

Verschiedenes

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Archiv für Tierheilkunde SAT : die Fachzeitschrift für Tierärztinnen und Tierärzte = Archives Suisses de Médecine Vétérinaire ASMV : la revue professionnelle des vétérinaires**

Band (Jahr): **75 (1933)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Forschung und der sehr weiten Verbreitung seiner Zucht durch Private und Institute wird dieses höchst erwünschte Büchlein den Züchtern, den Laboratorien und ebenso den praktischen Tierärzten, die gelegentlich mit Meerschweinchen zu tun haben, von grossem Nutzen sein.

W. F.

Verschiedenes.

Veterinärpolizeiliche Mitteilungen.

Stand der Tierseuchen in der Schweiz im Juli 1933.

Tierseuchen	Total der verseuchten u. verdächtigen Gehöfte	Gegenüber dem Vormonat	
		zugenommen	abgenommen
Milzbrand	8	—	3
Rauschbrand.	50	16	—
Maul- und Klauenseuche.	—	—	—
Wut.	—	—	—
Rotz.	—	—	—
Stäbchenrotlauf.	811	431	—
Schweineseuche u. Schweinepest	238	25	—
Räude.	3	—	—
Agalaktie der Schafe und Ziegen	38	—	—
Geflügelcholera.	3	2	—
Faulbrut der Bienen.	24	15	—
Milbenkrankheit der Bienen	15	15	—
Pullorumseuche.	25	11	—

Règlementation des transports internationaux des animaux et produits animaux sur route par automobiles.¹⁾

par le Docteur G. Flückiger.

Directeur de l'Office vétérinaire fédéral à Berne.

A l'occasion d'un rapport présenté par Monsieur Voracek à la séance du 17 mai 1932, les délégués de l'Office international des épizooties ont voté une résolution qui met en évidence la nécessité et l'opportunité de désinfecter les moyens de transport destinés aux animaux et produits animaux. Donnant suite à cette résolution, le comité de l'Office international des épizooties m'a chargé de présenter un rapport sur la règlementation des transports internationaux des animaux et produits animaux par véhicules à moteur. A cet effet, en novembre 1932, j'ai adressé aux délégués permanents de tous les Etats adhérant à l'Office international des épizooties une circulaire contenant 4 questions:

¹⁾ Rapport présenté à l'Office international des épizooties à Paris, dans sa 7^{me} session, du 15 au 20 mai 1933.

1. Le transport des animaux et des produits animaux par camions-automobiles est-il fréquent dans votre pays?
2. Quelle est approximativement, en pour cent, la part prise dans votre pays, par les chemins de fer et les camions-automobiles à ces transports?
3. Existe-t-il dans votre pays une réglementation concernant ces transports par camions-automobiles? Si oui, quelles en sont les prescriptions?
4. Existe-t-il dans votre pays des prescriptions spéciales au sujet de la désinfection des camions-automobiles utilisés pour ces transports? Dans l'affirmative, lesquelles?

Les pays suivants ont répondu: Italie, France, Belgique, Luxembourg, Hollande, Grande-Bretagne, Irlande, Suède, Danemark, Allemagne, Autriche, Roumanie, Tchécoslovaquie, Egypte et Argentine. Les données de mon rapport ne concernent donc que ces 15 pays, ainsi que la Suisse. Je me fais un plaisir de remercier très sincèrement ceux de mes collègues qui m'ont obligeamment renseigné sur les différentes conditions de transports existant dans leur pays respectif et ont répondu à mon questionnaire.

Les réponses à la première question font connaître la signification et la fréquence des transports d'animaux et produits animaux par automobiles.

En France, Belgique, Luxembourg et Suède, les transports d'animaux et produits animaux par véhicules à moteur sont très fréquents. Ils sont fréquents en Hollande, en Allemagne, en Suisse, et assez fréquents en Autriche et en Tchécoslovaquie. Pour de courts trajets, le Danemark utilise l'auto pour le transport de tous les animaux, mais s'adresse aux chemins de fer lorsqu'il s'agit de longs parcours ou de transports jusqu'à la frontière. La Grande-Bretagne et l'Irlande ont aussi recours aux véhicules à moteur, l'Irlande surtout pour le petit bétail. Diverses contrées d'Italie accusent également une certaine fréquence dans l'emploi de l'automobile. Même constatation dans différentes régions de Roumanie. En Egypte, les transports automobiles sont rares et en Argentine pratiquement nuls.

