

kuren het uitbreken der recidieven niet voorkomen, maar ze wel naar een lateren datum verschuiven. Daarentegen is het aantal „well days” (d.w.z. het gemiddelde aantal dagen gedurende welke iemand, na het doorstaan van een aanval van malaria, gezond bleef) bij de korte kuur grooter dan bij de lange kuur.

Alles bijeengenomen besluit COLLINS, dat het voordeel van de lange kuur, de vermindering van het aantal recidieven op korten termijn, te duur gekocht is met een tienvoudige verlenging van de kuur en een vijfvoudige vermeerdering van de hoeveelheid gebruikte kinine. Bij geregelde toepassing van de korte kuur meent hij op het kinineverbruik, per 100 malarialijders en per seizoen, 35 dollars te kunnen uitsparen. Hieronder is niet begrepen de bezuiniging voortspruitend uit de veel geringere kosten der kinineverspreiding, welke zooveel zwaarder wegen dan die van het geneesmiddel zelf.

N. H. SWELLENGREBEL.

### BERICHTEN EN MEDEDEELINGEN.

**BEROEPSZIEKTE DER CHAUFFEURS VAN DIESELMOTOREN.** — LAIGNÉL-LAVASTINE en AMOUR F. LIBER hebben een chauffeur van een vrachtauto met Dieselmotor onderzocht. De 32-jarige man, die schijnbaar geen pathologische afwijkingen had, bezocht hen voor een weinig beteekenende tracheo-bronchitis. Een verder onderzoek bracht echter een huidziekte en zenuwstoornissen aan het licht. De huiduitslag was symmetrisch verdeeld over de oksels, de binnenzijde der armen, het onderste deel van den buik, de liesstreek, de dij en de onderbenen tot aan de enkels. Zij bestond uit kleine roodachtige puistjes, niet grooter dan een erwt; tamelijk stevig en omgeven door een schilferenden hof. De huid tusschen de puistjes was gezond. De uitslag was ontstaan sinds de patiënt in 1932 een Dieselmotor bestuurde; zij wisselt af naar gelang van veel of weinig werk. Na 5 dagen rust was de uitslag minder sterk, de patiënt zelf had er zich nooit aan gestoord en schreef de uitslag toe aan de gasolie-dampen. Het histologische onderzoek toonde aan een subacute ontsteking, in hoofdzaak om de haren, intracellulaire vacuolisatie, hyperplasie van de epidermis.

De stoornissen van het zenuwstelsel uitten zich tijdens het rijden. De patiënt had last van flauwten, oorsuizen en duizelingen, de weg danste dikwijls voor zijn oogen, hij moest soms braken, hetgeen hem dwong het stuur aan zijn medebestuurder over te geven. Bij het verlaten van de auto voelde hij zich soms dronken. Het volledige neurologische onderzoek toonde geen afwijkingen aan van de motiliteit, het evenwichtsgevoel, de coördinatie van bewegingen, de reflexen en de objectieve gevoeligheid. De hersenzenuwen waren normaal. Drie andere Dieselchauffeurs hadden in mindere of meerdere mate de huiduitslag en de zelfde nerveuse klachten. Zij verklaarden, dat ook hun collega's deze verschijnselen hadden. De huiduitslag wordt „boutons d'huile” genoemd, de duizeligheid en andere klachten worden aan de verblinding der asphaltwegen toegeschreven. Tegen dit laatste pleit echter, dat zich dezelfde verschijnselen op betonwegen voordoen, benzinechauffeurs er geen nadeel van ondervinden, en de duizeligheid het meest voorkomt in den winter, bij koude en des nachts, wanneer de vensters der cabines gesloten zijn. Dit wijst op den invloed der verbrandingsgassen, deze worden door den Dieselmotor onder een veel kleineren druk en met veel minder snelheid dan door een benzinemotor uitgelaten. De op zich zelf niet gevaarlijke huiduitslag lijkt veel op die, welke bij arbeiders in petroleum- en minerale-oliënbedrijven wordt aangetroffen. Het is niet bewezen, dat de gassen een blijvend invloed op het zenuwstelsel uitoefenen. Een onderzoek naar de toxische stoffen en hun wijze van werken is hier gewenscht. Auto's met Dieselmotoren moeten voorzien zijn van een

inrichting, waardoor de afvoer der gassen afdoende is; de stuurcabines moeten in elk jaargetijde goed geventileerd kunnen worden. (*La Presse Médicale*. No. 81. 1934).

