

\*  
\* \*

La question de l'unification des heures préoccupe assez généralement le monde des chemins de fer depuis plusieurs années. Résolue aux États-Unis d'Amérique, elle gagne des partisans tous les jours de plus en plus nombreux en Europe.

Nous avons publié, en mars 1890, une note de M. De Busschere donnant l'historique complet de la question et, en octobre dernier, un compte rendu sommaire de l'assemblée du « Verein », qui s'est prononcé, en principe, en faveur des fuseaux horaires.

La Commission internationale avait inscrit l'unification des heures et l'adoption du cadran de vingt-quatre heures dans son avant-projet de programme de la prochaine session du Congrès : elle n'a pas pensé pouvoir l'y maintenir en présence du désir manifesté par l'Italie de convoquer à Rome une conférence internationale spéciale pour résoudre la question. En attendant, nous avons pensé que nos lecteurs nous sauraient quelque gré de les tenir au courant de son état actuel dans les différents pays. C'est le but de la note ci-après.

*Le C. de R.*

## NOTE

### SUR LA SITUATION ACTUELLE DE L'UNIFICATION DES HEURES

Par L. DE BUSSCHERE

INGÉNIEUR EN CHEF AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

#### I. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Nous avons, dans notre précédente note sur l'unification des heures au point de vue de l'exploitation des chemins de fer <sup>(1)</sup>, indiqué à quel point en était cette

<sup>(1)</sup> *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer*, livraison de mars 1890.

question à la fin de l'année 1889. Elle a depuis lors continué à faire, dans diverses revues scientifiques, l'objet de nombreux articles, les uns favorables, les autres hostiles au système américain des fuseaux horaires<sup>(1)</sup>.

Nous serions entraîné bien loin, si nous voulions faire un résumé de ces articles dont l'énumération seule serait déjà longue. Nous ne pourrions, d'ailleurs, le faire qu'en en faisant quelquefois la critique, ce qui n'entre pas dans le caractère des communications habituellement publiées par le *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer*. Le *Bulletin* est plutôt un organe faisant connaître des faits qu'un organe de discussion. Aussi ce sont surtout les faits qui se sont produits sur la question qui nous occupe que nous avons l'intention d'exposer.

Nous pouvons toutefois dire que, parmi les auteurs qui cherchent le plus à vulgariser en Europe le système des fuseaux horaires, on doit citer en toute première ligne : M. de Nordling, en France; M. Schramm, en Autriche; M. Opperman, en Allemagne; M. Pasquier, en Belgique. Dans les Pays-Bas, également, le système des fuseaux horaires a trouvé des partisans et nous devons faire une mention particulière de l'intéressante brochure publiée par M. l'ingénieur Mahieu, membre du conseil de surveillance des chemins de fer néerlandais,

(<sup>1</sup>) Nous avons dit, dans un renvoi au bas de la page 409 de notre précédente note, que la date aux îles Philippines était d'un jour en retard sur celle de Macao, ville de la Chine, bien que la distance, en longitude, ne fût que d'une demi-heure environ. Il résulte d'un article contenu dans le compte rendu des opérations de la station navale de la marine autrichienne dans l'extrême Orient, intitulé : *Die Schiffstation der K. K. Kriegsmarine in Ost-Asien*, que cela est inexact. L'un chapitre de ce compte rendu, dû au capitaine de frégate J. baron von Benko, a pour titre : « Das Datum auf den Philippinen ». On y lit que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1845, la date dans ces îles précitées est synchronisée avec celle des pays situés à l'ouest. Nous empruntons à M. von Benko le document suivant qui confirme ce qu'il avance et rectifie une erreur qui a cours depuis cinquante-six ans en Europe :

« Considérant qu'il convient que la manière de compter les jours soit la même dans ces îles, en Chine et dans les autres pays situés à l'est du cap de Bonne-Espérance, qui comptent un jour de plus pour des raisons connues de tous, je viens de décider, d'accord avec l'Excellentissime et Illustrissime Seigneur Archevêque, que pour cette année seulement, on supprimera le mardi 31 décembre, comme si réellement il était passé, et que le jour suivant, le lundi 30 de ce mois, sera le mercredi 1<sup>er</sup> janvier 1845 qui commencera le calendrier de cette année, dans laquelle aucun changement ne doit être fait.

« Je le communique à Votre Excellence pour sa connaissance et pour les effets qui en suivront.

• Manille, 16 août 1844.

• NARCISO CLAVERIA. •

intitulée : *Over de eenheid van tijdaanwijziging* <sup>(1)</sup>. M. Mahieu adopte pour la désignation des fuseaux les lettres de M. de Nordling, c'est-à-dire qu'il donne la lettre *a* au fuseau fondamental. Il propose également de donner aux divers fuseaux des noms ayant, comme première lettre, celle du fuseau, mais il demande que, au lieu de s'adresser à la géographie, on prenne les noms d'hommes célèbres dans l'histoire des sciences mathématiques.

Il met en avant les noms suivants : Arago, Borda, Carnot, Descartes, Encke, Franklin, Galilée, Huyghens, Joule, Kepler, Leibnitz, Mercator, Newton, Oerstedt, Pascal, Quetelet, Réaumur, Struve, Tyndall, Volta, Xenophon, Ybanès et Zeuner. Ce serait à ses yeux, pour les générations actuelles, un moyen de rendre à ces hommes un hommage autrement sérieux que celui qui consiste à élever leur statue dans la localité, généralement assez ignorée, où ils ont vu le jour.

Parmi les auteurs adversaires du système des fuseaux horaires, il faut distinguer d'abord ceux qui, comme M. Galle <sup>(2)</sup>, le savant directeur de l'observatoire de Breslau, trouvent que les chemins de fer peuvent prendre telle heure qui leur plaît, mais demandent le maintien du *statu quo* pour la vie civile en raison des inconvénients que peut entraîner la grande différence qui existerait à certaines époques de l'année entre la durée des matinées et celle des après-midi dans les localités voisines des limites des fuseaux.

Il y a ensuite ceux qui, comme M. de Gaspari <sup>(3)</sup> et le père César Tondini de Quarenghi, repoussent le système parce que le méridien zéro horaire est celui de Greenwich.