On peut conclure de ce qui précède que le transport d'animaux et de produits animaux par véhicules à moteur est fréquent dans tous les pays possédant un bon réseau routier, même si ces pays disposent d'un réseau ferroviaire serré. Plusieurs des réponses qui nous sont parvenues insistent sur l'importance et l'accroissement toujours plus accentués, ces derniers temps, de la traction automobile.

Ma deuxième question a trait à la répartition, en pour cent, des transports entre le chemin de fer et l'automobile. Aucun Etat, à la vérité, ne dispose de statistiques entièrement exactes, mais les données approximatives que nous possédons

renseignent d'une façon suffisamment claire. Nous pouvons établir une distinction entre les pays dont la moitié des transports ou davantage s'effectue par véhicules à moteur et ceux pour lesquels la voie ferrée est encore au premier rang. Les réponses qui m'ont été adressées de différents pays tiennent surtout compte du transport d'animaux, tandis que celui des produits animaux ne fait l'objet que de rares commentaires.

Dans le Luxembourg, l'automobile transporte environ le 90% du petit bétail (veaux y compris) et à peu près le 50% du gros bétail. Le gros bétail se déplaçant très souvent à pied, il ne reste à attribuer au chemin de fer que le 10—20% du transport des animaux. En Belgique, la part de l'automobile pour le transport de tous les animaux monte à 50%, en Suède à 75%. Au Danemark, sur les foires et marchés, le 50—100% des animaux est emmené par l'auto. De même, la plus grande partie du bétail est amenée dans les abattoirs danois par véhicules à moteur. En Tchécoslovaquie, l'auto représente le 35% des transports d'animaux. En Hollande, dans l'Italie du nord et l'Italie moyenne, la part de l'auto se monte à 10% environ. Le chemin de fer garde ainsi pour lui le 90%. Le 20—50% du petit bétail est transporté par automobiles en Irlande. En Suisse, le transport du gros bétail par autos est très faible: par contre, une quantité respectable de petit bétail, plus spécialement les jeunes porcs, est déplacée par automobiles. Le véhicule à moteur a approximativement accaparé le 20—30% des transports de petit bétail. Parmi les produits animaux, la viande est presque exclusivement expédiée, pour les courts trajets, par automobile. Les longs parcours se font par chemins de fer. Grâce à leur rapidité et à des taxes judicieuses, les chemins de fer ont su se réserver ce transport.

L'automobile transporte annuellement, en Allemagne, 43,000 chevaux, 1,470,000 têtes de gros bétail (y compris les veaux) et 1,950,000 têtes de petit bétail. Cela représente le 15—20% de tous les animaux véhiculés. Le pourcentage de l'Autriche est exactement le même.

Ces chiffres ne peuvent évidemment nous renseigner d'une façon complète. Mais ils ont cet avantage de nous révéler, plus clairement encore que les réponses à la première question, la position acquise par l'automobile dans le trafic des animaux.

Les questions 3 et 4 se rapportent aux prescriptions légales, plus spécialement aux règlements de désinfection auxquels sont soumis les véhicules à moteur transportant des animaux et produits animaux.

La Belgique, l'Égypte et la Roumanie ne possèdent pas de prescriptions légales. Elles sont cependant à l'étude actuellement. La Belgique élabore déjà un projet de règlement détaillé. La Hollande prépare également des prescriptions concernant ces transports; en attendant, elle applique, à titre d'essai, certains

règlements de désinfection dans une de ses provinces. La désinfection des véhicules à moteur ne s'opère, au Danemark et en Suède, que dans les cas de fièvre aphteuse. Il existe dans certaines provinces de Suède des prescriptions sur la construction des véhicules transportant des animaux et sur les moyens propres à éviter les mauvais traitements envers ceux-ci. Des prescriptions analogues sont en préparation au Danemark.

