

Anhang B. Karl Bühlers Berichte über ‚Eignungsprüfungen bei Fliegern‘

Aus diesen beiden Schriften, die Bühler als Forschungsberichte über psychologische Eignungsprüfungen für Flieger (und Kraftfahrer) im Ersten Weltkrieg verfaßt hatte und die hier zum ersten Mal veröffentlicht werden, geht zweierlei hervor. Obwohl Bühler sich erst in den zwanziger Jahren intensiv mit dem (amerikanischen Behaviorismus) auseinandersetzt (vgl. 2.6), war er 1918 dennoch mit amerikanischen psychologischen Methoden bekannt, von deren "praktischem Sinn" er für die Eignungsprüfungen überzeugt war. Bühler behauptet sogar, allerdings als ‚Praktiker‘, daß man in Deutschland gegenüber psychologischen Prüfungsergebnissen in Amerika, England und sogar Frankreich "in einem Rückstand gekommen ist". Die organisatorischen Bemühungen und Qualitäten Bühlers, die ihm in der Wiener Zeit im Hinblick auf die kinderpsychologischen Forschungen von Hetzer abgesprochen werden (vgl. Hetzer 1988a: 19), treten in diesen Berichten in den Vordergrund. Dabei ist es wichtig, daß Bühler bestimmte *geistige*, nur psychologisch zu erforschende und prüfende Momente hervorhebt (u.a. die ‚Aufmerksamkeit‘, die Bühler in seinen den psychologischen Untersuchungen mit der ‚Aufgabe‘ korreliert hat). Auch das Phänomen der Konzentration - hier nennt Bühler den Gelehrten, der seinen Regenschirm vergißt, ein Beispiel, das auch in der *Sprachtheorie* auftaucht (vgl. Bühler 1934a: 46) - ist für die Eignungsprüfungen von Bedeutung, weil zum Beispiel Flieger sich in der Luft nicht nur auf *eine* Sache konzentrieren sollen, sondern "im Stande sein [müssen], für vieles Auge und Ohr und Tastsinn offen zu halten". Dies alles kann "am Lande" psychologisch geprüft werden.

Bühler legt in den Berichten den Akzent auf die geistige Qualifikation von Kandidat-Fliegern (ihre Bewußtseinszustände, ihre Willenshandlungen, und ihre Raschheit des Entschlusses), die "mit geeigneten psychologischen Methoden" festgestellt werden kann. Thematisch geht dies auf die Ergebnisse der Denkpsychologie zurück, die Ausführungen nehmen aber auch die ausführliche Methodendiskussion und die Verteidigung des Methodenpluralismus in der *Krise* vorweg. In den Berichten aber erfordert das Berufsfeld, für das ein psychologischer Test entwickelt werden soll, praktische Überlegungen, d.h. die "Aus-

bildung geeigneter Methoden" oder Testverfahren. Wichtig ist dabei die Feststellung Bühlers, daß die Psychologie, die bis dahin in der ärztlichen Ausbildung nur eine unbedeutende Rolle gespielt hat, für die Ärzte, die die Eignungsprüfungen im Ersten Weltkrieg durchführten, als *Grunddisziplin* betrachtet wird. Erst eine psychologische Analyse der Kandidaten mit geeigneten Methoden, von psychologisch interessierten Ärzten entwickelt, wird zum Erfolg oder Mißerfolg der Eignungsprüfungen führen. Als Bühler aber 1918 die Berichte schrieb, war der Krieg fast zu Ende; sie und die Empfehlungen, die Bühler gemacht hat, werden daher kaum noch praktisch weitergewirkt haben. Für die Methodologie der Psychologie, die Bühler in den zwanziger und dreißiger Jahren ausführlich beschäftigt hat, sind die Berichte, wie ich in diesen Zeiten zu zeigen versucht habe, keineswegs ohne Bedeutung geblieben.

(7231, TS Na[Navigation] 9)

Kurzes Gutachten über den Nutzen und die Aufgaben einer psychologischen Prüfungsstelle für Flieger.

[Notiz vom 29. Juli 1918.]

1.) Aus einer Statistik der Fliegerschule in Darmstadt, von der ich Kenntnis nehmen konnte, geht hervor, dass etwa 30% der Schütler im Laufe der Ausbildungszeit und kurz nachher ausscheiden. Zum Teil, weil sie sich den Lehrern als unbrauchbar erweisen, zum Teil durch Unfälle. Es erhebt sich die Frage, worauf diese hohe Zahl zurückzuführen ist. Die ärztlichen Spezialkommissionen scheiden die körperlich Untauglichen von vornehmlich so sorgfältig aus, dass körperliche Fehler dafür kaum in nennenswertem Maße in Betracht kommen können. Es müssen hier psychische Ursachen die Hauptrolle spielen.

