

# **Active Ingredients and Acceptance of CISM**

Qualitative and quantitative Analysis

## **CISM - Critical Incident Stress Management**

- Gegenstandsfeld - Bedingungen -  
- Wirkungsweise - Evaluation -

Untersuchung  
zu Wirkmechanismen des CISM

vorgelegt  
von  
Karl-H. Richstein  
aus Essen

Villingen 2019

## **2.4. Anonymisierung**

Die vorgelegte Arbeit operiert in ihrem empirischen Teil des ersten Abschnitts intensiv mit persönlichen und damit hochsensiblen Informationen. Dies erklärt sich einerseits aus Beratungskontext und Forschungsmethode, andererseits sind diese wesentliche Grundlage zum Erkenntnisgewinn der vorliegenden Arbeit. Im Gegenzug wird dieser Vorteil mit Schwierigkeiten bei der Anonymisierung erkaufte.

Die Ratsuchenden haben der Veröffentlichung im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeitsweise zugestimmt, dennoch ist ein größtmöglicher Schutz der Privatsphäre zu gewährleisten. Dazu sind persönliche- und Ortsnamen verändert, Lebensdaten an die Bedingungen adaptiert, sowie alleinstellende Merkmale maskiert worden. Die in dieser Arbeit verwendeten Namen der Beratungskontaktpartner sind an Luftfahrtpioniere aus der Zeit um die vorletzte Jahrhundertwende

angelehnt<sup>94</sup> - sie stehen in keinem Zusammenhang mit den realen Gesprächspartner\*innen und sind lediglich nach phonetischen Präferenzen ausgewählt und in willkürliche Reihenfolge gebracht.

Im Umfeld der Verkehrsfliegerei und näherhin einzelner Luftfahrtgesellschaften und den damit verbundenen engen Vernetzungen ist das Wiedererkennungsrisiko von realen Interviewpartner\*innen erheblich. Aus diesem Grund wird auf eine vollständige Dokumentation des

<sup>94</sup> Alle Informationen zu den folgenden Kurzbiografien aus Almond, 1997:

