

On voit que la distance totale de 55.5 miles (89.3 kilomètres) a été couverte à la vitesse moyenne de 69.35 miles (111.6 kilom.) à l'heure et que les 4.8 miles (7.2 kilom.) entre Egg Harbor et Brigantine Junction ont été franchis à la vitesse remarquable de 82.26 miles (132.4 kilom.) à l'heure.

Le train était composé d'une voiture mixte (*regular combination car*) pesant 57,200 livres (25,950 kilogrammes); trois voitures à voyageurs ordinaires, pesant chacune 59,200 livres (26,850 kilogrammes); une voiture à couloir Pullman, pesant 85,500 livres (38,800 kilogrammes). Il était remorqué par la machine A. C. Rd. No. 1027, du type Baldwin compound. Cette machine a deux paires de roues motrices de 84 $\frac{1}{4}$ pouces (2^m140) de diamètre. Les cylindres de haute pression ont un diamètre de 13 pouces (330 millimètres) et ceux de basse pression un diamètre de 22 pouces (559 millimètres); la course est de 26 pouces (660 millimètres). La chaudière a 278 tubes de 1 $\frac{1}{4}$ pouce (44 millimètres) de diamètre et la surface de chauffe totale atteint 1,835 pieds carrés (170 mètres carrés). Le poids total de la locomotive et du tender atteint 226,900 livres (102,900 kilogrammes) et le poids total de la machine et du train 547,200 livres (248,200 kilogrammes).

8. — Deuxième Conférence internationale concernant les services sanitaires et l'hygiène des chemins de fer et de la navigation.

(Extrait de la *Presse médicale belge*.)

Les nombreuses adhésions recueillies avant l'ouverture de la Conférence (près de 450) avaient permis d'espérer que le nombre des membres présents aurait été considérable. En effet, environ 175 membres ont régulièrement suivi les réunions, les uns fonctionnaires et les autres médecins des administrations de chemins de fer ou de navigation. Leur présence témoigne de l'importance de l'œuvre.

La séance d'ouverture eut lieu le 6 septembre dans la grande salle du Palais des Académies. M. DE BRUYN, ministre de l'agriculture et des travaux publics, président d'honneur, qui avait dès le début donné son appui au comité d'organisation, a, dans le discours d'ouverture, souhaité la bienvenue aux membres. Il a montré que l'hygiène ne pouvait rester étrangère au vaste et gigantesque service des voies de communication où sont engagées chaque jour des millions de vies humaines à protéger dans leur santé et dans leur sécurité. M. RAMAECKERS, secrétaire général du ministère des chemins de fer de l'État belge, au nom de M. le ministre, exprime les regrets que celui-ci éprouve de ne pouvoir prendre part aux travaux de la Conférence, et rappelle la part personnelle qu'il a dans l'exécution des mesures d'hygiène comprises dans le sens le plus large de préservation, principalement l'intérêt qu'il porte au bien-être du personnel ouvrier.

M. le professeur NUEL expose le but et les motifs de la Conférence, et rappelle les travaux avec les résolutions déjà prises à Amsterdam en 1895. L'hygiène des moyens de communication est devenue l'objectif d'une discipline médicale spéciale qui doit être parfaitement appropriée aux exigences du service administratif avec le concours des fonctionnaires, d'une part, et des hommes spéciaux de science, d'autre part. Le comité d'organisation a soumis aux délibérations des membres une série de questions, et il est à espérer que les rapports qui les concernent et les discussions auxquelles ils donneront lieu produiront des fruits.

La Conférence était divisée en trois sections, qui s'occupaient :

- 1° De l'organisation du service médical;
- 2° Des garanties de validité du personnel;
- 3° Des prescriptions et mesures d'hygiène.

L'organisation du service médical qui touche le plus directement aux intérêts du corps médical a été discutée en assemblée générale. Les rapporteurs sur cette question étaient MM. les D^{rs} BRAEHMER, de Berlin; BLUM, de Philippsburg; MOREAU, de Charleroi; LADOS et DE LANTSHEERE, de Bruxelles. MM. les D^{rs} BAUDOT, médecin en chef de la Compagnie de l'Ouest français; DE CSATARY, médecin en chef des chemins de fer de l'État hongrois; RICCHI, médecin en chef des chemins de fer de l'Adriatique; CLÉMENT, médecin en chef des chemins de fer roumains, ont exposé le système en usage dans leurs administrations.

