
Testing av fargeblindhet og synsskarphet

TIDLIGERE I TIDSSKRIFTET

JULIE DIDRIKSEN

julie.didriksen@tidsskriftet.no
Tidsskriftet

I november 1875 kolliderte to tog i høy fart i Lagerlunda i Sverige, og ni personer mistet livet. Fysiologen Frithiof Holmgren (1831–1897) mente at fargeblindhet hos lokføreren kunne være årsaken til ulykken, og da han testet 266 jernbanearbeidere fant han 13 som var fargeblinde. Selv om det i ettertid er sådd en del tvil rundt om fargeblindhet faktisk var årsaken til ulykken, ble Holmgrens test den første standardiserte og bredt brukte fargeblindhetstesten på denne tiden.

I Tidsskriftet nr. 4/1924 finner vi et innlegg av en lege som mente at blant annet Holmgrens test ikke var god nok for testing av fargeblindhet hos sjømenn. Han benytter også innlegget til å etterlyse tydeliggjøring av hva slags krav som gjelder rundt synsundersøkelser av bilførere. Hadde kanskje dette forsvunnet inn i «Medicinaldirektørens eller et departements kaos»? (Tidsskr Nor Lægeforen 1924; 44: 197–8)



Illustrasjonsfoto: Holmgrens test. CC BY-NC-SA 4.0

Naar skal vi bli kvit Holmgrens og Daaes farveblindhetsprøver ved undersøkelser av sjømands farvesans, og naar skal vi endelig faa en lovbestemt minimumssynsskarphet ved utstedelsen av attest for motorkjørsel?

Ved Harald G. A. Gjessing, Drammen

Den 9de oktober iaar anmodedes jeg av bestyreren for en utenbys sjømandsskole om at undersøke og gi attest om styrmandselev T. H.'s farvesans. Ca. 4 aar i forveien var han undersøkt i en anden by ved sin første

paamønstring, og med Holmgrens garnprøve var der da angivelig fundet normal farvesans. Nu fandt skolens læge med Stillings pseudoisokromatiske prøver, at han var farveblind.

Paa eksamination oplyste den 22 aarige mand, hvis synsstyrke var normal, at garndukkeprøven var utført slik, at han var blit opfordret til av haugen at utvælge «alle røde og alle grønne prøver». Dette hadde han greid feilfrit, noget jeg ogsaa selv overbeviste mig om. – Men naar jeg bad ham om at gjøre prøven slik, som den virkelig skal utføres o: naar han blev anmodet om at lægge i haug alle de dukker, som han syntes lignet en til side lagt f. eks. mosgrøn dukke (den av doktor Orre anbefalte modifikation av Holmgren med ca. 5–6 cm. lange garndukker blev begge ganger benyttet), saa la han i skjønn forening lysegrønne, mosgrønne og brandgule prøver.

«Han indrømmet at han i taake undertiden hadde havt vanskelighet for at skille lanterner, men hadde ikke forstaat aarsaken, da han jo stolte paa sin første attest»

Han undersøktes med følgende prøver, hvorav ingen bestodes, end ikke nogenlunde, bedst dog Holmgren og Daaes: 1) Holmgrens modificerte garndukkeprøve, – 2) Daaes prøve, – 3) Ole Bornemann Bulls tavle, – 4) Stillings pseudoisokromatiske tavler, – 5) Ishiharas tavler, – 6) Nagels ringer, – 7) Schiøtz's lanterne, – og 8) v. Hess' fargeveblandingsapparat.

Han indrømmet – i motsætning til mange efter aars tjeneste forkastede jernbanemænd – at han i taake undertiden hadde havt vanskelighet for at skille lanterner, men hadde ikke forstaat aarsaken, da han jo stolte paa sin første attest.

Skulde vi nu ikke snart faa indført ved lov Stillings eller kanskje heller de mere letvindte Ishiharas tavler som autorisert prøve for signalmænds farveundersøkelse?

I april 1919 søkte en utenbysboende mig for at faa attest for bilkjørsel. Paa grund av maculae corneae kunde visus ikke bringes op i bedre end 5/18 paa det ene og 5/20 paa det andet øie, hvorfor jeg negtet at utfærdige attest. Denne fik han imidlertid beredvillig av hjemstedets læge, som gjorde gjældende paa min forespørsel, at loven bare sier «godt syn», og han regnet 5/20 som fuldstændig god synsstyrke.

Som det vil være «Tidsskriftet»s læsere bekjendt, vedtok Øienlægeforeningen i møte den 14de mai 1917 en resolution om chaufførers synsevne, og denne, som blev oversendt Medicinaldirektøren, gik ut paa:

A. Professionelle chauffører skal ved første prøve uten korrektionsglas ha en synsstyrke av minimum 5/10 (6/12) paa begge øine eller 5/6 paa det ene og 5/15 (6/18) paa det andet. Ny undersøkelse hvert 5te aar. Synsevnen maa da ikke være under 5/10 paa det bedste og 5/20 paa det daarligste, eventuelt med korrigerende glas, som fra da av maa forlanges benyttet under kjørselen.

B. Private bileiere, som ønsker sertifikat, maa ha ved første undersøkelse samme synsevne som nævnt under A. Men de kan alt da benytte korrigerende glas. Det maa isaafald forlanges, at de benytter disse under kjørselen. Ved

fornyet undersøkelse om 5 aar maa synsevnen paa det bedste øie ikke være under 5/10 (6/12) og 5/20 (6/24) paa det daarligste, eventuelt med korrigerende briller, som maa forlanges under kjørselen.

Synsfeltet maa ved enhver undersøkelse undersøkes særskilt med Donders prøve og være normalt. – Resultatet av undersøkelsen skal paaføres certifikatet.

Dette forslag synes helt at være forsvundet i Medicinaldirektørens eller et departements kaos. Men lægerne maa – likesom ogsaa publikum – kunne forlange, at der opstilles klare regler, saa enhver vet, hvad han har at holde sig til.

Publisert: 21. november 2022. Tidsskr Nor Legeforen. DOI: 10.4045/tidsskr.22.0527

© Tidsskrift for Den norske legeforening 2026. Lastet ned fra tidsskriftet.no 22. mars 2026.