Obligatorische Sehprüfung von Chauffeuren.

Von Dr. W. Feilchenfeld, Augenarzt in Charlottenburg.

Vor dem Eintritt in die Eisenbahnverwaltung, die Armee und die Marine wird eine Augenuntersuchung, bei der bestimmte Sehleistungen festgestellt werden müssen, verlangt. Für andere Berufsarten gibt es derartige Forderungen nicht; einzelne Verwaltungen und industrielle Betriebe machen allerdings für die Anstellung von Bewerbern eine ärztliche Untersuchung durch einen Vertrauensarzt zur Bedingung, wobei auch eine Untersuchung der Sinnesorgane erfordert wird, aber wohl kaum wird dabei eine bestimmte Norm als Minimalgrenze für die Sehfähigkeit festgesetzt. Daß jedoch vor der Wahl eines Berufs ein ärztliches Urteil oft nicht nur wünschenswert, sondern dringend erforderlich ist, um große Enttäuschungen und beträchtlichen Zeitverlust beim Ergreifen eines Berufs, für den man physisch nicht geeignet ist, zu verhüten, haben Aerzte, besonders Augenärzte, oft betont. Es sind auch sogar bereits von Aerzten Anweisungen veröffentlicht, welche genau bezeichnen, welche körperlichen Vorbedingungen bei bestimmten Berufsarten erfüllt sein müssen. Ich selbst habe in einer kleinen „Gesundheitspflege des Auges“¹⁾ in drei Gruppen die Berufsarten zusammengestellt, für die gute, mittlere und ungenügende Sehkraft erforderlich ist. Ähnliche Tabellen sind von anderen Augenärzten gleichfalls bekannt gegeben worden. Bisher aber sind in größerer Anzahl wohl nur die Schützlinge des Freiwilligen Erziehungsbeirates den Aerzten vor der Berufswahl zugeführt worden; hoffentlich werden die Schulärzte dieser Frage näher treten und durch die Schule einen entsprechenden Einfluß gewinnen. Zumeist dürfte dann ein derart frei gegebener und empfangener Rat ausreichen; die meisten werden auf denselben hören, die anderen werden im Wettbewerb bald die Berechtigung desselben kennen lernen und nach bösen Erfahrungen einen Beruf aufgeben, dem sie nicht gewachsen sind und in dem sie daher weniger leisten als die körperlich für denselben besser geeigneten Personen. Daß Sehschwache allerdings durch Übung auch in Berufsarten, in denen man theoretisch eine bedeutende Sehfähigkeit als notwendig annehmen müßte, noch gute Leistungen oft aufweisen, haben darauf gerichtete Untersuchungen in großen Betrieben ergeben.²⁾ Im allgemeinen aber wird die natürliche Auslese im Kampfe ums Dasein die für den Beruf Ungeeigneten schnell ausscheiden, sodaß für uns Aerzte die Notwendigkeit, „nach der Polizei zu rufen“, zumeist nicht besteht, zumal, so lange durch einen Mißgriff in der Berufswahl nur der Betroffene selbst zu leiden hat. Anders aber ist es, wenn dabei eine Gefährdung dritter in Frage kommt. Dann sind wir Aerzte allerdings gezwungen, unsere warnende Stimme zu erheben. Ein solcher Fall liegt bei Kraftwagenführern mit herabgesetzter Sehfähigkeit vor. Der große Bedarf an Chauffeuren, die kurze Ausbildungszeit veranlassen viele Personen,

1) Gesundheitspflege des Auges nebst Ratgeber zur Berufswahl für Augenleidende. Berlin, Staudte, 1903. — 2) W. Feilchenfeld, Erwerbsfähigkeit bei Augenschäden. Zeitschrift für Augenheilkunde Bd. 15. H. 2. S. 126 ff.

die in ihrem bisherigen Berufe nicht reussierten, diese neue, verhältnismäßig einträgliche Tätigkeit zu ergreifen. So aber kommt es leicht dazu, daß eben körperlich Minderwertige sich diesem höchst gefahrvollen Berufe widmen. Ich selbst habe wiederholt Chauffeure mit geringer Sehfähigkeit untersucht, die bei größerer Geschwindigkeit unzweifelhaft nicht imstande waren, rechtzeitig ein Hindernis auf dem Wege zu erkennen. Ein Führer gestand mir selbst, daß er es nur der großen Aengstlichkeit seines Chefs verdanke, daß er bei langsamer Fahrt den Wagen sicher führe, zumal in der Dunkelheit der Chef den Wagen aus Vorsicht überhaupt nicht benutze. Der Führer hatte beiderseits zentral gelegene Hornhautflecke mit einer Myopie von links 2,5 D mit $\frac{1}{3}$, rechts 3,5 D mit nur $\frac{1}{6}$ Sehschärfe! Nun bedenke man, daß derartige Leute in den großen Städten nicht etwa nur bei Privatpersonen im Dienst sind, die es ja in der Hand haben, ihre Führer so vorsichtig auszusuchen, wie es ihnen nötig erscheint, sondern auch Kraftwagen führen, die zu jedermanns Gebrauch öffentlich ausstehen. Die polizeiliche Fahrerlaubnis, welche die Leute haben müssen, bietet in keiner Weise eine Gewähr, daß man sich den Führern anvertrauen darf, da die Behörde nur die Fähigkeit, mit dem Wagen umzugehen und die Kenntnis der allgemeinen Fahrvorschriften prüft. Wenn von Lokomotivführern, die doch eine abgesperrte Bahn vor sich haben, die in gegebener Linie sich bewegt, und obendrein noch von besonderen Aufsichtsbeamten regelmäßig untersucht wird, bereits mit vollem Rechte eine Sehschärfe von beiderseits ohne Glas mindestens $\frac{2}{3}$ verlangt wird, um wieviel mehr müssen wir gleiches von Chauffeuren fordern, die oft genug — nicht nur auf freier Chaussee — mit Eisenbahngeschwindigkeit dahin sausen.

Die Forderung einer Sehprüfung dürfte rechtlich kaum zu erheblichen Bedenken führen; die Behörde könnte wohl eine Konzessionserteilung von einer vorhergegangenen Sehprüfung einfacher Art abhängig machen. Die Notwendigkeit einer solchen dürfte wohl von niemandem bestritten werden können.