2.) Aus spärlichen Notizen in wissenschaftlichen Zeitschriften und Zeitungen unserer Feinde wissen wir, dass der praktische Sinn der Amerikaner psychologische Methoden, die ursprünglich für rein theoretische Forschungszwecke in Deutschland erdacht waren, zu Eignungsprüfungen an Fliegern ausgebaut haben und dass nun überall in England und Frankreich psychologische Prüfungen in den Fliegerschulen vorgenommen werden. Wir sind in diesem Punkte praktisch in den Rückstand gekommen, einen Rückstand, der aber leicht eingeholt werden könnte und auch müßte. Wenn es einer Prüfungsstelle gelingt, einen einzigen Todessurz zu verhüten, so hat sie ihre Einrichtungskosten und die Prüfungsarbeit reichlich bezahlt gemacht.

Von diesem Gesichtspunkt aus trat Herr Hauptmann Hell in Schleißheim vor einigen Monaten an mich mit der Anregung heran, die nötige Vorarbeit für ein aussichtsreicheres Verfahren zur psychologischen Fliegerprüfung zu übernehmen.

men. Nach reichlichem Studium der Verhältnisse und einer Berücksichtigung dessen, was in einzelnen preußischen A. K. [?] z. B. in Münster bereits geschehen ist, glaube ich wissenschaftlich die Behauptung vertreten zu können, es werde bei Fliegern in ähnlicher Weise wie bei den Kraftfahrern gelingen, den Hauptprozentansatz der psychisch Untauglichen durch eine Prüfung // vor dem Beginn des Unterrichts herauszufinden und auszuschneiden.

3.) Der Schwerpunkt dieser Prüfung wird ähnlich wie bei den Kraftfahrern auf dem Gebiete der Aufmerksamkeit, der Reaktionsicherheit und -Geschwindigkeit und der körperlichen und geistigen Ermüdbarkeit der Fliegerschüler liegen müssen. Denn größere Sinnesdef $< e >$ kte, die etwa noch in Betracht kommen könnten, werden ja schon bei der ärztlichen Prüfung entdeckt und ausgeschieden. Auch neurologisch zu Beanspruchende werden ärztlich abgewiesen. Ob ein Schütler sich später durch ungewöhnliches Geschick oder Willensenergie auszeichnen wird, kann auch der Psychologe nicht voraussagen. Dagegen kann er leicht feststellen, ob jemand bei einer körperlichen oder geistigen Arbeit nach anfangs vielleicht sehr guten Leistungen so rasch ermüdet, dass ihm daraus bei längeren Flügen eine Gefahr erwachsen kann. Ferner, ob er im Stande ist, die vielseitige Verteilung der Aufmerksamkeit zu Stande zu bringen, die jemand braucht, dessen Leben von vielen ganz verschiedenartigen Umständen gleichzeitig abhängig ist. Ich denke an den typischen Gelehrten, der sich so sehr in eine Einzelheit, die ihn gerade beschäftigt, versenkt, dass alles, was sonst noch um ihn herum vorgeht, keinen Eingang mehr in sein Bewußtsein findet, und darum, wie der Witz ihm nachsagt, regelmäßig seinen Regenschirm vergißt. Das ist Konzentration der Aufmerksamkeit und beruht zum guten Teil auf angeborenen Eigentümlichkeiten des Menschen. Es gibt eben, wie jedem bekannt, Menschen, die immer nur ein Ding auf einmal tun können und leicht in Verwirrung geraten, wenn vieles gleichzeitig auf sie einströmt. Solche Naturen sind für das Fliegen denkbar ungeeignet. Wenn der Flieger z. B. mit seinem Motor beschäftigt ist, darf er darüber nicht alles andere vergessen, sondern muß im Stande

