. Azokról a tényleges vagy vélt akadályokra vonatkozó gondolatokról és képzetekről van szó, amit mindennapi szóhasználattal egyszerűen előrelátási képességnek hívunk, a pszichológiában pedig az akadály predominációjaként, az akadály-hangsúly mértékeként tartunk számon.

Vannak személyek, akik túl nagy jelentőséget tulajdonítanak az akadályoknak. Mások viszont, velük ellentétben, nem tulajdonítanak kellő fontosságot a frusztrációt kiváltó szituációnak. Azok aggályosak, a frusztrációs helyzet túlzottan megüli képzeletüket, tudatukat, emezek viszont a realitással nem számolnak, illetve saját lehetőségeikkel és képességeikkel túlságosan nagyra vannak. Vajon ezek a személyiség viszonylag tartós és jellemző tulajdonságai hogyan befolyásolják a balesetek gyakoriságát?

Az akadály-hangsúly mértékére vonatkozó adatainkat ezúttal is a szokásos módon három oszlopba soroltuk. A magas O—D értékek az aggályos előrelátásról tanúskodnak, a 40—60 közötti értékek a jó reali-

*A balesetek gyakorisága és az  
akadály predominációja közti összefüggés*

14. táblázat

Baleset	O—D érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	36	9,65	209	56,03	128	34,32	373	100
nem volt	48	6,41	338	45,13	363	48,46	749	100
együtt	84	7,49	547	48,75	491	43,76	1122	100

N = 1122

tásérzékre vallanak, az alacsony O—D értékek viszont a veszélyérzet hiányára, a szubjektív biztonságérzet megalapozatlanságára utalnak. Ha ezek alapján szemügyre vesszük most a balesetek gyakoriságának eloszlását, azt tapasztaljuk, hogy a veszélyérzet hiánya, amint az várható is, növeli a balesetek gyakoriságát. Az alacsony O—D értékek oszlopában ugyanis a balesetet szenvedett személyek aránya 3,24%-kal magasabb, mint a balesetmenteseké. Ami igazán csak akkor nyer jelentőséget, ha figyelembe vesszük a további eltéréseket is. A 40—60 közötti O—D értékek, úgy tűnik, a balesetmegelőzés szempontjából nem minden esetben jeleznek jó realitásérzékkel. A balesetet szenvedett személyek és a balesetmentesek csoportjára vonatkozó adatok összevetése legalábbis erről tanúskodik. A két csoport közti eltérés, az utóbbiak javára, 10,9%. A kellő előrelátás és körültekintés viszont minden kétséget kizáróan csökkenti a balesetveszélyt. A magas O—D értékek oszlopában a balesetet szenvedett személyek számaránya majd 15%-kal (14,14%) alacsonyabb, mint a balesetmenteseké. A jelzett eltérések a  $\chi^2$ -próbán szignifikáns összefüggésről vallanak, azaz a balesetek gyakorisága és az akadály-hangsúly mértéke nem független tényezők egymástól.  $P < 0,001$ -nél!

Ha ezt az összefüggést megvizsgáljuk nemek szerinti bontásban is, a korábbi mutatók mentén tapasztalt eltérő sajátosságok után nem kis meglepetéssel szolgál, hogy a férfiaknál és nőknél ezúttal ugyanaz a tendencia érvényesül. Sőt, a nőknél talán még hangsúlyosabb a realitásérzék és a baleseti hajlam összefüggése, mint a férfiak esetében.

A nők, amint az az összevetésből is kitűnik (lásd 15. és 16. táblázat), jóval aggályosabbak, körültekintőbbek, mint a férfiak. Különösen az aggályosan előrelátó személyek számarányában mutatkozik nagy különbség — 28,43%. De jelentős eltérés figyelhető meg az átlagos és alacsony O—D értékek tekintetében is — 23,01, illetve 5,41% —, ami szintén a szubjektív biztonságérzet nagyobb fokú hiányát jelzi. Ám a nők túlnyomó többsége éppen evégett olyan pszichés predispozícióval rendelkezik, ami a balesetveszély csökkentése szempontjából perdöntő. Fel-

*A balesetek gyakorisága és az  
akadály predominációja közti összefüggés (nőknél)*