Le comité d'organisation avait maintenu au programme les questions posées à Amsterdam, à l'effet de savoir :

1° Si le service médical doit faire partie intégrante de l'administration, les médecins étant considérés comme agents; 2° si le service médical doit être rattaché aux caisses de secours des employés, et être simplement agréé par l'administration.

Les rapporteurs concluent à ce que le service médical fasse nettement partie intégrante de l'administration, et se basent sur les nécessités réelles du service d'hygiène et de sécurité, mais ils ne sont pas unanimes cependant à faire rentrer tous les médecins dans le cadre effectif des fonctionnaires. La seconde question ne semble guère avoir rencontré de partisans. De l'ensemble des discussions, il résulte que les obligations du service médical comprennent la pratique médicale proprement dite, la délivrance de certificats et de rapports, la surveillance hygiénique et prophylactique. Les chemins de fer devraient convenablement rétribuer leurs médecins et leur accorder certaines faveurs, telles que des permis de parcours.

Dans la seconde section, traitant les garanties de validité du personnel, on s'est surtout occupé principalement de questions se rapportant à l'ophtalmologie et à l'otiatricie.

M. le D^r VAN KEERBERGHEN, de Bruxelles, a fait rapport sur *l'influence des prédispositions morbides, eu égard à l'admission des candidats et aux diverses fonctions des agents des chemins de fer*. L'examen corporel s'impose dans l'intérêt des caisses de secours, de l'administration vis-à-vis de la sécurité et de la régularité du service, et du public. Il est désirable qu'on arrive à des mesures fixes et uniformes pour déterminer les conditions d'admissibilité aux diverses fonctions. Les maladies et infirmités incurables, les maladies et infirmités curables, mais sujettes à récurrence ou à s'aggraver, sont causes de refus.

M. le D^r P. LEBRUN, de Bruxelles, traite la question précédente relativement aux *affections oculaires*.

La vision de chacun des agents doit être soumise au contrôle d'un oculiste. Des règles spéciales sont déjà édictées à ce sujet : mais il reste encore certaines affections ou troubles fonctionnels à mentionner : entre autres l'hypermétropie dépassant quatre dioptries, la myopie supérieure à cinq dioptries, l'astigmatisme même de deux dioptries.

M. le prof. NUEL, dans son rapport, demande que des *réexamens du personnel* aient lieu à des périodes fixes et après certaines maladies ainsi qu'après chaque accident pour les agents intéressés.

M. le prof. SNELLEN fait un rapport très important sur la *détermination quantitative du sens chromatique*, dans lequel il recommande la méthode de Donders, en prenant théoriquement pour base des calculs la surface et non pas le diamètre de l'objet perçu : mais dans la pratique on peut se contenter de déterminer le diamètre et se livrer au calcul de la surface. Il importe aussi de procéder avec des intensités lumineuses variables, et de faire déterminer les couleurs par analogie de près.

Les déficiences de l'ouïe au point de vue du service des chemins de fer et de la navigation sont traitées par MM. le prof. GUYE, d'Amsterdam, et ZWAARDEMAEKER, d'Utrecht. Chez les mécaniciens et les chauffeurs, l'ouïe devrait être examinée sur toute l'échelle sonore, et on devrait exiger une ouïe pour la voie chuchotée à un mètre de distance pour chaque oreille avec réexamens périodiques.

M. le D^r HICGUET, de Bruxelles, a également traité cette question avec la compétence spéciale qu'on lui connaît.

Dans cette section, M. FLAMACHE, ingénieur en chef des chemins de fer de l'État belge, a présenté de très intéressantes observations pratiques sur l'emploi des verres de couleur pour les signaux : d'autant plus intéressantes qu'elles étaient faites par un fonctionnaire supérieur qui reconnaît l'existence du daltonisme dont il a fait une étude expérimentale approfondie et personnelle. Ses explications ont été écoutées avec la plus vive curiosité par les membres présents.

M. le D^r DE GHILAGE signale la nécessité d'un examen sérieux des voies respiratoires, parce que les maladies de poitrine sont fréquentes chez les agents.

M. le D^r POLNOW, de Berlin, présente un travail sur les *troubles de l'ouïe* chez les machinistes et les chauffeurs. M. le D^r BROECKAERT, de Gand, traite le même sujet pour la généralité des agents des chemins de fer.

MM. les D^{rs} BICKERTON, de Liverpool, BEAUMONT, de Bath, se sont occupés des *examens de la vision chez les marins*.

M. le D^r DE GROSZ, de Buda-Pesth, établit dans une communication lue en son nom par M. de Csatory, la nécessité de l'examen des facultés visuelles par des spécialistes.