En Argentine les véhicules à moteur du trafic public sont soumis aux mêmes prescriptions de nettoyage et de désinfection que les chemins de fer. La surveillance des automobiles destinées aux transports de viande incombe aux administrations municipales. Celles-ci édictent sur la construction des véhicules des prescriptions propres à assurer un transport rationnel et un nettoyage facile. Après usage, les véhicules doivent être immédiatement lavés.

L'Italie prévoit la désinfection de tous les véhicules transportant des animaux. En cas d'épizooties, il est loisible d'appliquer aux automobiles les prescriptions valables pour les chemins de fer.

En France, tout entrepreneur de transports d'animaux par eau ou par terre est tenu, d'après la loi de police vétérinaire de 1898, de désinfecter les véhicules, les écuries, rampes etc. La plupart des départements ont étendu ces prescriptions, prévues à l'origine pour les chemins de fer et les bateaux, aux automobiles. C'est ainsi que tout entrepreneur de transports, tout marchand, boucher et toute personne transportant des animaux par véhicules, sont tenus de nettoyer et désinfecter la voiture et les objets utilisés pour le transport.

Le Luxembourg n'a pas de prescriptions légales réglementant le transport d'animaux par camions. Les animaux de provenance étrangère ne pénètrent généralement dans le pays que par le chemin de fer. Il est d'usage de nettoyer à fond (sans désinfecter spécialement) les camions ayant transporté des animaux. Le plus souvent, ces camions ont été encore utilisés pour d'autres transports.

L'Irlande est en train, actuellement, de reviser sa loi sur le trafic routier du bétail. Les règlements de désinfection des véhicules à moteur transportant des animaux sont en vigueur depuis 1927. Les camions doivent être nettoyés et désinfectés aussitôt que possible après chaque transport et avant tout nouvel usage.

L'Angleterre dispose de prescriptions datant de 1931 et s'appliquant à la construction, au chargement, au nettoyage et à la désinfection des automobiles qui transportent des animaux. En principe, on doit désinfecter après chaque transport et avant tout nouveau chargement.

L'Allemagne possède également des prescriptions réglementant la construction, le nettoyage et la désinfection des camions. Tout camion avec remorque qui a transporté du bétail et de la volaille doit être nettoyé et désinfecté après chaque usage.

En Autriche, les transports professionnels sont réglementés légalement. Des dispositions spéciales s'appliquent aux transports d'animaux et produits animaux, à la construction, au chargement, au nettoyage et à la désinfection des véhicules. On prévoit une modification de la loi sur les épizooties de 1909, qui, logiquement, s'étendra aux chemins de fer, aux avions et véhicules à moteur. En attendant ces nouvelles dispositions législatives, les autorités autrichiennes ont pris leurs mesures pour réglementer la construction et la désinfection des automobiles transportant des animaux. Cette réglementation correspond sensiblement à celle qui est en vigueur en Allemagne.

En ce qui concerne les transports internationaux, l'administration vétérinaire autrichienne a toujours défendu le point de vue suivant: le transport d'animaux et de produits animaux importés et transités doit s'effectuer uniquement par chemin de fer, cela pour de sérieuses raisons de police vétérinaire.

En Tchécoslovaquie, le transport par camions est réglementé par la loi du 23 décembre 1932. Le transport d'animaux, de viande et de produits animaux bruts d'origine étrangère est interdit. A l'intérieur du pays, le transport d'animaux et de viande ne peut se faire que par des véhicules munis d'une attestation vétérinaire certifiant qu'ils sont aptes à ce service. La construction de ces véhicules est soumise à des prescriptions détaillées. Tout transport d'animaux, de viande et de produits animaux bruts doit être suivi dans les 24 heures au plus tard d'un nettoyage et d'une désinfection. Pas de nouvel emploi du véhicule avant ce nettoyage et cette désinfection. Le propriétaire du véhicule doit consigner dans un livre de contrôle spécial chaque transport et chaque nettoyage et désinfection.