- „**Heinz Farman**“ orientiert sich an Henry Farman (\*26. Mai 1874; † 18. Juli 1958), der ein französischer Luftfahrtpionier und Unternehmer war. Nach einem Autounfall wandte er sich der Konstruktion von Motorflugzeugen zu und errang prompt am 26.10.1907 den Geschwindigkeitsweltrekord für Landflugzeuge mit 52,7 km/h. Mitte November 1910 richtete er (vermutlich als erster) eine Personenverkehrslinie durch Flugzeuge zwischen seinen Werkstätten in Buc und einem Flugfeld in Etampes ein: Die Strecke mit einer Entfernung von 40 km war durch Flaggen gekennzeichnet. Am 08.02.1919 gründete Henry Farman mit seinem Bruder Maurice die erste Linienfluggesellschaft Lignes Farman, die später in die Air France überging.
- „**Albert Tissander**“ orientiert sich an Albert Tissandier (\*1839; † 05.09.1906), einem französischen Architekten, Illustrator, Archäologen und Luftschiffkonstrukteur. Er entwickelte mit seinem Bruder und Abenteurer Gaston Tissandier einen Heißluftballon, den er am 23.03.1875 (also ca. 100 Jahre nach den Gebrüdern Montgolfier) von Arachon bis nach Bordeaux über eine Entfernung von 600km fahren lassen konnte. Bereits fünf Jahre zuvor hatte Tissandier die „Pariser Ballonpost“-Gesellschaft gegründet. Ein Höhenrekord konnte am 26.04. 1875 mit ca. 8.600m über Grund erreicht werden. Am 08.10.1883 stellten die Gebrüder Tissandier das erste Luftschiff mit Elektromotoren aus.
- „**Oswald Boelcke**“ orientiert sich an Hauptmann Oswald Boelcke (\*19.05.1891; † 28.10.1916), der während des ersten Weltkrieges als Kampfflieger von sgg. Jagdstaffeln neben Max Immelmann zu einem deutschen Fliegeridol avancierte. Er entwickelte die ersten allgemein gültigen Grundregeln des militärischen Fliegens: Formationsflug, Sonne im Rücken, Angriff von oben und hinten (*Dicta Boelcke*). Boelcke gilt als der erste Pilot weltweit, der sich auf die Jagd nach feindlichen Flugzeugen machte - vorher waren Luftkämpfe nur bei zufälligen Zusammentreffen ausgetragen worden. Nach seiner fliegerischen Grundausbildung in Halberstadt wurde Boelcke zunächst als *Feldflieger* an der Westfront, dann als Ausbilder (u.a. von Erich v. Richthofen), zuletzt explizit als *Jagdflieger* eingesetzt. So brachte er es auf 40 Abschnitte, die ihm den Orden *Pour le Mérite* einbrachten. Auch wenn spätere Generationen dies als zweifelhafte Leistung bewerten mögen, sorgte er mit den Grundregeln für eine erhebliche Zunahme an Sicherheit in der frühen militärischen Fliegerei. Trotz seines niedrigen militärischen Ranges hatte er Kontakt zu vielen führenden militärischen und staatlichen Köpfen der Mittelmächte (z.B. Generalfeldmarschall Paul v. Hindenburg, Erich Ludendorff, Kaiser Wilhelm II. etc.): Dies illustriert Boelckes enormen Bekanntheitsgrad und die hohe Aufmerksamkeit für den Luftkrieg im allgemeinen. Am 28. Oktober 1916 kollidierten während eines Luftkampfes die Flugzeuge von Boelcke und seinem Kameraden Erwin Böhme. Dabei wurde die Tragfläche von Boelckes Maschine zur Hälfte abgerissen, er konnte die zu Boden trudelnde Maschine nicht mehr abfangen und wurde beim Aufprall getötet.
- „**Matilde Missant**“ orientiert sich an der amerikanischen (!) Luftfahrtpionierin Matilde Moisant (\*13.09.1878; † 05.02.1964), die als zweite Amerikanerin (am 17.08.1911) eine Pilotenlizenz erwarb. Nachdem ihr Bruder John Bevins Moisant in einem Wettbewerb um die fliegerische Umrundung der Freiheitsstatue den Sieg davon getragen hatte, begann sich auch Matilde Moisant für die Luftfahrt zu interessieren. Sie sah sich gezwungen, bei ihrem Bruder Flugstunden zu nehmen, da die Gebrüder Wright zu dieser Zeit noch keine weiblichen Flugschülerinnen aufnahmen. Nach einigen Preisen, die sie u.a. im direkten Wettbewerb mit der belgischen Pilotin Hélène Dutrieu (1877-1961) erringen konnte, stellte sie 1912 einen Höhenrekord in Mexico-City auf. Nach einem glimpflich verlaufenen Unfall gab Matilde Moisant auf Bitten ihrer Familie das Fliegen auf, um ihr Leben als Farmerin in San Salvador zu verbringen. Sie starb 1996 im Alter von 85 Jahren im Sanatorium von Glendale, Kalifornien.
- „**Arthur Krebs**“ orientiert sich an Lieutenant Arthur Krebs, den ersten Offizier des Luftschiffes *La France*, das als erstes voll steuerbares Luftschiff überhaupt in die Geschichte einging. Mit einer Länge von 52 Metern und einem Volumen von 1900 m<sup>3</sup>, angetrieben von einem Elektromotor, der von einem 435kg schweren Akkumulator gespeist wurde, kam die Konstruktion trotz einer ungefähren Geschwindigkeit von 10kt dennoch ohne die später unverzichtbaren Metallstützkonstruktionen aus. Das Luftschiff ließ bereits Größe und Verwendungsmöglichkeit späterer Zeppeline, die ab 1900 vom Bodensee aus die Welt bereisten, erahnen. Arthur Krebs vollbrachte mit *La France* am 09. 08. 1884 nicht nur den ersten vollends gesteuerten Flug eines Luftschiffes, sondern auch weitere sieben Flüge in den Jahren 1884 und 1885. Bei fünf Flügen gelang ihm die Rückkehr zum Startpunkt.
- „**Stefan Maxim**“ orientiert sich an Sir Hiram Stevens-Maxim (\*05.02.1840; † 24.11.1916), dem britischen Erfinder eines dampfgetriebenen Fluggerätes. Es war mit mit 3,6 Tonnen Gewicht, 31,5 Metern Spannweite und einer Länge von 21 Metern für längere Zeit das größte Fluggerät - und konnte sich 1894 bei einem Testflug in Bexley Heath (Grafschaft Kent) mit drei Mann Besatzung für kurze Zeit in die Luft erheben. Schwächen hatte das Fluggerät noch im Bereich der Steuerung und musste deshalb zur Sicherheit von Führungsschienen gehalten werden. Nach seinem Bau eines ersten Maschinengewehrs plante Sir Hiram Stevens-Maxim ab 1911 gemeinsam mit Claude Grahame-White und Louis Blériot die Erfindung seiner Flugmaschinen militärisch weiter zu entwickeln, was sein Tod im Alter von 76 Jahren verhinderte.
- „**Alberto Santos**“ orientiert sich am brasilianischen Luftfahrer Alberto Santos-Dumont (\*20.07.1873; † 23.07.1932), einem Luftschiffer, Motorflugpionier und Erfinder. Als Sohn wohlhabender Eltern hatte er früh Gelegenheiten, seine technischen Neigungen zu verfolgen. 1890 importierte Santos-Dumont wahrscheinlich das erste Automobil (Peugeot) Lateinamerikas nach Brasilien, studierte Physik, Chemie und Astronomie in Paris - und beteiligte sich währenddessen an Autorennen von Paris nach Nizza. 1897 erwarb er in einem Spontanentschluss einen Heißluftballon, den er sich auf Minimalmaße anfertigen ließ und ebenfalls nach Brasilien exportierte. 200 Aufstiege verschafften ihm die nötige Erfahrung, um am 10.09.1898 zum ersten Mal mit einem eigenen Luftschiff zu fliegen. 1904 entwickelte er gemeinsam mit seinem Freund Louis-François Cartier den Gedanken einer für Luftfahrtzwecke geeigneten Armbanduhr, die Cartier fertigte und nach ihm „Modell Santos“ benannte: Der Typus der Fliegeruhren war geboren. Ab dem Winter 1905 wandte sich Santos-Dumont der Fliegerei mit Fluggeräten nach dem Prinzip „schwerer als Luft“ zu. Er verfolgte unter anderem die Idee des Hubschraubers, die sich allerdings nicht verwirklichen ließ. Mit seinem Flugzeugmodell *14-bis* gelang es ihm am 23.10.1906, im Beisein der Kommission des *Aéro Club Français* einen erfolgreichen gesteuerten Motorflug durchzuführen. Häufig wird Santos-Dumont deshalb als „Vater der Luftfahrt“ bezeichnet. Ihm zu Ehren ist der lokale Flughafen von Rio de Janeiro nach Aeroporto Santos Dumont benannt. Ihm wird nachgesagt, das er aus Verzweiflung über die militärische Nutzung der frühen Fluggeräte seinem Leben durch Suicid ein Ende setzte.
- „**Eduard Rickenbacher**“ orientiert sich an Edward Vernon „Eddie“ Rickenbacher (\*08.10.1890; † 17.07.1973), dem mit 26 Luftsiegen „erfolgreichsten“ us-amerikanischen Jagdflieger des Ersten Weltkrieges. Der gebürtige Schweizer kam über britische Autorennen und verschiedene technische Handwerksberufe zur Fliegerei, als man ihm in Frankreich die Chance bot, Fliegen zu lernen. Mit Kriegseintritt der USA meldete er sich zum US-Militärdienst, war zunächst persönlicher Fahrer des Brigadegenerals John Pershing und wurde zuletzt als Befehlshaber des 94. Jagdgeschwaders eingesetzt. Im Zweiten Weltkrieg musste eine von ihm gesteuerte Boeing B-17 aufgrund eines Navigationsfehlers notwassern. Rickenbacher und seine Mannschaft überlebten 24 Tage auf offener See, bevor sie gerettet werden konnten. Von 1938 bis 1959 war er Geschäftsführer der Fluggesellschaft Eastern Airlines. Rickenbacher starb 1973 in seiner Heimatstadt Zürich.