9 Es handelt sich hier um Ausbildungs- und Auslese-Institute für Kraftfahrer. Geuter (1988: 214) weist darauf hin, daß bereits im Ersten Weltkrieg der Ansatz zur angewandten Psychologie, die Entwicklung der Psychotechnik, gegeben wurde. "Psychologen engagierten sich in Hirnverleitzensstationen und Prüfstellen für Ersatzglieder von Kriegsbeschädigten" (Geuter 1988: 214). Aber auch die Ausbildung von Spezialisten, wie Fliegern, wurde bereits von ausgebildeten Psychologen betreut, wie aus Bühlers Bericht hervor geht. Auch Geuter (1985a) weist auf die Rolle der Psychologie in diesem Ersten technischen Weltkrieg hin. So hat bereits Walter Moede, ein Assistent Wundts in Leipzig, "bei der Gärde-Kraftfahrer-Ersatzabteilung des Heeres ein Prüfungslaboratorium für Militärkraftfahrer eingerichtete", nachdem er zuvor im Leipziger Reservelazarett Cornewitz ein psychologisches Laboratorium für Gehirngeschädigte aufzubauen versucht hatte" (Geuter 1985a: 147).

sein, gleichzeitig für vieles [Vieles - fv] Auge und Ohr und Tastsinn offen zu halten, dertart, dass gefahrbringende Umstände sich sofort in seinem Bewußtsein durchsetzen und die nötigen Reaktionen auslösen. Diese "Distribution" der Aufmerksamkeit kann man prüfen.

Andere weniger wichtige Punkte[,] z.B. auch solche, die mehr für Flugzeugbeobachter und für Flugzeugführer in Betracht kommen, // (7232) übergehe ich hier.

4.) Wir haben für die Untersuchung der Kraftfahrer, die in gewissen Punkten ähnliche Bedingungen erfüllen müssen, eine Einrichtung geschaffen, die sich möglichst genau an die Situation des Fahrers auf dem Wagen anschließt und von ihm dieselben Arm- und Beinbewegungen verlangt, wie im Ernstfall. Für Flieger würde ich eine entsprechende Modifikation vorschlagen. Technische Einzelheiten aber müßten im Benehmen mit erfahrenen Fliegern z.B. Herrn Hauptmann Hell vereinbart werden. Die Einrichtung für Kraftfahrer würde heute wohl um etwa 5000 M zu beschaffen sein. Für den Antrag könnten mit Zustimmung der Universitätsbehörden, die sehr gern gegeben wird, die nötigen Apparate aus dem psychologischen Institut der Universität München, dessen Abteilungsvorstand ich bin, zur Verfügung gestellt werden. Man hat auch sonst die Universitätsinstitute zu Heereszwecken herangezogen und in Berlin z.B. arbeitet das ganze Institut mit allen Hilfskräften seit Jahren schon für das Heer.

5.) Die Durchführungen der Prüfungen könnte ich selbst neben meinem Dienst bei der Kraftfahrer[.]Ersatz[.]Abteilung schon wegen der räumlichen Entfernungen natürlich nicht leisten. Ich würde vorschlagen, einen jüngeren Psychologen von Beruf, der im Heeresdienst steht damit unter meiner oder einer anderen Leitung zu beauftragen. Von solchen, die jetzt in bayerischen Diensten stehen und nicht k.v. [Kriegsverletzt] sind, kenne ich nur zwei. Der eine, Herr Professor [Moritz] Geiger^[10] ist als Gefreiter bei der Untersuchung und Schulung von Gehirnerkrankten beschäftigt und dort wohl unentbehrlich. Der andere, Herr Privatdozent Dr. [Otto] Selz^[11] ist als Beamtenstellvertreter dem Kriegsmini-

¹⁰ Für Angaben über Moritz Geiger sei hier auf Spiegelberg (1960: 200-212) verwiesen.

¹¹ Eine ausführliche Darstellung von Otto Selz' Leben und Werk findet man in der Dissertation von Seeborn (1970). Auch seine Beziehungen zu Bühler kommen hier zu Wort. Nach dem bestandenen philosophischen Dokortorexamen rigorosum mit magna cum laude am 14 Juli 1909 "finden wir Otto Selz in Bonn. [...] Zunächst hörte er bei Nußbaum, Verworm und dem damaligen Privatdozenten Dr. Bühler. Er nahm an Seminartübungen bei Küppe, Dyroff und Bühler teil" (Seeborn 1970: 13). Ab 17. Februar 1918 war er bei der Armeebteilung des Kriegsministeriums als Beamtenstellvertreter. 1919 veröffentlichte Selz in der Zeitschrift für angewandte Psychologie einen Artikel Über den Anteil der individuellen Eigenschaften der Flugzeugführer und Beobachter an Flugunfällen. In einer Paraphrase dieser 'isolierten Arbeit' heißt es, Selz habe

sterium zugeteilt und wäre dort vermutlich leicht zu ersetzen. Mit seiner Hilfe könnte, wie ich annehme, in kürzester Zeit praktisch wertvolle Arbeit geleistet werden.