Suisse. Les personnes et entreprises de transports, qui, professionnellement, s'occupent du transport d'animaux, sont depuis 1929 soumises à un contrôle officiel. Leurs camions et remorques qui ont transporté du bétail et de la volaille, doivent être nettoyés et désinfectés après chaque usage. Les autorités inscrivent dans un livre de contrôle à formulaires spéciaux chaque désinfection. Des prescriptions réglementant la construction des véhicules destinés aux transports d'animaux et empêchant les mauvais traitements envers les animaux sont en préparation. Il n'existe pas de prescriptions spéciales pour le transport de produits animaux. La viande et les préparations de viande sont soumises aux prescriptions générales sur l'hygiène et les soins à donner à ces produits lors de leur transport. Les animaux et les peaux provenant de l'étranger ne peuvent être importés et conduits à leur lieu de destination que par chemin de fer.

Nous pouvons donc constater que sur 16 pays, la moitié exactement prescrit la désinfection régulière des véhicules à moteur destinés

aux transports des animaux. Ce sont : la France, l'Allemagne, l'Autriche, la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Italie, la Suisse et la Tchécoslovaquie. Ce dernier pays prévoit encore la désinfection après chaque transport de viande et de produits animaux bruts. Deux pays, la Suède et le Danemark, exigent la désinfection après le transport d'animaux atteints de fièvre aphteuse. Un Etat, la Hollande, ordonne la désinfection à titre d'essai dans une province. La Belgique, la Roumanie et l'Egypte ne possèdent pas encore de réglementation de la désinfection, mais sont en train d'élaborer des prescriptions. Dans le Luxembourg, les véhicules sont régulièrement lavés après usage. L'Argentine impose aux véhicules à moteur du trafic public les mêmes prescriptions de désinfection qu'aux chemins de fer. 5 pays (Allemagne, Autriche, Grande-Bretagne, Irlande et Tchécoslovaquie) règlementent la désinfection et en outre appliquent d'autres prescriptions légales sur construction des véhicules à moteur, les trajets maximums, la lutte contre les mauvais traitements infligés aux animaux, etc. 5 Etats, la France, la Belgique, la Hollande, le Danemark et la Roumanie, ont l'intention d'élargir certains textes législatifs ou d'en créer de nouveaux.

De ce qui précède, il ressort avec netteté que l'extension prise par les transports d'animaux et de produits animaux au moyen de véhicules à moteur est considérable dans la plupart des Etats. La chose s'explique aisément si l'on compare les divers avantages offerts par le transport automobile avec ceux que présente le chemin de fer. En général, le transport automobile est plus rapide. Il permet d'amener les animaux directement du lieu de départ à celui de destination sans transbordement. Cela représente un gros avantage par exemple pour des abattoirs sans voie ferrée d'accès. Dans les grandes villes, l'intense trafic routier actuel est une forte entrave au déplacement, à pied, du bétail. Le fait de conduire du bétail par ce moyen de la gare aux abattoirs représente une perte de temps, d'argent et de sécurité.

Le transport par automobiles offre les mêmes avantages aux produits animaux. Le destinataire reçoit sa marchandise directement de l'automobile dans son dépôt ou ses magasins de vente. Si la marchandise a été expédiée par le train, il devra aller la chercher lui-même à la gare, ou se la faire amener. Pour la viande fraîche, un transport aussi rapide que possible est tout particulièrement favorable.

Les commodités et avantages économiques offerts par le transport automobile d'animaux et produits animaux se heurtent cependant à de sérieuses objections émanant de la police sanitaire. L'exécution scrupuleuse des mesures de désinfection des automobiles, notamment, présente de beaucoup plus grandes difficultés que celle des chemins de fer. Le contrôle exact de la désinfection des véhicules exige un service parfaitement organisé. On doit avoir à disposition des stations de désinfection proprement dites, instal-