Beratungskontaktes innerhalb des Hauptteils verzichtet. Das komplette Datenmaterial ist über die Universität Graz, Fachbereich Arbeits- und Organisationspsychologie abrufbar. Es gilt also im Bezug auf die anonymisierenden Eingriffe in die Biografiedaten den Persönlichkeitsschutz des Ratsuchenden mit dem Forschungsinteresse nach möglichst objektiv reproduzierbaren Daten in Einklang zu bringen. Relevante Brüche wären im Zusammenhang nicht zu verbergen. Die Schlüssigkeit der hier dargestellten Daten ergeben sich in der detaillierten Analyse der Verifizierung von Interpretationshypothesen.

## Anonymization

- procedure to convert clear text data into a non-reconstructable form
  - it should be irreversible and
  - save the data for analysis purposes
- method to guarantee the confidential handling of the FACIQ:
- anonymous questionnaires were stowed for all the world to see in an envelope, which was sealed in order to be sent by conventional mail to the director of studies
  - manual digitization of the results by employees of the Department of Psychology at the University of Graz extended the separation of the concrete questionnaire and its individual editors definitely

## Pseudonymisation

- procedure in which the (most) identifying aspects of data record are replaced by other artificial identifiers
  - choice of places where information is consciously changed is more or less subjective
  - it must create a balance between a coherent picture of the information and data protection of the interviewee
- method to guarantee the confidentiality of interview data
- choosing one single alias (incl. photoalias) for each interviewpartner in order to retrieve his/her individuality
  - changing family relationship- and job information  
place of residence-data, personal circumstances,  
biographical information etc.

## 03

### Case reports

- 3.1 Farmann, Heinz
- 3.2 Tissander, Albert
- 3.3 Boelke, Oswald
- 3.4 Missant, Mathilde
- 3.5 Krebs, Arthur
- 3.6 Maxim, Stefan
- 3.7 Santos, Alberto
- 3.8 Rickenbacher, Eduard