Un des articles assurément les plus intéressants est celui que M. le contre-amiral Serres a publié dans le numéro du 4 octobre 1890 du *Génie civil*. M. Serres est partisan de l'heure locale *vraie*, c'est-à-dire que pour lui, « la question se pose si les progrès de la télégraphie et de l'horlogerie ne permettent pas de revenir à la division naturelle du temps, abandonnée jadis à cause de son insuffisance ».

Quelque judicieuses que puissent paraître les considérations que M. Serres fait valoir en faveur de sa proposition, nous croyons que sa voix restera isolée. Ce n'est pas au moment où l'Allemagne du Nord se prépare à abandonner, à cause de ses inconvénients, le système de l'heure locale moyenne qu'elle possède seule, que celui beaucoup plus compliqué de l'heure locale *vraie* a quelque chance de faire son chemin.

<sup>(1)</sup> Cette brochure est un tiré à part d'un article paru dans le *Vragen des tijds*, juin 1890.

<sup>(2)</sup> *Gazette de Cologne*, novembre 1890.

<sup>(3)</sup> *Revue générale de sciences pures et appliquées*, numéro du 15 juin 1890.

*Conférence télégraphique internationale de Paris, mai-juin 1890.*

Nous avons fait allusion tantôt aux articles du R. P. Tondini de Quarenghi. Il y en a deux qui ont paru dans le *Journal télégraphique* ; le premier a été publié dans le numéro du 25 août 1890 et est intitulé : *De la portée diplomatique du vœu de la Conférence télégraphique internationale de Paris au sujet de l'heure universelle* <sup>(1)</sup>.

Cet article ne tire pas tant son importance de la science de l'auteur que de l'autorité du journal qui l'a accueilli et qui, comme on sait, est l'organe officiel du bureau international des administrations de télégraphes. C'est pour ce motif, et aussi parce que son point de départ est un *fait* que nous avons ainsi l'occasion de citer, que nous devons en dire quelques mots.

M. de Quarenghi débute en empruntant aux *Comptes rendus des séances de l'Académie des sciences de Paris* (fascicule du 15 juillet 1890) une communication du général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris, dont nous reproduisons la première partie :

La Conférence télégraphique internationale, ayant été saisie d'un mémoire ayant pour titre : « Exposé des raisons appuyant la transaction de l'Académie des sciences de Bologne au sujet du méridien initial et de l'heure universelle », a émis, dans la séance plénière du 17 juin, le vœu suivant :

« La Conférence télégraphique internationale, tout en ne se reconnaissant pas compétente pour trancher la question du méridien initial devant fixer l'heure universelle, applaudit aux efforts de l'Académie royale des sciences de l'Institut de Bologne pour trouver une solution qui concilie tous les intérêts, et émet le vœu que le projet trouve bientôt sa réalisation et qu'on arrive enfin à l'unification dans la mesure du temps. »

D'après M. Menabrea, l'Académie des sciences de Bologne suggère :

1<sup>o</sup> Le libre usage des méridiens nationaux pour la marine, l'astronomie, la topographie et la cartographie locale ;

2<sup>o</sup> La double graduation d'après le méridien national et international dans la cartographie géographique générale, pour faire ainsi servir l'enseignement de la géographie à rappeler et à nourrir conjointement l'amour de la patrie et celui de l'humanité ;

3<sup>o</sup> Application de l'heure du méridien initial conjointement avec l'heure locale à la télégraphie au profit non moins du commerce et des relations internationales que des observations scientifiques ;

4<sup>o</sup> Enfin adoption comme méridien initial commun du méridien de Jérusalem.

On pourrait croire, à la lecture de l'article de M. Tondini, que le vœu rappelé

(<sup>1</sup>) Voir aussi l'article de M. de Quarenghi dans le *Génie civil*, numéro du 20 décembre 1890, et celui de M. Henry Gauthier-Villars, numéro du 22 novembre 1890 du *Génie civil*.

ci-dessus, « porté après examen du mémoire dont un exemplaire avait été distribué « préalablement à tous les membres », constitue un encouragement formel donné par les administrations télégraphiques représentées à la Conférence de Paris au méridien de Jérusalem.

Il suffit, pour être édifié à cet égard, de prendre les procès-verbaux de la session de 1890.

Voici ce qu'on y trouve :

*1<sup>o</sup> Procès-verbal de la séance plénière (2<sup>e</sup>) du 50 mai 1890.*

M. Esbaeher (secrétaire général), donnant lecture des communications reçues, annonce que M. Tondini de Quarenghi, membre de l'Académie de Bologne, présente, avec plusieurs brochures, un mémoire de l'Académie des sciences de Bologne tendant, entre autres, à faire indiquer à la fois dans les télégrammes l'heure locale et l'heure universelle d'un méridien initial qui serait celui de Jérusalem.

Sur la proposition de M. le commandant Ponzio-Vaglia, qui met gracieusement à la disposition de la Conférence d'autres exemplaires du même mémoire, il est entendu que ce document sera mis à la disposition des deux commissions du règlement et des tarifs, afin de leur permettre d'examiner la question et de rechercher s'il n'y a pas quelque chose à faire dans cette voie.

*2<sup>o</sup> Procès-verbal de la séance du 16 juin 1890 de la commission du règlement.*

M. Esbaeher rappelle que, dans la deuxième séance plénière, il a donné connaissance à la Conférence d'un mémoire émanant de l'Académie de Bologne, tendant à ce que dans les télégrammes on indique, outre l'heure locale, l'heure correspondante comptée à partir du méridien de Jérusalem. Il pense qu'il serait utile que la Commission examinât cette proposition.

M. le commandant Ponzio-Vaglia estime que cette question présente un très réel intérêt, que l'admission d'une heure universelle constituerait un grand progrès, mais qu'il serait prématuré de soumettre dès à présent une résolution ferme à la Conférence. Il croit que pour le moment il convient de se borner à préparer l'avenir et, dans cet ordre d'idées, il propose d'accueillir le vœu suivant (*suit le vœu reproduit ci-dessus et qui fut adopté sans la moindre discussion et à l'unanimité.*)

*3<sup>o</sup> Procès-verbal de la séance plénière du 17 juin 1890.*

Lecture est donnée du vœu émis par la commission du règlement sur le mémoire présenté par l'Académie de Bologne. Sur la proposition de M. le président, la Conférence adopte ce vœu dans l'esprit et les termes dans lesquels il est formulé.