lées rationnellement. Il ne suffit pas de désinfecter les véhicules à un endroit donné. Si l'on ne peut éliminer les eaux provenant du nettoyage et de la désinfection d'une manière qui réponde aux exigences de l'hygiène, on risque de propager les germes pathogènes. Toutefois, l'installation de ces établissements de désinfection entraîne des frais considérables. Il se présente un autre danger encore, c'est que les véhicules, après avoir déchargé des animaux et produits animaux, entreprennent un nouveau transport avant d'avoir passé à la station de désinfection. Le plus gros désavantage pourrait cependant être celui-ci : les auto-camions, dans leurs trajets, ne sont liés par aucun itinéraire fixé d'avance. Le réseau des parcours routiers est beaucoup plus ramifié que celui des chemins de fer. Les véhicules ont le choix entre toutes les routes et chemins qui sillonnent les régions agricoles riches en bétail. Mais sur ces mêmes routes circulent journellement et à toute heure les animaux des exploitations agricoles ainsi que les personnes qui les affouragent et les soignent. Lorsque des véhicules à moteur chargés d'animaux atteints de maladies contagieuses passent sur ces voies, il y a bien des chances pour que des excréments chargés d'agents pathogènes tombent sur le sol. Quel meilleur moyen de transmettre directement des épizooties aux animaux utilisant la route ou indirectement par des intermédiaires ! Ce mode de propagation des épizooties peut être en partie évité, en n'autorisant le transport d'animaux qu'aux camions fermés hermétiquement par le bas et d'où une chute des excréments est impossible. Cette mesure, cependant, n'exclut pas tout danger de propagation. Les automobiles sont beaucoup plus exposées aux accidents et pannes que le chemin de fer. Lors d'un accident dans une région riche en bétail, les chances de propagation d'épizooties sont tout aussi grandes qu'avec un camion non étanche.

Au surplus, l'affouragement et l'abreuvement des animaux chargés sur un véhicule sont moins aisés que dans un train, fait qui contribue à augmenter les possibilités de propagation d'une épizootie. On autorisera donc le transport d'animaux qu'à l'occasion de trajets assez courts pour éviter l'affouragement.

En général, les animaux sont beaucoup plus exposés aux courants d'air et aux intempéries sur un véhicule à moteur que dans un wagon. Les secousses sont aussi beaucoup plus fortes. On risque, en outre, de trop charger un camion. Toutes ces circonstances sont fâcheuses non seulement au point de vue de la protection des animaux, mais aussi parce qu'elles sont encore la source de certains dangers pour la police des épizooties. Les refroidissements et le surmenage rendent les animaux plus accessibles aux maladies et épizooties. C'est le cas plus particulièrement pour le transport de jeunes porcs.

La situation se présente de la même façon pour le transport de produits animaux. Ici également, le chemin de fer offre l'avantage

d'effectuer ses transports sur des trajets pour ainsi dire strictement fermés. Il y a beaucoup moins de chances pour que des personnes ou n'importe quels intermédiaires entrent en contact avec la marchandise que si elle était chargée sur des auto-camions. Après déchargement, les wagons de chemins de fer sont soigneusement désinfectés avant de recevoir une nouvelle marchandise.

Rappelons encore que les produits animaux destinés à la consommation, tels que les viandes et les préparations de viande, sont beaucoup plus exposés à la poussière (dans le cas de camions mal construits et d'emballages défectueux) que s'ils sont chargés dans un wagon de chemins de fer. Ces désavantages ne disparaissent que lorsque l'expédition se fait par camions parfaitement étanches, par camions fermés. Le transport de la viande fraîche est encore désavantageux en ce sens, que la réfrigération sur de grands parcours ne peut pas s'effectuer d'une manière aussi rationnelle que dans des wagons de chemins de fer frigorifiques. Il est parvenu à ma connaissance, qu'ensuite de ces désavantages, certaines maisons ont renoncé au transport de la viande par camion et sont revenues à celui des chemins de fer. Il est évident que les chemins de fer ont tout intérêt à ne pas fixer des taxes de transport trop exagérées.

Les dangers que représentent pour la police des épizooties et l'hygiène les transports par automobiles à l'intérieur des pays se manifesteraient bien plus intensément dans le trafic international. Les trajets beaucoup plus longs rendraient l'affouragement et l'abreuvement des animaux absolument nécessaires. Les installations actuelles des différents pays ne sauraient répondre sans danger à ces exigences. Un contrôle minutieux des soins donnés aux animaux serait difficile à exercer. Il en résulterait probablement des mauvais traitements envers les animaux. En outre, il faudrait procéder, à chaque frontière, à l'examen des animaux; les installations des postes frontière routiers telles qu'elles existent aujourd'hui seraient insuffisantes. On devrait donc construire des établissements spéciaux pour être à même d'examiner les animaux rationnellement et sans danger.