15. táblázat

Baleset	O—D érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	1	5,88	8	47,06	8	47,06	17	100
nem volt	5	2,76	51	28,18	125	69,06	181	100
együtt	6	3,03	59	29,80	133	67,17	198	100

N = 198

*A balesetek gyakorisága és az  
akadály predominációja közti összefüggés (férfiaknál)*

16. táblázat

Baleset	O—D érték						Összesen	
	0—39		40—60		60 fölött			
	n	%	n	%	n	%	N	%
volt balesete	35	9,83	201	56,46	120	33,71	356	100
nem volt	43	7,57	287	50,53	238	41,90	568	100
együtt	78	8,44	488	52,81	358	38,74	924	99,99

N = 924

mérési eredményeink tanulsága szerint ugyanis a balesetek megelőzéséhez, pontosabban a balesetveszély valószínűségének csökkentéséhez, a „jónak” tartott realitásérzék nem elegendő. Csakis és kizárólag a már „aggályosnak” vélt előrelátás csökkenti a balesetveszélyt. Méghozzá olyan nagy mértékben, hogy annak alapján joggal kereshetjük a balesetveszély legfőbb okát a kellő előrelátás hiányában.

Olyan felismerésnek tűnhet ez számunkra első pillanatban, amiről úgy véljük, eddig is nyilvánvaló volt mindenki számára. A dolog azonban korántsem ilyen egyszerű. E felismerés mögött valójában olyan összefüggések rejlenek, amit csak kevesen gondolnak végig. Mindenki aszerint él — dolgozik, szórakozik, közlekedik stb. —, ahogyan az szubjektív biztonságérzetével összeegyeztethető. Ez a szubjektív biztonságérzet általában nem a tények ismeretén, tudásán alapszik, hanem az egyén pszichés habitusából ered és szorosan összefügg mindazzal, amit a frusztrációs helyzetek feldolgozási módjaival kapcsolatban eddig elmondtunk.

Vannak, akik — hogy úgy mondjuk — aggályosabb természetűek, mások veszélyérzete kisebb. Felmérési eredményeink szerint ez utóbbiak

valamelyest többen vannak. Egy ilyen vezető, miközben azt hiszi, hogy biztonságos manővert hajt végre, valójában nagyobb veszélyhelyzetbe kerül mintsem gondolja. A tényleges biztonság és a vezető szubjektív biztonságérzete között jelentős különbség van. A férfiak mintegy 60%-a például kisebbnek ítéli meg a veszélyhelyzetet a ténylegesnél, aminek a statisztikai törvények értelmében magasabb baleseti gyakoriság lesz a következménye. A nőknél ezeknek a személyeknek az aránya csak 32%, ami mindjárt magyarázattal is szolgál arra, hogy miért szenved kétszer kevesebb nő közlekedési balesetet, mint férfi.

Mivel az akadály-hangsúly mértéke az egyén pszichés habitusának egyik tartós összetevője, ez magyarázattal szolgál arra is, hogy miért bizonyul sziszifuszi munkának az objektív veszély csökkentésére irányuló egyoldalú erőfeszítés. Megfigyelések igazolják, hogy sokszor a jobb utak, jelzőlámpák felállítása, biztonságosabb kocsik stb. nem csökkentik, hanem paradox módon inkább növelik a balesetek számát.<sup>12</sup> Mi történik valójában? Az, hogy a jobb útviszonyok, biztonságosabb kocsik révén a vezetők szubjektív biztonságérzete is megváltozik. A közlekedés objektív biztonságának növelése a közlekedésben résztvevőket arra ösztönzi, hogy a sebességet, manőverezési szándékukat és az apróbb szabálytalanságok számát addig növeljék, amíg veszélyérzetük el nem éri ugyanazt a szintet, mint ami a rosszabb útviszonyok és közlekedési feltételek mellett jellemezte személyiségüket. Nem közlekednek lassabban vagy óvatosabban, mert ezt, a veszélyérzet hiányában unalmasnak és értelmetlen időpocsékolásnak tartanák. Addig növelik a sebességet, amíg a biztonságosabb körülmények mellett el nem érik azt a kockázati szintet, ami szubjektív veszélyérzetünknek megfelel. Ennélfogva sosem csökken az objektív és szubjektív biztonság közti eltérés. És mivel a szubjektív veszélyérzet általában alatta marad az objektív veszélyhelyzetnek, a balesetek számának radikális csökkenésére aligha lehet számítani. A közlekedés objektív biztonságának növelését mindig lerontja a vezetők hamis biztonságérzete, kockázatvállalási igénye.

