

Leichtfertigkeit zum Bewußtsein. Ich selbst bin in mittleren Graden kurzsichtig und kann feststellen, wie mein Orientierungsvermögen ist, wenn ich kein Glas aufsetze. Wenn meine Sehschärfe dann auch noch auf beiden Augen über  $\frac{1}{2}$  ist, so würde ich doch nicht wagen, mich ohne Glas auf ein Fahrrad zu setzen, viel weniger auf ein Krafttrad oder ein Auto. Schon allein die Geschwindigkeit, in der sich der Kraftwagen bewegt, bedingt eine gute Sehschärfe. Ist diese nur auf einem Auge gut, so kann der geringste Zufall dieses einmal für kurze Zeit unbrauchbar machen, und der Fahrer ist hilflos. M. E. müßte für jeden Kraftfahrer volle Sehschärfe verlangt werden, wenn diese auch nur mit Korrektionsgläsern nicht zu starker Brechkraft erreicht würde.

Einen Vorschlag Dr. Reicherts mache ich mir hier zu eigen, wenn er sagt, es kämen nur Brillen mit punktuell abbildenden Gläsern in Frage, da Kneifer zu leicht abrutschen (durch Erschütterungen und Transpiration) und die bi-Gläser das Gesichtsfeld zu stark beengen. Auch der andere Vorschlag ist sehr gut, daß man von jedem Fahrer das Mitführen einer Reservebrille verlangen sollte und dies extra im Führerschein vermerken müsse. Die Verkehrsbeamten wären darauf anzuhalten, auch diese Bedingung nachzuprüfen. Bei der Abnahme der Sehprobe wäre natürlich auch Wert darauf zu legen, daß eine nicht zu große Ungleichsichtigkeit vorhanden ist, da auch bei vollständiger Korrektur die Netzhautbilder des einen Auges im Vergleich zum andern zu klein wären, so daß das eine vom Sehen ausgeschaltet wäre.

Das Gesichtsfeld muß vollständig normal sein. Nicht allein, weil der Kraftfahrer jede drohende Gefahr in jeder Richtung sofort erkennen muß, sondern vor allem, weil eine Gesichtsfeldeinengung meistens Folge schwerer Augenkrankungen ist und nicht selten auf die zentrale Sehschärfe großen Einfluß hat.

Wenn es bisher auch schielende und einäugige Kraft-

fahrer gab, so ist eine solche Leichtfertigkeit bestimmt zu verwerfen. Denn wie wir wissen hängt unser ganzes Orientierungsvermögen, unsere Tiefenwahrnehmung und unsere Raumeinschätzung nur von einer einwandfreien Konvergenz beider Augen ab. Wenn das eine Auge nun fehlt oder abweicht oder aber auch durch zu starke Anisometrie unterdrückt wird, wie wollen wir in einem solchen Falle noch plastisch sehen? Wie sollen wir eine Entfernung richtig einschätzen? Denken wir uns einen solchen Kraftfahrer in belebter Straße, wie will er finden und abschätzen, wie er am sichersten und schnellsten aus der Gefahrzone kommt? Er ist auch nicht in der Lage, die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs richtig einzuschätzen, was beim Kurvenfahren und besonders beim Ueberholen von Fahrzeugen von größter Wichtigkeit ist.

Die Farbentüchtigkeit der Kraftfahrer ist noch nicht so sehr Gebot der Stunde, da die Städte erst langsam anfangen, auch für den Kraftfahrzeugverkehr farbige Signale einzuführen. Ist natürlich ein Farbensausfall plötzlich oder in Folge einer Krankheit eingetreten, so ist der Bewerber auch sehr eingehend zu untersuchen, da dies auch ein Zeichen schweren Augenleidens ist. Um die Kontrolle auch hier aufrecht zu erhalten, sollten auch für die Kraftfahrer obligatorische Augenuntersuchungen verlangt werden, was um so einfacher durchzuführen ist, als ja auf den einzelnen Polizeiamtern ein Verzeichnis der ausgestellten Führerscheine liegt. Der Visus und die Rezeptur des Augenarztes sollten immer auf dem Führerschein verzeichnet sein, daß man bei einer Nachuntersuchung auch die nötige Kontrolle hat.

Die in letzter Zeit wieder im steten Zunehmen begriffenen Verkehrsunfälle lassen die gesetzgebenden Instanzen hoffentlich bald zur Einsicht kommen und mit scharfem Zugreifen die störenden und gefahrbringenden Elemente aus dem öffentlichen Verkehr entfernen.

## Das Polymeter.

Das Polymeter ist eine Kombination von Instrumenten, die es uns ermöglichen, aus dem Feuchtigkeitsgehalt der uns umgebenden Luft eine Wetterprognose zu stellen. Die Vereinfachung der Wetterprognose gegenüber dem Barometer liegt darin, daß wir aus der Ablesung eines Tages schon Rückschlüsse auf das zu erwartende Wetter ziehen können, während wir das Barometer fortlaufend beobachten müssen.

Die Zusammenstellung unseres Instrumentes besteht zunächst aus einem Thermometer mit doppelter Skala. Links finden wir die Celsiusgrade verzeichnet und auf der rechten Seite die maximale Feuchtigkeit für die gegenüberstehende Temperatur. Bekannt ist es, daß die Luft eine bestimmte Menge Wasserdampf in sich aufnehmen kann, so z. B. bei  $15^{\circ}$  Celsius 12,7 gr in einem ccm. Enthielte die Luft nur eine Kleinigkeit mehr Wasserdampf, so würde sich der Rest an den kältesten Stellen des Raumes als Tau niederschlagen. Die Skala gibt also die Höchstwerte des bei bestimmter Temperatur aufnehmbaren Wassergehaltes an, diesen Höchstwert nennen wir „Maximale Feuchtigkeit“.

Außer einem Thermometer benötigen wir aber noch ein zweites Instrument, welches uns angibt, welche absolute Feuchtigkeit wir in der Luft haben, denn mit der Kenntnis der Höchstwerte ist uns allein nicht gedient. Zur Fest-

stellung der absoluten Feuchtigkeit stehen uns zwei Instrumente zur Verfügung, und zwar:

1. der Taupunktmesser und
2. das Hygrometer.

Der Taupunktmesser ist praktischer als das Hygrometer, denn er ermöglicht uns, das zu erwartende Wetter sofort zu bestimmen, während wir beim Hygrometer noch erst eine Umrechnung vorzunehmen haben. Den Taupunktmesser findet man aber bedeutend weniger im Gebrauch, weil er immer in die zu messende Luft gebracht werden muß und beim Messen der Feuchtigkeit Bedienung erfordert. Wir haben eine Metallkapsel, die durch einen Schlitz in zwei Teile geteilt ist, und zwar so, daß der obere Teil  $\frac{2}{3}$  des auf der Vorderseite angebrachten hochglanz-polirten Metallspiegels ausmacht. Nur hinter diesem Teil befindet sich die Kapsel, während das untere Drittel nur zum Vergleich freigelassen wurde. Die Kapsel ist mit Schwefeläther gefüllt, in welchem ein Celsius-thermometer steckt. Rechtwinklig ist an der Kapsel ein Handgebläse angebracht, durch welches man Luft in die Kapsel bläst. Hierdurch wird der Aether zur Verdunstung gebracht und die Temperatur in der Kapsel erniedrigt sich. Ist der Feuchtigkeitsgehalt der äußeren zu messenden Luft nun größer als die maximale Feuchtigkeit der in der Kapsel befindlichen Temperatur, so wird der obere Teil des Spiegels