Un facteur non négligeable est le contrôle du chargement ou du déchargement des animaux sur les camions: cette surveillance serait beaucoup plus difficile à exercer que celle des transports par chemins de fer. Le trafic par camions pourrait facilement donner lieu à un commerce clandestin des animaux de provenance étrangère. En cas de maladie contagieuse de l'un ou de l'autre de ces animaux, de graves épizooties pourraient se déclarer.

Il résulte de notre exposé que le transport d'animaux et de produits animaux dans le trafic international dépend avant tout d'une organisation spéciale et de la construction d'établissements entraînant de gros frais. Ces dépenses seraient-elles justifiées? Nous pouvons répondre par la négative parce qu'entre autres raisons,

le trafic actuel des animaux peut être très facilement assuré par les chemins de fer. En raison du recul du trafic, la position financière des chemins de fer est défavorable dans la plupart des pays. Du point de vue économique, il n'y aurait pas de raison pour donner de l'extension au transport des animaux et des produits animaux par automobiles. Suivant les circonstances, le transport d'animaux par auto entre 2 pays voisins peut être indiqué. Je pense à la Belgique et au Luxembourg. Dans ces cas précis, un accord spécial entre Etats intéressés portant sur la surveillance des transports et la désinfection des camions, est désirable.

Me référant à l'exposé que vous venez d'entendre, j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation les propositions suivantes:

1. Au point de vue de la police sanitaire et des épizooties ainsi que de la protection des animaux, le transport d'animaux et de produits animaux par automobiles doit être soumis aux prescriptions réglementant les transports par chemins de fer.
2. De même que pour les wagons de chemins de fer, on créera des installations spéciales pour la désinfection des camions.
3. Le transport d'animaux et produits animaux par véhicules à moteur peut être permis dans le trafic international, seulement lorsque des rapports spéciaux entre les Etats voisins démontrent l'opportunité de transports de ce genre. Dans des cas pareils, il y a lieu de prendre des mesures dictées par l'intérêt de la police vétérinaire et de la protection des animaux.

Kreisschreiben des Eidg. Veterinär-amtes.

(Abteilung des Eidg. Volkswirtschaftsdepartements)
**an die mit der Handhabung der Tierseuchenpolizei beauftragten
 kantonalen Amtsstellen.**

(Vom 31. Juli 1933)

Betrifft:

Impfung mit lebenden Abortuskulturen.

Die Ihnen mit Kreisschreiben vom 1. September 1932 bekanntgegebenen Bedingungen für die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Bekämpfungskosten des infektiösen Rinderabortus werden durch folgende Bestimmungen ergänzt:

1. Die Dosis für Impfungen mit lebenden Kulturen (Bouillon-Kultur oder Kulturabschwemmung) des Bazillus Abortus Bang bei Rindern beträgt für die erste und zweite Impfung je 10 ccm. Die zweite Impfung ist 14 Tage nach der ersten vorzunehmen.
2. Die Abgabe von lebenden Abortuskulturen zu Impfzwecken hat ausschliesslich in abgeschmolzenen Glasampullen zu erfolgen.
3. Die Kennzeichnung der Ampullen hat nach den Bestimmungen von Art. 12 der Verfügung vom 1. März 1926 des eidg. Veterinär-

amtes betreffend die Herstellung, die Einfuhr, den Vertrieb usw. von Sera und Impfstoffen zu erfolgen. Ausser den Angaben über Inhalt, Firma, Garantiedatum und Applikationsweise sind in deutlicher Schrift noch folgende Worte beizufügen: „Vorsicht! Gefährlich für Menschen!“

4. Über vier Wochen alte Kulturen dürfen nicht verimpft werden. Allfällig bei den Serum- und Impfinstituten noch vorhandene Vorräte an Etiketten, Verpackungsmaterial usw. können bis längstens zum 31. Oktober 1933 verwendet werden.

Eidg. Veterinäramt: Flückiger.

Abortuskommission der Gesellschaft Schweiz. Tierärzte.

Zur Nachprüfung des vor Jahresfrist in der Presse als wirksam empfohlenen Präparates „Dazet-Bang“ hat sich die Abortuskommission mit dem Hersteller des Präparates in Verbindung gesetzt und dasselbe in einigen Beständen zur Anwendung gebracht, um über die prophylaktische und therapeutische Wirkung Aufschluss zu bekommen. Da bis heute noch nicht alle Tiere abgekalbt haben, kann die Berichterstattung erst später erfolgen.