On voit d'abord, d'après ces procès-verbaux, que la question a été introduite inopinément à la Conférence. Elle n'avait, en effet, pas été comprise parmi les propositions qui avaient été soumises aux différentes administrations télégraphiques avant la réunion de la Conférence et en vue de celle-ci, et qui avaient fait de leur part l'objet, soit d'études préalables, soit de rapports ou de notes. On peut dès lors affirmer, sans crainte de beaucoup se tromper, qu'aucun délégué n'avait reçu,



quant au choix d'un méridien zéro horaire type, des instructions de son gouvernement et que pas plus les membres de la Commission du règlement que ceux de la séance plénière n'ont pu croire qu'en votant le vœu proposé par M. Ponzio-Vaglia ils faisaient autre chose qu'exprimer le désir « de voir trancher la question du méridien initial, qui doit fixer l'heure universelle », et qu'ils engageaient d'une façon quelconque, en faveur de la solution préconisée par l'Académie de Bologne, les pays qui les avaient délégués.

C'est donc bien à tort que M. Tondini voudrait attribuer au vœu émis à Paris une portée diplomatique quelconque et l'interpréter « comme un acte de politesse internationale de la part de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Angleterre et de plusieurs autres puissances ».

Nous ferons remarquer ici en passant que le règlement annexé à la convention télégraphique internationale de Saint-Petersbourg dispose, article 7, que « le même temps est adopté par tous les bureaux d'un même État. Ce temps est généralement le temps moyen de la capitale de cet État (\*) ».

Le télégraphe a donc actuellement à compter avec autant d'heures différentes qu'il y a d'États. Leur nombre se réduirait de plus de moitié, si par suite de l'extension du système des fuseaux, les divers États situés dans un même fuseau se groupaient pour avoir une heure uniforme en rapport simple avec l'heure universelle ou cosmopolite.

Cette considération suffit pour expliquer le vœu émis par la Conférence télégraphique qui, sans vouloir se prononcer sur le choix du méridien initial, désire cependant voir hâter cette réforme, parce qu'elle doit avoir pour conséquence « l'unification dans la mesure du temps ». Envisagé à ce point de vue et dégagé des commentaires faits à son propos, le vœu de Paris est une manifestation en faveur de l'unification des longitudes et des heures dont on ne peut méconnaître l'importance.

*Résolution de la commission permanente de l'Association géodésique internationale, dans sa réunion du 17 septembre 1890, à Fribourg en Brisgau.*

La commission précitée a voté à l'unanimité des voix, y compris celle du commissaire italien et moins toutefois celles des commissaires français et néerlandais, la résolution suivante :

La commission permanente de l'Association géodésique internationale, étant informée par

(\*) L'heure télégraphique pour toute l'Inde britannique est celle de Madras, qui, comme nous l'avons dit antérieurement, est celle de tous les chemins de fer de la Péninsule cingalétique.

plusieurs de ses membres qu'ils ont été consultés dernièrement par leurs gouvernements sur la valeur du méridien de Jérusalem comme méridien initial et sur l'utilité de soumettre cette question et celle de l'heure universelle à une nouvelle Conférence spéciale à convoquer prochainement, déclare qu'il n'existe aucune raison de changer les résolutions prises sur ce sujet en 1883 par la Conférence géodésique internationale à Rome et dont la principale a été ratifiée par la très grande majorité des États représentés dans la Conférence diplomatique de Washington en 1884.

L'énergie avec laquelle la commission s'est exprimée contre le méridien de Jérusalem s'explique par le fait du retentissement que les résolutions votées à Rome, en 1883, ont eu dans le monde savant. On ne doit toutefois pas exagérer l'importance de ce vote et nous ne pouvons, à ce propos, mieux faire que de reproduire les lignes suivantes que M. le professeur Pasquier a consacrées au vœu de Fribourg dans sa dernière brochure du 21 décembre 1890 <sup>(1)</sup>:

M. Vande Sande-Backhuysen, qui était présent à la réunion du 17 septembre, nous fait remarquer que les votes dont il s'agit ont été émis, non par les délégués des différents États, mais par les membres du comité permanent dans lequel un grand nombre de pays ne sont pas représentés. Les votes sont donc purement personnels et la proposition a été adoptée à l'unanimité, non pas moins la voix de la France et des Pays-Bas, mais moins la voix de M. Faye et de M. Vande Sande-Backhuysen.

Quant à l'interprétation de ce dernier vote, elle résulte de l'attitude même que M. Vande Sande-Backhuysen a prise pendant la discussion : d'après lui, comme la Commission géodésique internationale n'avait reçu ni invitation ni aucune communication officielle, elle n'avait pas à se prononcer, soit pour, soit contre le projet d'un nouveau Congrès à Rome.

#### *Future conférence internationale de Rome.*

Le second article de M. de Quarenghi est intitulé : « Une solution pratique de l'heure universelle » <sup>(2)</sup>. Nous nous bornons à le citer parce que son point de départ est encore l'illusion de l'auteur, quant à la portée diplomatique du vœu de la Conférence télégraphique internationale « à laquelle, dit-il en note, la Grèce et la Perse étaient représentées par leurs ministres respectifs » :

Cette Conférence, dit-il, a confirmé à l'Italie la tâche que lui avait confiée la Conférence géographique internationale de Venise de 1881, de hâter l'unification dans la mesure du temps, en conciliant cependant tous les intérêts, et le gouvernement italien a communiqué aux États intéressés, avec le vœu de la Conférence télégraphique, le mémoire de l'Académie des sciences de Bologne qui l'avait motivé en y joignant une circulaire où on les invitait à juger s'il n'y avait

<sup>(1)</sup> *Sur l'unification de l'heure. L'état actuel de la question.* (Extrait des *Mémoires de l'Union des ingénieurs de Louvain.*)

<sup>(2)</sup> Cet article est en voie de publication. La première partie a paru dans le numéro du 25 novembre 1890 du *Journal télégraphique*, la seconde dans le numéro du 25 février 1891 et discute des faits qui se sont produits dans l'intervalle.

pas lieu de réaliser le vœu en question moyennant une conférence internationale spéciale, laquelle, en prenant pour base des discussions la transaction proposée par l'Académie des sciences, aurait à en régler les détails et à en assurer l'application pratique.