München, den 29. Juli 1918
Ober- und Abteilungsarzt

[nicht unterschrieben]

(7233, TS Navigation) 8)

Nürnberg, den 12. September 1918.

Über psychologische Eignungsprüfungen bei Fliegern.

Psychologische Eignungsprüfungen haben sich insbesondere in der Industrie mehr und mehr Eingang verschafft. Dass derartige Untersuchungen auch für die Heeresverwaltung und für den Ausbau einer beschleunigten Auswahl von für einzelne Dienstzweige geeigneten Leuten wichtig sind, dürfte umso weniger einem Zweifel unterliegen, als wir uns jetzt im Kriege befinden, also in einem Zustande, bei dem es vor allem darauf ankommt, möglichst bald den Geeigneten an die richtige Stelle zu setzen, und Zeit- und Materialverlust viel grössere Bedeutung hat als im Frieden. Auf dem Gebiete der beschleunigten Auswahl von Kraftfahrern, hat die Heeresverwaltung bereits einen Anfang gemacht und hier recht beachtenswerte Erfolge errungen. So wurden, wie man mir kürzlich mitteilte, in Preussen bisher mehr als 20 000 Leute auf ihre Eignung als Kraftfahrer psychologisch untersucht. Uebereinstimmung der Ergebnisse dieser psychologischen Eignungsprüfungen mit denjenigen, die bei Paralleluntersuchungen in der Fahrschule gewonnen wurden, ist eine derartig günstige, dass jetzt bei allen

[In Übereinstimmung mit Bühler [...] der individuellen Handhabungsmöglichkeit, der Aufmerksamkeit und der Abstraktionsgeschwindigkeit besondere Bedeutungen [gegeben]. Nervöse Erregbarkeit und Geistesgegenwart können im einzelnen Fall in die normalen Reaktionen der Person verändernd eingreifen. Durch Training kann man die routinemäßige Geschicklichkeit steigern und hierbei auch die Endleistung ermitteln. Ein Psychologe kann aus den personalen Reaktionskonstanten und dem Ergebnis einer Ausbildung weitgehend das Verhalten eines Flugzeugführers bei kritischen Situationen voraussagen. (Seeborn 1970: 18f.)

Offenbar geht diese Arbeit aus einen Auftrag des Kriegsministeriums hervor, auf den Bühler in seinem Gutachten anspricht. Weitere Informationen über Selz' Weiterentwicklung findet man in Groffmann (1981) und Frida/De Groot (1981). Geuter (1985a: 148) weist noch auf Selz als Mitarbeiter an einem 1919 veröffentlichten Werk über psychologische Fliegerversuche hin: Benary, W., Kronfeld, A., Stern, E., Selz, O.: Untersuchungen über die psychische Eignung zum Fliegdiensr. Leipzig: J.A. Barth 1919.

preussischen A.K. psychologische Prüfungsstellen für Kraftfahrer eingerichtet sind bzw. eingerichtet werden. Ein beliebig herausgegriffenes Ergebnis einer derartigen Ueberschätzung, das mir von der Kodex [Kodea?] zur Verfügung gestellt wurde, findet sich in der Anlage [nicht in der Grazer Forschungsstelle IV].

Die von mir persönlich ausgeführten psychologischen Eignungsprüfungen erstrecken sich insbesondere auf Amputierte und die Bestimmung ihrer körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit, sowie auf die Festlegung der Bedingungen, welche geeignet sind, einen Anreiz auf die Willensstärkung der Kriegeschädigten auszuüben. Hier hat sich z.B. auf Grund experimenteller Untersuchungen die Tatsache feststellen lassen, dass der Rechtshänder trotz der Amputation am amputierten rechten Arm für viele Betätigungen eine feinere Unterschiedsempfindlichkeit aufweist als am nichtamputierten linken Arm und infolgedessen zur Ausführung gewisser Verrichtungen ebenso geeignet ist wie vor der Amputation.