Amit a közlekedési balesetekkel kapcsolatban elmondtunk, az vonatkozik a munkahelyi és háztartási balesetekre is. A cselekvésvállalás mindig feltételez bizonyos aktivációs-szintet, amit nem mindig könnyű összhangba hozni a körülményekkel és a tényleges cselekvési lehetőségeinkkel. Az erős cselekvésvágytól hajtva gyakran nem ismerjük fel az élet zsákutcáit, buktatóit. Különösen akkor nem, ha a cselekvéssel járó izgalom már önmagában véve is örömet jelent, ha a relatíve nagy kockázatvállalást oldó feszültség jelenti az egyedüli sikerélményt. Márpedig az autózás vonzereje éppen ebben rejlik, ezt a vonzerőt kellene csökkenteni ahhoz, hogy a balesetveszély is csökkenjen.

Bár minden baleset végeredményben az ember kockázatvállalásának a függvénye, a kockázatvállalási hajlam, mint személyiségjellemző, nem független a balesetveszélyes magatartás többi összetevőjétől; a fokozott cselekvésvállalási készségtől, az impulzivitástól, magas aktivációs-szint-

től, a nagy hatékonysági igénytől, az „én”-elhárítási reakciók szélsőségeitől stb. A 373 balesetet szenvedett személy közül például 224-nél mutatható ki e személyiségtényezők valamelyike vagy több tényező együttes jelenléte. S mindemellett valószínűleg még más — általunk nem vizsgált — személyi sajátosságok is közrejátszanak a balesetek létrejöttében. A baleseti hajlam definiálása, illetve a balesetveszélyes személy körülírása, éppen ezért csak hozzávetőleges érvényű lehet. Az adott szituációtól függetlenül senkire vonatkozóan sem lehet pontosan meghatározni.

Ha a baleseti hajlamot a benne szerepet játszó személyiségtulajdonságok variabilitása és bonyolult kölcsönhatási folyamata miatt nehéz is egyértelműen meghatározni, ezek a személyiségtulajdonságok gyakorlatilag egy olyan magatartásra utalnak, amelyben az öndestrukció és a kriminalitás elemei egyaránt jelen vannak, annak megfelelően, ahogyan a fölényes biztonság és a könnyelmű, gondtalan kockázatvállalás változtatják egymást a balesetre hajlamos személy viselkedésében. A balesetező nagy kockázatvállalási hajlama végett, ami egyforma veszélyt jelent önmagukra és másokra nézve, a tanulmány írója hajlik arra, hogy a balesetozást — különösen annak gyakori előfordulását — a „deviáns” viselkedés egyik formájának tartsa. Más szóval a cselekvési igény épp olyan félresikerült módjának tekinti a balesetet is, mint például a bűnözést, a narkomániát, az öngyilkosságot, a betegségbe való menekülést. Bár társadalmilag a baleset — ma még? — más megítélés alá esik, mint az emberi talajvesztés említett formái, pszichológiai szempontból a baleseti diszpozíció és más „deviáns” viselkedésre való hajlam között, kialakulásuk hátterét és lényegi összetevőit tekintve, nincs különbség. Az is, ez is a frusztrációs feszültség elaborációs képességének a hiányosságaiból fakad, ami viszont — elvont, társadalmi szinten — a konfliktusok megoldása szempontjából adekvát cselekvésvállalás objektív és szubjektív feltételeinek korlátaira, hiányára vezethető vissza.

A technika és a motorizáció, lévén hogy történelmileg újkeletű jelenségről van szó, azt az illúziót kelti az emberekben, hogy e téren még, vagyis a modern technikához való viszonyulásban, nem kényszerülnek olyan szigorú racionális megfontolás tárgyává tenni cselekvéseik várható következményeit, mint az élet egyéb területein. Ennek a tévedésnek a következménye a sok baleset. És számuk várhatóan csak nő, hiszen a frusztrációs feszültség (is) a „legkisebb ellenállás irányába” keresi a feloldás lehetőségét. Márpedig a baleseti hajlam kialakulásának útjába nem áll ez idő tájt semmi. A baleseti vétkesség megállapításában például maga a bíróság is másként jár el, mást tart szem előtt, mint a pszichológiai elemzés. A jogi értelemben vett felelősség és a pszichológiai értelemben vett baleseti veszélyesség nem fedik egymást a legtöbb esetben. A jog szerinti vétkesség megállapítása annak eldöntésére korlátozódik, hogy a vezető (vagy a gépen dolgozó munkás) saját hibájából következett-e