Nous ferons connaître ultérieurement, s'il y a lieu, les résultats auxquels aura abouti la nouvelle conférence convoquée par le gouvernement italien. Nous pensons que les faits que nous exposons ci-après, s'ils ne dissipent pas entièrement les illusions du savant Barnabite, lui laisseront toutefois, à cause de leur caractère d'ensemble, peu d'espoir de voir triompher le méridien de Jérusalem.

## II. — ÉTAT DE LA QUESTION DANS LES DIFFÉRENTS PAYS.

### *Japon.*

Remarquons, d'abord, que M. de Quarenghi fait une erreur quand il dit qu'« aucun gouvernement, pas même celui des États-Unis, n'a encore adhéré aux résolutions de la conférence de Washington ». Il a évidemment perdu de vue que le Japon s'y est rallié et a depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1888, comme heure unique pour tout l'empire, celle du méridien 135° longitude est de Greenwich.

### *États-Unis et Canada.*

Il est vrai que, jusqu'à présent, ni les États-Unis ni le Canada n'ont officiellement adhéré aux résolutions de Washington. Mais on sait que dans toute l'étendue de ces deux grands pays, le système des fuseaux horaires est adopté pour ainsi dire sans conteste par la vie civile entière, et on ne peut mieux se rendre compte jusqu'à quel point il est entré dans les mœurs qu'en lisant l'article si intéressant que M. W. de Nordling a publié dans le *Génie civil*, numéro du 21 juin 1890, sous le titre de : « Projet de loi sur l'unification horaire ».

Le système des fuseaux est, comme nous l'avons vu précédemment, conforme dans ses grandes lignes aux résolutions de la conférence de Washington. La situation de fait aux États-Unis et au Canada est donc celle de cette conférence et il est probable que, dans un avenir très peu éloigné, elle deviendra la situation légale. Nous devons, en effet, à l'obligeance de M. Sandford Fleming (<sup>1</sup>) le texte des projets de loi présentés, l'un au Parlement canadien, l'autre au Congrès des États-Unis.

On verra par la traduction, qu'on trouvera plus loin, de ces deux projets de loi

(<sup>1</sup>) On sait que M. Sandford Fleming est membre du Parlement canadien.



qu'ils donnent tous les deux la consécration légale au méridien de Greenwich comme méridien zéro horaire, et ils disposent dans des termes identiques « que la supputation du temps dans le territoire (des États-Unis et du Canada) sera en concordance avec la supputation du temps civil sur le méridien initial, sauf en ce qui concerne le commencement du jour et la notation des heures. Sous tous les autres rapports, la division et la subdivision du jour en heures, minutes et secondes, seront synchroniques des divisions et subdivisions du jour sur le premier méridien ».

Le territoire des États-Unis s'étendant sur quatre fuseaux et celui du Canada sur cinq, les projets de loi prévoient l'un quatre, l'autre cinq heures légales; on remarquera toutefois que ces deux lois admettent que ces nombres puissent être réduits et cela en raison, par exemple, de ce que les habitants d'un fuseau trouveraient préférable de se rattacher à l'heure de l'un des deux fuseaux voisins.

Nous pouvons faire ressortir ici en passant que les deux lois proposent également de déclarer qu'il sera tout aussi légal de compter les heures de la journée en série continue de 0 à 24 que de les compter en deux séries de douze heures chacune, correspondant l'une aux heures de la matinée, l'autre aux heures de l'après-midi.

Parmi les manifestations qui se sont produites en faveur du système des fuseaux horaires de l'autre côté de l'Atlantique, nous pouvons encore noter la suivante :

M. Sandford Fleming, dans la séance d'ouverture du 27 mai 1890 de la section III de la Société Royale du Canada, a, dans son allocution présidentielle, retracé les progrès faits par le système des fuseaux et fait allusion à ceux que l'on peut attendre dans un avenir très prochain. Après avoir fait remarquer qu'on peut, en se basant sur les résolutions de la conférence de Washington de 1884, donner de l'unité de mesure du temps la définition que c'est « l'intervalle de durée compris entre deux passages consécutifs du soleil moyen à l'antiméridien de Greenwich », il ajoute qu'on appelle cette unité indifféremment :

Jour universel . . . . .	(An universal day).
— terrestre . . . . .	(A terrestrial day).
— non local . . . . .	(A non local day).
— cosmopolite . . . . .	(A cosmopolitan day).
— du monde . . . . .	(A world day).
— cosmique . . . . .	(A cosmic day).

Aucune de ces désignations ne convenant réellement, M. Sandford Fleming

demande qu'on s'adresse soit au latin, soit au grec, pour trouver un nom qui traduirait exactement l'idée de l'unité de mesure du temps et qui serait accepté dans toutes les langues à l'égal des mots télégramme, télégraphe, photographe, lithographe, téléphone, etc.

Cette proposition ayant été soumise à l'avis du comité spécial de la section, y a fait l'objet d'un rapport de M<sup>re</sup> Hamel, concluant à ce que la Société Royale du Canada envoie à toutes les sociétés sœurs du monde entier, une invitation pour examiner la question soulevée et leur demandant leur avis quant au nom à adopter. Les conclusions de ce rapport ont été approuvées par la Société Royale et suite y a été donnée.

#### *Iles Britanniques et Colonies.*

M. de Quarenghi, dans son article du 25 novembre 1890, fait encore observer que le pays qui s'est le moins occupé de faire prévaloir le méridien de Greenwich c'est la Grande-Bretagne, et il rappelle, comme l'avait déjà fait avant lui M. de Nordling dans sa conférence à la Société de géographie de Paris du 21 février 1890, que les astronomes royaux, sir G.-B. Airy et M. Piazza Smith, des observatoires de Greenwich et d'Édimbourg, se sont prononcés en 1879 contre l'adoption du méridien de Greenwich. D'après lui, « ce méridien ne saurait plus être proposé comme méridien initial pour fixer l'heure universelle. Non seulement la Conférence télégraphique internationale de Paris l'a assez clairement écarté <sup>(1)</sup>, mais pas un seul des représentants de l'Angleterre et de ses nombreuses colonies n'a soulevé la moindre objection contre le vœu proposé par M. le commandant Ponzio-Vaglia, délégué de l'Italie; tous s'y sont ralliés sans difficulté ».