ALCOHOL EN AUTOMOBILIST. — Het verband tusschen alcohol en auto-ongevallen is nog steeds een onopgelost vraagstuk, omdat nog geen betrouwbare statistieken daaromtrent bestaan, en omdat de diagnose dronkenschap nog niet volgens vaste normen vastgesteld is. HERMAN A. HEISE heeft 119 ongevallen nagegaan, waarbij 216 personen gedood of gewond werden. Hij nam eerst verschillende proeven. Subjectieve en objectieve symptomen werden opgeteekend bij een groep personen, welke elk 30 cM<sup>3</sup> whiskey gedronken hadden. Allen toonden bij een schrijfmachine-proef een meetbare vermindering van efficiency; een verhoogde snelheid ging samen met verminderde nauwkeurigheid, ofschoon het alcoholgehalte in de urine niet hooger was dan 0.02 pCt. (laagst gestelde grens). Een tweede proef werd genomen met het besturen van auto's na gebruik van een grootere hoeveelheid alcohol, namelijk 150 cM<sup>3</sup> whiskey. De tijd gelegen tusschen een gegeven signaal en het gebruik der remmen werd opgenomen. Zonder uitzondering konden alle personen de gewone handgrepen op juiste wijze uitvoeren. Er was echter een verschil met het normale merkbaar, wanneer het ging om bijzondere handelingen, zooals het gebruiken der handrem inplaats van de voetrem, het voorbijgaan van hindernissen, het achteruit zetten enz. Allen erkenden onderhevig te zijn aan een zekere loomheid of opwinding. Het alcoholpercentage was hier niet hooger dan 0.10 pCt. Men moet niet spreken van een dronken bestuurder, doch van een „drinkenden bestuurder”. Bij de onderzochte 119 ongevallen was het aantal „alcoholongevallen” (74) grooter dan die met een alcoholgehalte lager dan 0.02 pCt. (45). Het aantal veroorzaakte sterfgevallen was respectievelijk 10 en 7. Opmerkelijk is, dat de in totaal 5 vrouwelijke bestuurders (waarvan 1 „alcohol”) drie doodelijke ongevallen veroorzaakten. Het alcoholpercentage in bloed of urine was 0.15 pCt in de gevallen waar de auto's van den weg reden, het was gemiddeld 0.24 pCt. bij de doodelijke ongevallen. Er is een rechtstreeksch verband tusschen den ernst van het ongeval en het alcoholgebruik van den bestuurder. Een bestuurder met „alcohol”, had meestal ook passagiers met „alcohol”. Een drukker verkeer is niet alleen de oorzaak van het grootere aantal week-end ongevallen; de graphische voorstelling van „alcohol ongevallen” toont een zeer grooten week-end top. De verhouding tusschen „alcohol” en „niet alcohol” ongevallen is des Zondags als 3 tot 1, de verhouding tusschen gewonden en dooden 8 tot 1. Deze wanverhoudingen komen in de week niet voor. Ook stijgt het aantal ongevallen tusschen 6 en 7 uur (na cocktail uur) en ook des middernachts. HEISE komt tot de slotsom, dat de proeven bewijzen, dat zelfs kleine hoeveelheden alcohol, in bloed en urine aantoonbaar, als gevolg hebben verlies van efficiency en van geschiktheid tot vlug reageeren. Het feit, dat iemand „sober” wordt geacht, wanneer hij behoorlijk loopt en praat, maakt de huidige statistieken onbetrouwbaar. De „drinkende” voetganger behoort in vele gevallen tot de slachtoffers, in de meeste gevallen worden kinderen of oude lieden door sobere bestuurders aangereden. Aanbevolen wordt het chemische onderzoek op alcohol algemeen in te voeren ter bevestiging van het lichamelijk onderzoek. HEISE werd na de gehouden lezing verzocht op te geven hoe hij van de autoriteiten toestemming had verkregen tot het nemen van proeven op den openbaren weg. De burgemeester van Uniontown (20000 inwoners) had een gedeelte van de gemeente daarvoor bestemd en doen afpatrouilleeren door politie. Er werd vrij heen en weer gereden en geschoten; de schoten dienden om den tijdsduur tusschen den impuls en het aanzetten der remmen te bepalen. Voorts adviseerde HEISE bij gerechtelijk onderzoek het woord „dronkenschap” niet te gebruiken, doch eerder „onder invloed”, wanneer een zekere hoeveelheid alcohol is aangetoond en de persoon normaal handelt. (*The Journal of the American Medical Association*. Volume 103, No. 10, 1934.)

E. SLUITER.