Weiter wurden in verschiedenen gemeinschaftlichen Sitzungen mit dem Eidg. Veterinäramt aktuelle Fragen über die Bekämpfung des infektiösen Abortus behandelt.

An einer in diesem Sommer von dem Eidg. Gesundheitsamt einberufenen Konferenz zur Besprechung der Zusammenhänge zwischen dem seuchenhaften Verwerfen und der Bang-Infektion des Menschen, war die Kommission durch eine Delegation vertreten.

Genossenschaft Alters- und Hinterbliebenenversicherung der Schweizer Ärzte.

**Einladung zur ordentl. Generalversammlung,
Sonntag, den 24. Sept. 1933, 13 Uhr 30 im Hotel Schweizerhof in Olten.**

Tagesordnung:

1. Entgegennahme des Jahresberichts und der Jahresrechnung per 31. März 1933, sowie des Berichts der Kontrollstelle.
2. Déchargeerteilung an den Aufsichtsrat, den Vorstand und das Direktionskomitee.
3. Beschlussfassung über die Verwendung der Gewinnreserve.
4. Wahlen:
 - a) Ersatzwahlen in den Aufsichtsrat und den Vorstand.
 - b) Wahl der Kontrollstelle.
5. Umfrage.

Jahresbericht und Jahresrechnung nebst Bericht der Kontrollstelle, sowie der Entwurf der neuen Statuten werden in der Schweizerischen Ärztezeitung publiziert und den Zahnärzten und Tierärzten besonders zugestellt.

Glarus, den 16. August 1933.

Der Vorstand.

Assurance vieillesse et survivants des médecins suisses.

Convocation

à l'assemblée générale ordinaire, le dimanche 24 septembre 1933,
à 13 h 30, à l'Hotel Suisse à Olten.

Ordre du jour:

1. Présentation du rapport annuel et des comptes annuels au 31 mars 1933, ainsi que du rapport des vérificateurs des comptes.
2. Décharge au comité de surveillance, au conseil d'administration et au comité directeur.
3. Décision concernant la répartition de la réserve des bénéfices.
4. Elections:
 - a) Elections complémentaires au comité de surveillance et au conseil d'administration.
 - b) Election de la commission de vérification des comptes.
5. Divers.

Le rapport annuel et les comptes annuels, le même que le rapport de la commission de vérification des comptes et le projet des nouveaux statuts, seront publiés dans le Bulletin professionnel des médecins suisses et adressés spécialement aux dentistes et aux vétérinaires.

Glaris, le 16 août 1933.

Le Conseil d'administration.

Personalien.

Berufung des Herrn Prof. Dr. E. Ackerknecht von Zürich nach Leipzig.

Der Ordinarius für Veterinär-Anatomie der Fakultät Zürich, Prof. Dr. E. Ackerknecht, der schon mehrmals auf den Berufungslisten nach Deutschland gestanden ist, hat sich leider nun entschlossen, dem dieses Frühjahr an ihn ergangenen Ruf an die Universität Leipzig als Nachfolger von Geheimrat Baum auf Beginn des kommenden Wintersemesters Folge zu leisten.

Seine lange und erfolgreiche Tätigkeit in Zürich macht es uns zum Herzensbedürfnis, seines Werdeganges, sowie besonders des Wirkens an der Fakultät auch in dieser Zeitschrift zu gedenken.

Am 11. Juni 1883 in Baiersbronn in Württemberg geboren, studierte Ackerknecht nach Absolvierung des humanistischen Gymnasiums in Stuttgart Tiermedizin. Schon als Student war er der Amanuensis seines von ihm hochverehrten Lehrers, des Anatomen Prof. von Sussdorf. Nach der Approbation trat er als Assistent in das pathologische Institut der tierärztlichen Hochschule in Stuttgart ein. Sein Chef, Prof. Lüpke, schenkte ihm bald ein derart grosses Vertrauen, dass er ihn auch am Unterricht intensiv teilnehmen liess. Insbesondere durfte er nach kurzer Zeit die bakteriologischen Übungen und Sektionskurse selbständig durchführen.