Nous pensons que l'indifférence vraie ou supposée de la Grande-Bretagne vis-à-vis des résolutions de Washington (pour lesquelles ses délégués ont non seulement voté, mais se sont formellement prononcés malgré l'opinion contraire des astronomes précités), ne sera plus de bien longue durée. Voici, en effet, ce que nous lisons dans le rapport présenté à l'assemblée annuelle du 21 janvier 1891 de l'Association américaine des ingénieurs civils par le président du comité spécial pour l'unification de l'heure, M. Sandford Fleming :

Le comité est en possession d'une correspondance officielle, qui établit que le gouvernement britannique a posé des actes qui auront pour effet de faire faire un grand pas à l'adoption

<sup>(1)</sup> Cette interprétation du vote de la Conférence télégraphique étonnera probablement en tout premier lieu les membres qui ont pris part à celle-ci.

générale de l'heure type et au système des vingt-quatre heures dans toutes les possessions anglaises. Cette correspondance ne peut manquer de provoquer l'intérêt de tous les membres de notre Société, d'autant plus qu'elle nous apprend que la réforme dans la supputation des heures, dont la situation actuellement si satisfaisante est en grande partie due à la part prépondérante qu'elle a prise au mouvement en sa faveur, rencontre l'approbation et les chaudes recommandations des plus hautes autorités scientifiques au service du gouvernement anglais. Un comité a été constitué en Angleterre et a fait un rapport très favorable à l'unification de l'heure et à l'adoption de la notation des vingt-quatre heures; ce comité se compose de l'astronome royal, du *superintendent* du Nautical Almanach, de l'hydrographe de l'Amirauté, du secrétaire du département des sciences et des arts à South-Kensington, ainsi que du professeur Adams et du général Strachey, qui tous les deux étaient délégués à la Conférence de Washington de 1884.

Ces hautes personnalités ont fait leur rapport préparé par un membre de votre comité spécial, exposant les principes depuis longtemps défendus par cette Société relativement à la mesure du temps, et ce rapport a été envoyé aux gouvernements de toutes les colonies par le gouvernement britannique, avec une recommandation en faveur de l'adoption générale du système des fuseaux et de la notation des vingt-quatre heures pour les horaires des chemins de fer.

Nous ne voulons pas préjuger l'accueil que les colonies anglaises réserveront à l'invitation de la mère patrie; on peut dire que si elles adoptent ses vues, il n'y aurait plus guère de fuseaux reliés à Greenwich non en fonctions, à part ceux qui ne comptent pas comme tombant tout entiers dans les océans Pacifique ou Atlantique. En tout cas, il paraîtrait que l'adoption aujourd'hui générale du système des vingt-quatre heures par tous les chemins de fer de l'Inde britannique est la première conséquence de l'acte posé par le cabinet de Londres. Nous voyons, en effet, que l'Office indien est compris dans la liste des pouvoirs constitués et des sociétés scientifiques qui, d'après les renseignements fournis par M. Sandford Fleming, se sont déclarés favorables à l'adhésion légale de l'Angleterre aux résolutions de Washington de 1884. Cette liste est la suivante :

- 1° La Société Royale d'astronomie;
- 2° La Société Royale;
- 3° Le *Board of Trade*;
- 4° Le *General Post Office*;
- 5° La *Eastern Telegraph Company*;
- 6° La *Eastern Extension Telegraph Company*;
- 7° La *Eastern and South African Telegraph Company*;
- 8° La Société des Ingénieurs télégraphistes;
- 9° Le *Trinity House*;
- 10° L'Office Indien;
- 11° L'Office Colonial;
- 12° L'Amirauté;
- 13° Le *Committee of Council on Education* (le Conseil pour l'enseignement);
- 14° Le *Board of Visitors* de l'Observatoire royal de Greenwich.

*France.*

Le 14 mars 1891, M. le Président de la République française a revêtu de sa signature la loi votée par la Chambre des députés le 2 décembre 1890 et par le Sénat le 24 février 1891, et dont l'article unique porte :

« L'heure légale en France et en Algérie est l'heure temps moyen de Paris. »

Le projet de cette loi avait été déposé une première fois à la Chambre des députés le 20 novembre 1888, et par suite du renouvellement de cette Chambre, une deuxième fois le 29 mars 1890.

Par leur vote, les Chambres françaises ont voulu nettement déclarer qu'elles ne se rallieraient pas à un système international d'unification d'heures basé sur le méridien adopté par la conférence de Washington.

On peut regretter que les arguments invoqués par divers auteurs partisans convaincus ou résignés du système des fuseaux horaires, n'aient pas eu plus de succès et que « la nouvelle loi n'accorde aucune part à l'unification internationale à laquelle la presque totalité des peuples civilisés aspirent » <sup>(1)</sup>.

Mais quelles que soient les idées qu'on puisse avoir à cet égard, il n'en faut pas moins considérer que cette loi démontre le besoin qu'en France comme ailleurs on éprouve d'unifier l'heure de la vie civile avec celle des chemins de fer, et on ne perdra pas de vue que les députés et sénateurs français ont été unanimes à déclarer qu'il n'y avait pour la vie civile aucun inconvénient à accepter une différence avec l'heure locale, atteignant 27 minutes à Brest, 28 minutes à Bastia, soit en chiffres ronds une demi-heure.

*Allemagne.*

Nous avons dans notre précédente note fait l'historique des progrès accomplis en Allemagne par l'idée d'introduire dans ce pays le système des fuseaux horaires et d'adopter pour tous les chemins de fer de l'empire et aussi pour la vie civile une heure unique, celle du méridien 15° longitude est de Greenwich.

Nous avons également fait connaître comment l'Union technique des chemins de

<sup>(1)</sup>, *Génie civil*, numéro du 21 juin 1890, article de M. de Nordling. — Voir aussi *Revue scientifique*, numéro du 29 novembre 1890, p. 692-693, note. — Voir également *Bulletin astronomique*, avril 1890, p. 311-313, l'article de M. Callandreau, intitulé : « La question de l'unification des heures ». Ce dernier article a été reproduit par M. E. Pasquier dans sa note du 21 décembre 1890, publiée dans les *Mémoires de l'Union des ingénieurs de Louvain*, année 1891.

fer allemands avait été saisie de la question, et nous avons reproduit les résolutions admises par le comité spécial de l'ordre du jour dans sa réunion de Berlin du 8 janvier 1890, pour être soumises aux délibérations de l'assemblée générale de Dresde des 30 et 31 juillet suivants.