///(2) Auch für die Untersuchung von Flugzeugführern bzw. Beobachtern wird sich der Nutzen derartiger psychologischer Eignungsprüfungen für den Ausbau einer beschleunigten Auswahl unter den Bewerbern dann ergeben, wenn diese Untersuchungen unter Führungnahme mit einer die Methoden der experimentellen Psychologie völlig beherrschenden Persönlichkeit vorgenommen werden. Denn gerade bei den Fliegern spielt ja die geistige Qualifikation eine besondere Rolle. Ich meine hierbei weniger die Feststellung der Leistungsfähigkeit des statischen Sinnesorgans [d.h. der Unterschiedsempfindlichkeit für die Gleichgewichtserhaltung des Körpers, die ja auch von Physiologen untersucht werden könnte, als vielmehr die Feststellung, ob der Bewerber die für einen Flieger notwendigen höheren geistigen Qualitäten besitzt, insbesondere die Raschheit des Entschlusses in komplizierten Lebenslagen, die Geistesgegenwart bei der Ausführung einer Vielheit von Willenshandlungen, die Ausdauer und Verteilung der Anspannung der Aufmerksamkeit u. dergl. Gerade in dieser Beziehung gibt es erfahrungsgemäss grosse individuelle Verschiedenheiten, die äusserlich nicht unmittelbar erkennbar sind, sich aber mit geeigneten psychologischen Methoden ohne weiteres feststellen lassen. Wieviel Schaden an Leben und Gut würde sich vermeiden lassen, wenn derartige Eignungsprüfungen mit Erfolg zur Ausführung gelangen könnten! Die Statistik über Bruch, der allein in Bayern von Flugschülern gemacht wird, weist darauf hin, dass in kurzer Zeit Millionen gespart werden könnten, wenn es gelingen würde, die Auswahl der Flugschüler auf Grund geeigneter Voruntersuchungen zu verfeinern.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass in dem von Oberl.-Stabsj. Alfrztl. Dr. Koschel gemachten Einwand, dass sich bei der experimentellen psychologischen Untersuchung der Einfluss der dauernden Beunruhigung durch die Lebensgefahr nicht berücksichtigen lasse, zweifellos eine gewisse Berechtigung nicht versagt

werden kann. Innerhalb welcher Grenzen er berechnigt ist, lässt sich a priori nicht angeben, das kann vielmehr erst die Zukunft lehren, wenn psychologische Eignungsprüfungen an Flugschülern in grösserem Umfang tatsächlich vorliegen.

///(3) Bemerken möchte ich noch, dass die besondere Art des Schulens von Fliegern, bei der der Flugschüler in seinem Flugzeug mit dem Fluglehrer <zwangsläufig> verbunden ist, sodass eine ständige Kontrolle desselben möglich ist, kaum in der Lage sein dürfte, die psychologische Eignungsprüfung vollständig zu ersetzen. Sie ist gewiss von grossem Vorteil, aber das psychische Verhalten des Flugschülers ist vollständig anders, wenn er allein fliegt und nicht unter dem sicheren Schutz seines Lehrers steht. Das Bewusstsein, dass der Lehrer im Falle eines Versagens des Schülers immer noch die richtige Steuerungsbewegung ausführen kann, gibt dem Schüler einen ganz anderen inneren Halt, als wenn er allein fliegt. Der Bewusstseinszustand einer dauernden Lebensgefahr fehlt auch hier. Ebenso wie es bei der jetzigen Lehrmethode der Kuppelung zwischen Schüler und Lehrer vorkommt, dass Leute versagen, wenn sie völlig selbständig fliegen, trotzdem sie vom Lehrer als geeignet befunden wurden, so wird es natürlich auch Fälle geben, die versagen, trotzdem sie auf Grund ihrer psychologischen Untersuchung als geeignet befunden wurden. Nach dieser Richtung bildet weder die Lehrmethode noch die psychologische Untersuchung eine sichere Gewähr. Aber worauf es ankommt, ist ein anderer Gesichtspunkt, nämlich der, dass sich durch die psychologische Prüfung feststellen lässt, dass gewisse Schüler bereits am <Lande> versagen. Diese versagen naturgemäss erst recht in der Luft und auf ihre vorzeitige Ausmerzung kommt es an. Das kann durch eine in verhältnismässig kurzer Zeit auszuführende Untersuchung geschehen. Die psychologische Eignungsprüfung kann und soll nicht mehr als eine wertvolle Ergänzung der Beobachtungen des Fluglehrers werden, und schliesst dabei zugleich den Vorteil in sich, dass sie sich gegenüber der subjektiven, allerdings auf zahlreiche Beobachtungen gestützten Meinung des Lehrers auf eine objektive Feststellung gründet. So ist man in Preussen auch bereits dazu übergegangen, an verschiedenen Stellen derartige Prüfungen von Flugschülern durchzuführen. Es wird vor allem in der Ausbildung geeigneter Methoden liegen, ob sich diese Untersuchungen annähernd ebenso bewähren werden wie diejenigen bei den Kraftfahrern.

