

# Miscellaneum : Vergiftungserscheinungen bei Seeleuten eines polnischen Frachters im Hafen von Haiphong, Vietnam, nach Methylbromid-Behandlung des Frachtgutes

Autor(en): **Brodniewicz, Aleksander**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Acta Tropica**

Band (Jahr): **23 (1966)**

Heft 3

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-311346>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Miscellaneum.

## Vergiftungserscheinungen bei Seeleuten eines polnischen Frachters im Hafen von Haiphong, Vietnam, nach Methylbromid-Behandlung des Frachtgutes

VON ALEKSANDER BRODNIEWICZ

Hygiene-Abteilung der Akademie für körperliche Erziehung, Warschau

Im folgenden soll an einem drastischen Beispiel vorgeführt werden, mit welcher Vorsicht bei der Bekämpfung von Vorratsschädlingen mit Methylbromidgas vorgegangen werden muß.

Das Handelsschiff M.S. «Marian Buczek», Baujahr 1943, Shields, wurde im Hafen von Haiphong, in der Zeit vom 7. bis 10. Januar 1958, einer teilweisen Begasung mit Methylbromid unterzogen, und zwar wurden sechs mit Reis beladene Schiffsluken behandelt. Die angewandte Gaskonzentration betrug  $24,2 \text{ g/m}^3 = 24,2 \text{ mg/l}$ .

Gemäß früherer Erfahrung verbot die Hafenbehörde der Besatzung nicht, die Mannschaftsräume während der Begasung zu bewohnen. Sicherheitshalber weilte jedoch ununterbrochen auf dem Schiff eine Kontrollgruppe von Desinfektoren, die dauernd mit Halide-Detector-Lampen überprüfte, ob die begasten Luken dicht seien und ob eventuell Gase in die Wohnkabinen eindringen können.

Nachdem die Fumigation schon 48 Stunden angedauert hatte, wurde spät am Vorabend des Abreisetages der 1. Navigationsoffizier mit schweren Vergiftungserscheinungen in der Messe angetroffen, wo er bald zusammenbrach. Sofort wurde dem bewußtlosen Offizier erste Hilfe zuteil. Er wurde unverzüglich in das Krankenhaus eingeliefert, verstarb jedoch trotz ärztlicher Bemühungen schon eine Stunde später.

Klinisch wurden Krämpfe, Kollaps, starkes Lungenödem und akute Herzinsuffizienz festgestellt. Der Sektionsbefund stimmte mit der klinischen Diagnose überein. In den entnommenen Organproben ergab die toxikologische Prüfung folgende Werte: in 1000 g Lunge, Leber, Niere, Darm bis 40 mg  $\text{CH}_3\text{Br}$ ; in 1000 g Blut bis 95 mg  $\text{CH}_3\text{Br}$ , womit sich die Diagnose auf Methylbromid-Vergiftung bestätigt.

Leichtere Vergiftungserscheinungen stellte man sodann noch bei 9 Matrosen fest, die jedoch nicht ins Krankenhaus eingeliefert werden mußten und sich erholten.

Die Erklärung des tragischen Ablaufes ist nun folgende: Die Offizierskajüte des Verstorbenen befand sich mitschiffs auf dem Deck unmittelbar über der zweiten und dritten Luke. Die mitschiffs-gelegenen Offizierskabinen sowie der Messe-Salon wurden grundsätzlich nicht überprüft, da man der Ansicht war, daß das Schiff gasdicht sei. Durch eine im Korridor der Schiffwohnungen durchgeführte negative Gasrestekontrolle wurde man in dieser Meinung noch bestärkt. Doch infolge undichter Wände und Fußböden konnten Gasdämpfe aus den Luken in die Kajüte eindringen. Ihr Bewohner atmete diese Dämpfe während 2 Tagen ein, ohne dies zu bemerken. Noch drei Stunden vor seinem Tode führte der erste Offizier in seiner Kajüte eine längere dienstliche Unterredung mit dem Deck-Zimmermann. Eine Stunde später beantwortete er auch noch bei geschlossener Tür Fragen, ohne daß jemandem sein Befinden verdächtig erschienen wäre.

Während der Heimfahrt des Motorschiffs untersuchte man sicherheitshalber noch mit der Halide-Detector-Lampe systematisch alle Wohn- und Wirtschaftsräume, die stets gut belüftet und nie begast worden waren. Noch 17 Tage nach Beendigung der Fumigation stellte man dort Spuren von Methylbromid fest.