La quasi-unanimité que ces résolutions avaient rencontrée au sein du comité spécial faisait croire que l'assemblée générale se bornerait à les ratifier; aussi le mécompte éprouvé par les partisans du système des fuseaux fut-il grand, quand le « Verein », sur la proposition du délégué de la direction royale de la rive gauche du Rhin (Cologne), après avoir interverti l'ordre des résolutions et décidé qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 1891, l'heure du méridien 15° longitude est de Greenwich serait l'heure réglementaire du service intérieur de tous les chemins de fer faisant partie du « Verein », avait voté par contre que cette heure ne serait introduite dans les tableaux et guides mis entre les mains du public que lorsqu'elle aurait été adoptée par la vie civile <sup>(1)</sup>.

Nous reproduisons ici les résolutions adoptées à Dresde, ce qui permettra de les comparer à celles du comité spécial de Berlin de janvier 1890 :

L'assemblée du « Verein » décide :

1<sup>o</sup> D'introduire l'heure par fuseaux (*Zonenzeit*) proposée dans le service intérieur des chemins de fer, et cela à partir du service d'été de l'année prochaine;

2<sup>o</sup> De signaler comme hautement recommandable l'adoption de la même heure pour la vie civile;

3<sup>o</sup> De différer une semblable déclaration relative à l'indication des heures dans les tableaux horaires destinés au public, aussi longtemps que la manière de compter le temps recommandée n'aura pas été introduite d'une manière générale dans la vie civile.

La première et la deuxième résolution ne rencontrèrent aucune opposition, mais la troisième ne fut admise que par 159 voix contre 136. Cette faible majorité s'explique par la situation étrange que l'ensemble des trois résolutions créait à toutes les Administrations ayant le régime de l'heure uniforme. Elles ne peuvent se conformer à ces résolutions qu'en conservant cette heure actuelle dans leur service extérieur et en adoptant une seconde heure uniforme destinée à leur service intérieur; elles devront par conséquent se résigner à une complication et un travail de traduction rempli d'inconvénients et non exempt de dangers.

On sait que les résolutions de l'assemblée générale du « Verein » doivent être soumises pour rectifications aux diverses Administrations adhérentes. Nous ferons connaître plus loin l'accueil fait à celles qui précèdent par les Administrations

<sup>(1)</sup> Voir *Oesterreichische Eisenbahnzeitung*, numéro du 28 septembre 1890, et le *Bulletin* d'octobre dernier, p. 1261.



autrichiennes, hongroises, néerlandaises et belges qui font partie du « Verein ». Occupons-nous, pour le moment, des décisions prises par les Administrations allemandes.

En Prusse et en Alsace-Lorraine, les chemins de fer de l'État et les divers chemins de fer concédés ont décidé de remplacer dans leur service intérieur, à partir du 1<sup>er</sup> juin 1891, l'heure de Berlin par l'heure du second fuseau. Les tableaux-affiches continueront à être dressés d'après l'heure locale et les horloges des stations continueront à être réglées d'après l'heure de la localité.

Le grand-duché de Bade, dont le délégué avait, à la réunion de Dresde, déclaré qu'il considérait les résolutions proposées par le conseil de l'ordre du jour comme un tout qu'il fallait adopter ou rejeter en bloc, a notifié qu'il ne se conformerait pas au vote de l'assemblée générale et conserverait l'heure de Carlsruhe aussi bien pour le service intérieur que pour les relations avec le public.

Le chemin de fer de l'État wurtembergeois a pris une attitude semblable et garde l'heure de Stuttgart.

En Bavière, l'Administration conserve provisoirement l'heure de Munich, mais l'autorité supérieure a décidé que si l'heure du deuxième fuseau est appliquée, ce sera complètement, c'est-à-dire à la fois dans le service intérieur et dans le service extérieur.

Il résulte de ce qui précède que le vote de l'assemblée générale du « Verein » n'est qu'un premier pas de l'Allemagne vers l'unification des heures. Le pas décisif dépend des dispositions de la vie civile, c'est-à-dire des résolutions que prendra le gouvernement prussien à la suite de l'enquête à laquelle il fait actuellement procéder pour savoir quels inconvénients peut avoir pour la vie civile l'introduction générale de la nouvelle heure intérieure adoptée par le chemin de fer.

On sait que la question de l'introduction, en Allemagne, du système des fuseaux horaires a été agitée au Reichstag allemand bien avant que le « Verein » s'en soit occupé. Elle s'est présentée également devant les Chambres prussiennes.

A la séance du 7 mai 1890 de la Chambre des seigneurs, le comte Udo zu Stolberg-Wernigrode a chaudement recommandé l'adoption en Prusse et en Allemagne de l'heure du méridien 15° longitude est <sup>(1)</sup>. Deux ministres, celui de l'instruction publique et des cultes et celui des travaux publics, lui ont répondu.

<sup>(1)</sup> Ce méridien passe par Stargart, et pour ce motif on appelle quelquefois en Allemagne l'heure du second fuseau « l'heure du méridien de Stargart » : « Die so genannte stargarter Zeit », a dit M. de Moltke dans son discours au Reichstag du 16 mars 1891.

Leurs déclarations ne diffèrent guère qu'au point de vue de la forme; nous nous bornerons à reproduire celles de M. von Maybach. Il s'est exprimé comme suit :

Il est bien évident qu'en ma qualité de ministre des chemins de fer, j'ai le plus vif désir de voir introduire une heure uniforme dans le service du chemin de fer et celui de la poste. Nous avons en Allemagne les heures de Berlin, Carlsruhe, Ludwigshafen, Stuttgart et Munich, et cette diversité d'heure a de nombreux inconvénients pour l'établissement des horaires.