be a baleset vagy sem. Pszichológiai szempontból viszont ennek a kérdésnek az eldöntése nem sokat jelent, hiszen a baleseti ok akkor is fennáll, ha a baleset történetesen még nem következett be. Az ok épp arra vonatkozik, hogy várhatóan — ilyen vagy olyan valószínűséggel — be fog következni, amint a baleseti konstelláció, az adott viselkedés következményeként, összeáll egy „nem várt” helyzetben. A közvetlen kiváló ok ebből az aspektusból nézve esetleges szerepet játszik, hiszen a tényleges ok adva volt már előre a balesetveszélyes vezetésben, életvitelben; a veszélyhelyzetek keresésében és lebecsülésében, a kockázatvállalás izgalmában és örömeiben stb.

\*

A fejlődés szükségszerű velejárója, hogy egyre több jármű lesz az utakon, s növekszik az emberek közötti közlekedésben való részaránya. A technikai fejlődést, a motorizációt aligha lehet megállítani. Sőt, egyre gyorsabb ütemű fejlődésével lehet számolni, melynek következtében várhatóan hatványozottan jelentőznek majd a közúti közlekedés káros velejárói.

A technikai fejlődés, annak gyorsuló üteme egyre nagyobb követelményeket támaszt az ember alkalmazkodási képességével szemben, holott a korszerű technikai civilizáció leggyengébb láncszemét már ma is az alkalmazkodás hiánya jelenti. Ahhoz, hogy az ember ura maradjon a technikai fejlődésnek, jobban meg kell ismernünk az alkalmazkodás feltételeit, jellemzőit, összetevőit, az alkalmazkodást gátló és serkentő tényezőknek a mainál sokkal nagyobb figyelmet kell szentelnünk. Ennyiben az egyetértés még teljes. A hogyan, a járható utak megválasztását illetően azonban már más a helyzet. Alapjában véve két irányzat, törekvés figyelhető meg. Az egyik irányzat képviselői szerint a kérdés az, hogyan lehet a legkülönbözőbb eszközök és módszerek segítségével felkészíteni az embereket a közlekedésben és a termelésben való részvételre, hogy az egyre bonyolultabbá váló követelményeknek megfeleljenek. A másik irányzat szerint inkább a gépeket, utakat, a közlekedési és irányítási jellemzőket kell úgy formálni, hogy azok megfeleljenek az ember fiziológiai, pszichológiai és szociális adottságainak. Más szóval, a technikai civilizációt kell az ember arcára formálni.

Hiába vannak jó közlekedési szabályok és munkavédelmi előírások, ha az emberek nem kívánják azok betartását. A szabálysértési hajlammal kapcsolatban két dologra gondolhatunk: 1. a szabálysértő személy nem ismeri fel a szabály alkalmazásának szükségességét, vagy 2. téved saját teljesítőképeségének a megítélésében. Akár egyikről, akár a másiktól van szó, mindenképpen balesethelyzet áll elő. Az első esetben az előrelátás hiányával van baj, a másodikban az egyén önértékelése, „én”-meghatározása nincs összhangban a valósággal. Felmérési eredményeink tanulsága szerint ezek gyakran egymást feltételező tulajdon-

ságok, amelyek ráadásul makacsul ellenállnak minden külső befolyásolási szándéknak. Ezért koronázta eddig kevés siker azt az elképzelést, hogy büntetéssel kell rávenni a közlekedésben résztvevőket a szabályok betartására. A szigorú büntetés azonban pszichológiai értelemben nem küszöböli ki a jelzett hiányosságokat, hanem paradox módon, inkább megszilárdítja azokat. Mert mi is történik akkor, ha valaki a szigorú büntetések kilátásba helyezése ellenére a maga belátása szerint cselekszik és közlekedési vagy munkahelyi balesetet idéz elő? Vagy „tetten érik” és vétkessége arányában megbüntetik, vagy nem. Mivel kivitelezhetetlen, hogy minden szabálysértőt, minden esetben „tetten érjenek” és megbüntessenek, a véletlenszerű büntetés elkerülése „ügyességnek”, „nyereségnek” fogható fel a szabálytalankodók részéről. Vagyis a szabálysértések esetén elmaradó büntetés helytelen meggyőződést és szokásrendszert alakít ki és erősít meg a már egyébként is balesetveszélyes embereknél.