/// (7234) (4) Das führt weiterhin zu der Frage, von wem zweckmässigerweise derartige Untersuchungen auszuführen sind. Zweifellos nur von einem Fachmann, am besten von einem psychologisch ausgebildeten Arzte. Aber derartige Aerzte, insbesondere solche, die methodologisch hinreichend geschult sind, gibt es in Deutschland z. Zt. ausserordentlich wenige. Das ist nicht Schuld der Aerzte, sondern des vorgeschriebenen ärztlichen Bildungsanges, der es versäumt hat, die gerade für den Arzte so wichtige Psychologie in die Fächer der ärztlichen Vorprüfung aufzunehmen. Berücksichtigen wir diese Tatsache, so

dürfte es sich empfehlen, zunächst die geeigneten Methoden von einem Fachpsychologen ausarbeiten zu lassen, da sonst die Gefahr eines unfruchtbaren Herumprobierens besteht. Die Einzelausführung der Untersuchungen könnte dann in ständiger Fühlungnahme mit dem betr. Fachmann auch durch einen Arzt geschehen, der zwar psychologisch nicht vorgebildet ist, aber Interesse für psychologische Untersuchungen hat, und der ad hoc eingeschult wird.

Ueber die Methodik < bei der > Eignungsprüfung von Flugschülern können ins Einzelne gehende Vorschläge z. Zt. naturgemäss noch nicht gemacht werden. Zur Ausarbeitung dürfte zunächst die Beschaffung einer allerdings bisher nur in einem Exemplar existierenden Lehrschaukel von Vorteil sein, die sich bei der EFKA-Versuchsabteilung, Flugplatz Döberitz, befindet, oder einer von den sog. Rudermaschinen, die zur automatischen Stabilisierung von Flugzeugen vorgesehen sind. Eine Lehrschaukel gestattet es dem Fluglehrer, den Flugschüler durch einen einfachen Hebel in alle Neigungen zu bringen, die praktisch im Flugzeug vorkommen. Der Flugschüler selbst kann durch Betätigung eines zweiten Hebels diese Lagen wieder korrigieren. Hiermit läßt sich infolgedessen zunächst die Empfindlichkeit des Flugschülers für Lageänderungen (statischer Sinn) feststellen und die Geschwindigkeit, mit der es ihm möglich ist, derartige Lageänderungen wieder auszugleichen. Wird eine derartige Lehrschaukel, die, wie ich hoffe, von der EFKA-Versuchsabteilung vorerst leihweise abgegeben wird, mit den sonstigen Beobachtungseinrichtungen des Flugzeuges versehen und zugleich die Möglichkeit geschaffen, die entsprechenden Ausenreize auf den Flug-// (7235) (5)schüler in einfacher und in gehäufte Form einwirken zu lassen, so dürften die äusseren Bedingungen gegeben sei, um psychologische Eignungsprüfungen an Fliegern durchzuführen. Mit der Nutzbarmachung eines solchen Apparates ist zugleich die Gewähr gegeben, dass die Versuche in absehbarer Zeit zu einem wirklich brauchbaren Resultat führen werden.

Was die Stellen betrifft, an denen z. Zt. bereits psycholog. Eignungsprüfungen an Fliegern mit mehr oder weniger ausgebildeten Methoden zur Ausföhrung gelangen, so sind dies nach meinen Erkundigungen ungeföhr folgende:

1. Die Fliegerschule Leipzig-Lindenthal mit dem Psychologen Dr. Brahn und dem Physiologen Prof. Garden, ebenso die Flieger-Ersatz-Abt. VI in Grossenhain.
2. Im physiolog. Institut der Universität Kiel durch den Oberarzt Dr. med et phil Schackwitz.
3. Durch den Psychologen Prof. William Stern in Hamburg, der die Flugzeugebeobachter untersuchen will.
4. Durch Dr. Schönleber, Heidelberg, pharmakologisches Institut.
5. Durch Dr. Kronfeld, Res. Laz. Freiburg i. B. Nervenstation.