Je pense pouvoir dire, pour autant que je puisse considérer la situation de la poste dans cette question, qu'elle se ralliera au système du chemin de fer, mais comme M. le ministre des cultes vient de le déclarer et comme d'ailleurs M. le comte de Stolberg l'admet lui-même, il est nécessaire que le nouveau régime ne soit pas limité au chemin de fer et à la poste seulement, mais soit introduit également dans la vie civile tout entière; jusqu'à quel point cela est-il possible, c'est là une question qui réclame un examen dont nous devons attendre le résultat.

L'enquête à laquelle procède, comme nous le disions plus haut, le gouvernement prussien et à laquelle les paroles de M. von Maybach font allusion, n'est pas encore terminée, mais on peut inférer de ses paroles, de celles de son collègue des cultes et également d'une déclaration très formelle faite par M. Verdy du Vernois alors qu'il était ministre de la guerre, que le gouvernement est sympathique à la réforme et qu'il ne dépendra pas de lui qu'elle soit réalisée à bref délai.

On doit naturellement s'attendre à certaines oppositions. Nous avons déjà dit que M. Galle admet que les chemins de fer prennent l'heure qui leur plaît, mais il trouve qu'ils ne peuvent songer à l'imposer à la vie civile.

De même, le « Landes Oekonomie-Collegium », consulté par le ministre de l'agriculture, a émis dans sa séance du 10 novembre 1890, par 13 voix contre 6, un avis défavorable (\*).

Par contre, la réforme a de nombreux partisans dans le monde des affaires, et nous croyons que le discours admirable de logique et de clarté que M. le feld-maréchal de Moltke a prononcé en faveur de l'heure du méridien 15° longitude est, dans la séance du Reichstag du 16 mars 1891, aura sur les esprits une influence décisive et hâtera la solution.

Il ne nous paraît donc guère douteux, en présence des dispositions des États du Sud acquis, comme nous l'avons vu, à la réforme, que la nouvelle parue dans le *Hamburger Fremdenblatt* du 17 septembre 1890 se réalisera à bref délai et que d'ici à peu de temps le gouvernement impérial déposera un projet de loi déclarant légale pour tous les pays de l'empire l'heure du second fuseau.

(\*) Le *Landes Oekonomie-Collegium* est en quelque sorte une académie agricole, un conseil d'agriculture, dont les membres sont nommés par le ministre compétent et dont le gouvernement demande l'avis dans toutes les questions qui peuvent avoir de l'intérêt pour l'agriculture.

*Autriche-Hongrie.*

On peut dire que l'adhésion de l'Autriche-Hongrie au système des fuseaux horaires est un fait accompli. La *Wiener Zeitung* du 11 janvier 1891 a publié un rescrit du ministère du commerce, d'après lequel tous les chemins de fer de la monarchie devront, à partir du 1<sup>er</sup> octobre prochain, prendre l'heure du second fuseau aussi bien dans leur service intérieur que dans les tableaux et livrets mis à la disposition du public. Nous rappellerons pour mémoire que l'heure du second fuseau avance de 5 minutes sur celle de Vienne, retarde de 16 minutes sur Budá-Pesth et que dans les localités orientales de l'empire, à Brassé et à Otkany, la différence sera de 42 à 45 minutes. Nous donnons plus loin, annexe III, une traduction du rescrit de M. le marquis de Baequehem.

*Italie.*

Les dispositions du gouvernement italien, naguère si favorable aux résolutions de la Conférence géodésique internationale de Rome de 1883, et pour lesquelles son délégué au congrès de Washington de 1884 a constamment voté, sont-elles changées? M. Tondini de Quarenghi l'affirme dans son article du 25 novembre 1890. « L'Italie, dit-il, propose le méridien de Jérusalem-Nyanza pour fixer l'heure universelle. »

Nous avouons que nous avons quelque peine à accepter cette affirmation, bien que son auteur ait soin de dire en commençant son article que, « quoiqu'il n'ait aucun caractère pour parler au nom du gouvernement de son pays, *il ne croit néanmoins pas qu'il en sera désavoué* ».

Nos doutes proviennent surtout de ce fait qu'en Italie beaucoup de savants se sont déclarés hostiles au méridien de Jérusalem, et récemment encore, c'est-à-dire le 23 janvier 1891, la direction de la « Società Promotrice dell'Industria nazionale e Circolo commerciale » de Turin, qui, comme son nom l'indique, s'occupe de tout ce qui concerne le progrès de l'industrie et du commerce, a voté, à la suite d'un exposé de la situation actuelle du système des fuseaux horaires fait en séance de la Société par le Cav. Carlo Rizzetti, la résolution suivante :

La direction, considérant qu'il servirait du plus grand intérêt pour l'industrie et le commerce qu'une heure unique fut adoptée par tous les États appartenant à une zone déterminée et que la surface du globe fut divisée au point de vue de l'heure en vingt-quatre zones de 15° de longitude chacune, ayant comme point de départ le méridien de Greenwich, lequel est déjà en pratique adopté par la quasi généralité du commerce maritime du monde, applaudit au savant et convaincant rapport de son collègue le Cav. Carlo Rizzetti et décide de se rallier entièrement à ses

conclusions, en chargeant son président de la mission de faire auprès du gouvernement de vives instances pour qu'il veuille bien prendre ces conclusions en due considération.

Un avenir très prochain devant nous faire connaître le parti auquel le gouvernement italien s'arrêtera définitivement, nous croyons inutile de nous avancer ici davantage dans le champ des hypothèses.

#### *Pays-Bas.*

Les Administrations néerlandaises et belges qui font partie du « Verein » se sont entendues pour repousser les résolutions du 30-31 juillet 1890, ou plutôt le système qui en est la conséquence. Elles déclarent que l'adoption d'une nouvelle heure dans le service intérieur ne peut avoir que des inconvénients sans compensation, si les tableaux et horaires mis entre les mains du public doivent porter des heures différentes de celles des tableaux et livrets destinés aux agents de l'Administration, et elles sont d'avis que le public réclamera lui-même l'introduction de la nouvelle heure dans la vie civile, aussitôt qu'elle aura été adoptée par les chemins de fer pour leur service extérieur. On voit par là que les chemins de fer néerlandais sont disposés à adopter l'heure du fuseau fondamental si l'autorisation du gouvernement leur est accordée. Mais cette autorisation paraît subordonnée, d'après les renseignements qui nous ont été donnés, aux décisions que prendront les pays voisins et notamment l'Allemagne, de sorte que, provisoirement, le *statu quo* est maintenu dans les Pays-Bas.