Mivel képtelen elvárás, hogy a rendőrök és munkavédelmi felügyelők hada kényszerítsen minden embert a szabályok és előírások betartására, sokan ehelyett inkább a vezetésre és a veszélyes munkagépeken való feladatok ellátására alkalmas személyek szigorúbb szelekcióját szorgalmazzák. Sajnos, amint már bevezető sorainkban is utaltunk rá, a szigorú szelekció sem tudja beváltani a hozzá fűzött reményeket. Részben azért, mert a szigorú követelményeket és a tömeges igényt eleve nehéz összeegyeztetni egymással, másrészt a közlekedési és munkahelyi balesetezőknél csak csekély hányada kerül ki azok közül, akiknél a szakmai alkalmasság kérdéses, akik a közlekedésben való részvételhez, illetve az adott munka végzéséhez szükséges ismeretekkel, készséggel, testi és szellemi adottságokkal nem rendelkeznek.

A járható utat ezek szerint a másik alternatíva jelentené? A környezetet, a közlekedési és munkahelyi feltételeket kell igazítanunk az emberhez, a képességek és személyi adottságok minimális követelményszintjéhez? A környezeti — munka és közlekedési — feltételek olyan mérvű átalakítása, ami csaknem teljesen kizárná a balesetveszélyt, gyakorlatilag az automatizációtól remélhető. Magyarán a volánt és a munkagépet fokozatosan ki kell venni az ember kezéből. Egészen addig, hogy a munkásnak ne maradjon más dolga, minthogy kiválassza a kívánt gyártási programot, a számítógépbe beprogramozza, megnyomjon egy gombot, és a továbbiakban tétlen szemlélő maradjon. De a jövő autói is olyanok lennének, mint az elektronikus irányítású vonatok. A jövő autója beül a kocsiba, betáplálja úticélját az autókompüterbe, mire az közli vele, hogy milyen úton, milyen sebességgel haladjon, hol kell az autópályán sávot változtatnia, hol parkoljon. Ha nem engedelmeskedik, a városi forgalomirányítási rendszer a „robotpilótára” kapcsol. A biztonság maximális lesz, a kérdés csak az, milyen örömet fog nyújtani vezetőjének ezek után az autó? Hogy autó lesz-e még, vagy automata? Ami az autóláz lényegét tekintve kulcsfontosságú. Hiszen az

autót éppen a bizonytalansággal járó izgalom, a rizikó teszi azzá, ami. A kockázatvállalás öröme, a veszélyhelyzetek — vélt — uralásának „részegítő mámora” miatt oly csábító. Akárcsak a drogok. Nem véletlen az alkohol és a balesetek együttjárása. De ez már egy újabb tanulmány tárgya.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Theodore Isaac Rubin: *A dühös ember*. Medicina Könyvkiadó, Budapest 1980., 139—140. o.
- <sup>2</sup> Lásd ezzel kapcsolatosan a Szövetségi Végrehajtó Tanács által előkészített és a küldötteknek megküldött a közlekedésbiztonság 1984. évi helyzetéről és problémáiról szóló jelentést.
- <sup>3</sup> Joko Lj. Poleksić — Miomir Savičević: *Mentalna higijena u industriji*. Niš, 1979., 75. o.
- <sup>4</sup> Joko Lj. Poleksić — Miomir Savičević: *Mentalna higijena u industriji*. Idézett kiadás, 75. o.
- <sup>5</sup> Idézett mű, 85. o.
- <sup>6</sup> Lásd J. A. C. Brown: *Frusztráció*. In. Üzempszichológia, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1974., 407. o.
- <sup>7</sup> Udo Undeutsch: A „balesetező” személyisége és előfordulásuk gyakorisága a gépjárművezetők között. In. Ember-jármű-út, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1977.
- <sup>8</sup> J. A. C. Brown, id. mű. uo.
- <sup>9</sup> Joko Lj. Poleksić — Miomir Savičević: *Mentalna higijena u industriji*, idézett kiadás, 85. o.
- <sup>10</sup> Alábbi kimutatásunk valójában része egy átfogó szociálpszichológiai, személyiségdiagnosztikai és munkaegészségügyi felmérésnek, amely egy ipari munkaszervezet mentálhigiéniai kérdéseinek: alkoholizmus, balesetveszélyesség, neurózisok, munkahelyi kimaradások, érdektelenség, passzivitás stb. okaival és összefüggéseivel foglalkozik.
- <sup>11</sup> Vö. Joko Lj. Poleksić — Miomir Savičević: *Mentalna higijena u industriji*. Idézett kiadás, 75. o.
- <sup>12</sup> Lásd: *Ember—jármű—út*, 53—56. o. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1977. Válogatta és a Bevezető tanulmányt írta Réti László.