Dans la troisième section, les rapports présentés offraient également un grand intérêt :

1^o *Faut-il permettre l'usage de boissons enivrantes au personnel des chemins de fer et de la navigation?* M. le D^r VAN COILLIE, de Bruxelles, démontre que les boissons enivrantes sont inutiles, qu'elles sont dangereuses par les accidents occasionnés, par les maladies engendrées, et comme agent de la mortalité. Les administrations doivent recourir à des mesures préventives et répressives, et veiller à leur stricte application ;

2^o *Moyens d'empêcher la propagation des maladies transmissibles, tant pour les voyageurs que pour le personnel, sur les moyens de transport.* Dans leur rapport, MM. les D^{rs} JORISSENNE et MALVOZ citent les maladies principales susceptibles de se transmettre non seulement d'individu à individu, mais aussi par voie indirecte, si la désinfection n'intervient pas à temps et ne détruit pas les germes pathogènes. D'après eux, on peut rendre la désinfection plus aisée et plus efficace en modifiant l'état matériel des gares et des véhicules : ils citent des mesures propres à cet égard simples et pratiques ;

3^o M. le D^r LOONTJES, de Bruxelles, traite le *surmenage* et établit que les administrations des chemins de fer doivent organiser le service de telle manière qu'il ne nuise pas à la santé des ouvriers, et n'épuise pas prématurément leurs forces. Certains états pathologiques graves sont provoqués par le surmenage. Il préconise un examen sévère des capacités physiques à l'admission, et admet un minimum d'âge à 18 ans. Il convient aussi de créer des brigades de formation, d'entraînement pour les nouveaux venus et les jeunes. Il cite les mesures prises, telles que le service dominical et le repos hebdomadaire : le récolage des coupons, l'installation de bains, de dortoirs, réfectoires, les boissons rafraîchissantes, etc., etc.

La lecture de ce rapport a été suivie d'une discussion sérieuse, à la suite de laquelle les vœux suivants ont été exprimés au sujet du maximum des heures de travail :

1^o Pour les machinistes des trains de vitesse : maximum, 8 heures de travail et 12 heures de

repos; pour les machinistes des autres trains : 12 heures de travail ininterrompu et 12 heures de repos;

2° Pour les autres catégories d'agents : 12 heures de travail et 12 heures de repos.

4° M. le D^r DE BECKER, de Bruxelles, a fait un exposé de *l'organisation du service des secours, en cas d'accidents*, dans lequel il insiste principalement sur la simplification du modèle des boîtes de secours et les instructions à donner au personnel des gares et des trains.

Parmi les autres travaux, il convient encore spécialement de citer : *l'éclairage des compartiments de chemin de fer*, de M. le D^r PERGENS, de Bruxelles, dans lequel il signale les déficiences du système actuel et préfère l'éclairage électrique.

De l'organisation des dispensaires, par M. le D^r BRASSEUR, de Bruxelles.

De la prophylaxie des maladies transmissibles, par M. le D^r TRÉTROP, d'Anvers.

Signalons encore les communications de M. le D^r CIPPOLONE, médecin de première classe de la marine royale italienne, sur *la nécessité d'un examen de l'ouïe chez le personnel des chemins de fer et de la marine*; de M. le D^r ARMAIGNAC, de Bordeaux, sur *l'emploi des fiches pour l'examen et le contrôle facile et rapide de la vision des employés de chemins de fer*.

M. le D^r MICHEL, médecin en chef de la marine française, a encore présenté un travail sur *l'amplification et modifications du campimètre, et son mode d'emploi chez les gens suspects de dissimulation*.

M. le D^r ZEITLMANN. *Des maladies acquises par refroidissement chez le personnel des chemins de fer*.

M. le D^r DE METS, d'Anvers. *Conditions d'aptitude visuelle exigée chez les marins des diverses nations*.

M. le D^r DUPUIS, de Quaregnon. *Des varices chez le personnel des chemins de fer*.

M. le D^r J.-J. STRUTT, de Londres. *Aperçu sanitaire des chemins de fer en Angleterre*.

M. le D^r IRVIN, de South Shields. *La valeur de l'importance des inspections sanitaires des bateaux*.

Le résumé de ces travaux et leur énumération montrent que les séances ont été bien remplies et pleines d'intérêt. Aussi à l'unanimité des membres présents a-t-il été décidé de continuer les travaux dans une prochaine conférence, laquelle, sur l'invitation de nos confrères français, se réunira à Paris en 1900.

D^r J. DE LANTSHEERE,
Médecin oculiste agréé des chemins de fer
de l'État belge.