### Rezime

#### Sklonost ka nezgodama i frustracija

Frustracija, koja se ne razrešava u akciji, zavisno od preživljavanja nadražajnog stanja i lične specijalnosti osobe, može sa sobom nositi mnogo psihičkih i somatičkih posledica u ponašanju. Jedna od najčešćih posledica nedostatka konstruktivnog postupka je regresija. Frustrirane ličnosti su nakon iz-

vesnog vremena voljne, da obustave pokušaje rešenja konfliktne situacije, te se vraćaju primitivnijim formama ponašanja. Ali, između strastvenih pušača, notornih alkoholičara i uživalaca droga, ima mnogo frustriranih osoba. Mnogo znakova ukazuju na činjenicu da je i sklonost nezgodama ovisna od frustracionog ponašanja — specifičnog prorađivačkog metoda — frustracije.

Ako je to stvarno tako, ako je verovatnost nezgoda stvarno veća kod izvesnih osoba, a to zavisi od metoda prorađivanja frustracione napetosti, onda, po čemu se mogu prepoznati takve osobe, kakve su reakcije kategorične za njih?

Ova studija traži odgovor na ovo pitanje, putem empirijskih merenja. U cilju sagledavanja bližih karakteristika sklonosti ka nezgodama (na bazi određenih ličnih pokazatelja) sagledali smo rezultate frustracionih testova, onih radnika jedne radne organizacije, koji su doživeli nezgode i uporedili ih sa rezultatima onih, koji nezgode nisu doživeli. Prilikom upoređenja, raščistili smo ulogu reakcije onih agresija, koje su se kretale prema „unutra” i prema „spolja”, kao i najkarakterističnije reakcije nastale u frustracionim uslovima te njihovu povezanost sa sklonošću ka nezgodama. (Zahtev za delatnost, reaktivitet, predviđanje).

Na osnovu naših merenja, sklonost ka nezgodi je pre svega posledica sposobnosti predviđanja osobe (osećaja realiteta) kao i volje za primanjem rizika, što je međutim u uskoj vezi sa drugim činjenicama ličnosti osobe. Ove lične osobine ukazuju na takvo ponašanje, u kome su elementi sopstvene destrukcije i kriminaliteta jednako prisutni u onoj meri, u kojoj se nadmoćna sigurnost i lakomisleno uzimanje rizika, međusobno menjaju u ponašanju ka nezgodama.

Zbog sklonosti za primanjem rizika onih, koji doživljavaju nezgode, što je jednako lična i opasnost u odnosu na druge, pisac je studije voljan, da shvati rešavanje nezgoda — i naročito čestog dešavanja istih — kao jednu formu „devijantnog” ponašanja. Drugim rečima on shvata nezgode kao neuspelu posledicu želje za delovanjem kao i zločinačku delatnost, narkomaniju, samoubijstvo i bežanje u bolest. Iako se nezgoda društveno „zasada”? još drukčije shvata nego pomenute forme čovečjeg gubljenja tla, sa psihološke tačke gledišta, dispozicija prema nezgodama, kao i razvitak drugih devijantnih ponašanja u suštini nema razlike. I jedni i drugi nastaju iz nedostatka elaboracione sposobnosti frustracione napetosti, što je međutim u apstraktnom društvenom smislu sa tačke gledišta rešenja konflikata nemoguće svesti na granice rešavanja objektivnih i subjektivnih uslova prihvatanja delovanja.

Deo završetka studije bavi se sa tehničkim razvitkom, motorizacijom i sa alternativama povezanosti čoveka sa tačke gledišta opasnosti od nezgoda.

### *Resumee*

#### Veranlagung zum Unfall und Frustration

Frustration, die sich in der Aktion nicht auflöst, kann — abhängig vom Erleben der Irritation und eigentlicher Spezialität der Person — viele psychische und somatische Folgen, im Benehmen des Einzelnen mit sich tragen.

Eine der meisten Folgen des Fehlens der konstruktiven Handlung, ist die Regression. Frustrierte Personen sind nach einiger Zeit willig, die Versuche zur Lösung der Konfliktsituation zu unterbrechen und zu einfacheren Formen des Benehmens zurückzukehren. Aber, zwischen den passionierten Raucher, notorischen Alkoholiker und Drogengeniesser, gibt es auch frustrierte Personen. Viele Zeichen weisen darauf hin, dass die Veranlagung zum Unfall, mit dem frustriertem Benehmen, mit spezifischen Methoden der Verarbeitung der Frustration verbunden ist.

Wenn es tatsächlich so ist, wenn die Möglichkeit der Unfälle beweislich höher, bei einigen Personen ist, und es mit der Methode der Verarbeitung der frustrierten Spannung verbunden ist, dann stellt sich die Frage, worüber man diese Menschen erkennen kann, und welche Reaktion sie charakterisiert.

Die vorliegende Studie sucht auf diese Frage, durch empyrische Messungen, Antwort. Um die nähere Erkenntnisse der Unfallsveranlagung festzustellen, haben wir (laut bestimmten persönlichen Daten) die Arbeiter einer bestimmten Arbeitsorganisation, die einen Unfall erlitten haben, mit den Daten von Arbeitern derselben Organisation die keinen Unfall erlitten, verglichen. Durch dem Vergleich könnten wir die Rolle der „nach Innen“ und die der „nach Aussen“ gerichteten Agression, sowie die Verbundenheit der, in der Frustration vorgezeigter charakteristischen Reaktion (Wirksamkeitswunsch, Reaktivität, Vorsehen), mit der Veranlagung zum Unfall, feststellen.

Laut den Resultaten unserer Messungen, ist die Unfallsveranlagung zunächst die Funktion des Vorsehensvermögens der Person (seines Gefühls der Realität) und des Annehmens des Risikos, das aber mit anderen Faktoren der Persönlichkeit eng verbunden ist. Diese Persönliche Eigenschaften weisen praktisch auf solches Benehmen hin, in welchem die Elemente der Selbstdestruktion und Kriminalität vorhanden sind, im Masse der überlegener Sicherheit und leichtsinniger Risikübernahme des Persons der zum Unfall veranlagt ist, vorhanden sind.

Wegen der grossen Neigung zur Risikübernahme der Erleider von Unfällen, das für sie — sowie auch für Andere — Gefahr bedeutet, ist der Schriftsteller der Studie geneigt, das Vorkommen des Unfalles — besonders wenn das öfter vorkommt — als eine Form des „devianten“ Benehmens zu betrachten. Mit anderen Worten, er betrachtet es, als Irreführung des Anspruches zur Tat, wie zum Beispiel die Kriminalität, den Selbstmord oder die Flucht in die Krankheit. Obzwar gehört das gesellschaftlich — heute noch? — zur anderer Beurteilung, als die vorgeführten Verluste des menschlichen Bodens, in psychologischer Hinsicht gibt es keinen Unterschied zwischen der Disposition zum Unfall und dem Hintergrund und wesentlichen Zusammensetzer anderer „devianter“ Benehmungen. Beide entstehen aus dem Mangel der elaborationeller Möglichkeiten der frustrationaler Spannung, das aber in apstrakten gesellschaftlichen Hinsicht — im Ziele der Lösung der Konflikte — mit gleichmässigen Unternehmungen gegen die Schranken der objektiven und subjektiven Bedingungen, rückzuführen ist.

Der letzte Teil der Studie beschäftigt sich mit der technischen Entwicklung, mit der Motorisation und den möglichen Alternativen der menschlichen Bindungen aus dem Standpunkt der Unfallsgefährlichkeit.