#### *Belgique.*

On sait que M. le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, s'est déclaré à la Chambre des représentants (séance du 8 mai 1890) partisan « de l'application en Belgique du système des fuseaux horaires pratiqué avec succès aux États-Unis d'Amérique et ailleurs ».

« Je désire très vivement », a dit le Ministre, « atteindre ce résultat et j'espère « pouvoir annoncer à la Chambre, lors de la discussion du prochain budget, que « nous avons abouti à un résultat favorable. »

La première mesure prise ensuite de la promesse contenue dans ces paroles a été la constitution d'une commission chargée de rechercher les inconvénients que pouvait avoir l'introduction dans la vie civile de l'heure du fuseau fondamental, dans lequel se trouve le pays, et d'indiquer les mesures éventuellement à prendre pour y remédier. La Commission n'ayant pas encore déposé son rapport, il serait

prématuré de vouloir ici faire des hypothèses sur la résolution à laquelle s'arrêtera le gouvernement. On peut toutefois dire qu'en général, la presse périodique, à peu d'exceptions près, et quelle que fût sa couleur politique, a bien accueilli le projet de réforme et que celui-ci n'a guère rencontré que quelques oppositions individuelles et une seule opposition de corps, celle de l'Académie royale de Belgique.

On a été assez disposé, au dehors du pays et notamment en France, à croire que cette opposition aurait une grande influence, si pas sur les dispositions du gouvernement belge, tout au moins sur les idées du public et des Chambres législatives. Nous lisons en effet ce qui suit dans le discours prononcé au Sénat français, pendant la séance du 17 février 1891, par M. Faye, membre de l'Institut et président du Bureau des longitudes, lors de la discussion du projet de loi sur l'heure légale en France et en Algérie :

Les raisons qui décident la Belgique à opérer ce changement et à adopter l'heure anglaise sont assez difficiles à comprendre. Il faut néanmoins les respecter, et même avouer qu'il s'agit là d'une tendance qui semble devoir s'étendre sur notre continent. En Allemagne et en Autriche, pour les chemins de fer — je ne parle pas de la vie civile — on se montre disposé à adopter l'heure anglaise. On aura sans doute, en Belgique même, quelques difficultés à faire adopter cette heure qui n'a aucune relation avec la nôtre et qui n'offre aucun avantage sensible pour la Belgique. Il y aurait là une singularité analogue à celle qui se produirait si un gouvernement quelconque venait proposer d'adopter pour notre pays l'heure de Londres plutôt que celle de Paris.

Le gouvernement belge a soumis à l'Académie royale de Belgique la question de savoir s'il n'y aurait pas d'inconvénient à adopter pour l'usage civil, et non pas seulement pour les chemins de fer, cette heure anglaise. L'Académie royale s'est prononcée formellement contre cette adoption ; elle a déclaré qu'elle ne s'opposait nullement à ce que les chemins de fer adoptassent l'heure anglaise, si cela leur convenait, mais qu'en ce qui concernait la vie civile, elle s'y opposait formellement. J'espère que sa voix sera entendue.

Il est probable que M. Faye n'a pas eu connaissance des rapports faits par les trois membres auxquels l'Académie avait envoyé pour avis la dépêche de M. le Ministre de l'intérieur relative à l'intention de son collègue des chemins de fer, de faire adopter par la vie civile l'heure du fuseau fondamental. Ces trois membres étaient M. le lieutenant général Liagre, son secrétaire perpétuel (décédé depuis lors), M. Folie, directeur de l'Observatoire, et M. le colonel de Tilly, commandant de l'École militaire.

Nous ouvrons ici une parenthèse pour attirer l'attention sur la situation de la Belgique au point de vue des longitudes. Greenwich est en retard de 17 minutes 29 secondes sur Bruxelles, qui donne actuellement son heure aux chemins de fer et à toute la Belgique. Furnes, la ville la plus à l'ouest, et Verviers, la ville la plus à l'est, diffèrent respectivement avec Greenwich de 10 minutes 39 secondes et



de 23 minutes 33 secondes. Ajoutons que toutes les villes, pour donner, comme dit M. de Nordling, des jambes aux voyageurs attardés, donnent à leurs horloges publiques une avance qui varie entre 5 et 10 minutes. Cette avance est de 7 minutes à Verviers et de 10 minutes à Furnes, de sorte qu'actuellement, l'heure usuelle dans cette dernière ville est, à quelques secondes près, l'heure de Greenwich, et elle n'en diffère à Verviers que de 16 minutes. Il n'y a qu'à Bruxelles que les horloges publiques marquent l'heure exacte, la même par conséquent que celle du chemin de fer.

Revenons maintenant aux rapports des trois membres de l'Académie. M. le colonel de Tilly a été entièrement favorable au projet de M. le Ministre des chemins de fer. M. le directeur de l'Observatoire a été d'avis que les chemins de fer en Belgique peuvent prendre l'heure qui leur convient, mais a trouvé que cette heure ne doit pas être imposée légalement aux localités. Enfin, le lieutenant général Liagre, tout en se déclarant partisan du méridien de Greenwich, et en constatant que le système des fuseaux est une solution avantageuse et pratique de l'unification de l'heure, a demandé qu'on limitât son introduction en Belgique aux seuls trains internationaux. Ceux-ci auraient leurs itinéraires réglés d'après l'heure de Greenwich, tandis que le chemin de fer conserverait, pour tous ses autres trains, l'heure de Bruxelles.

Dans sa séance du 6 décembre 1890, l'Académie a pris les résolutions suivantes : elle s'est, à la presque unanimité de ses membres, ralliée au système des fuseaux horaires avec Greenwich comme méridien initial, et à l'adoption par les chemins de fer, la poste et le télégraphe, de l'heure de Greenwich pour tous les services ; enfin, elle a émis l'avis qu'il ne convenait pas d'imposer cette nouvelle heure aux localités.

La raison pour laquelle MM. Liagre et Folie, ainsi que la majorité des membres de l'Académie, ne sont pas partisans de l'introduction légale dans la vie civile de l'heure de Greenwich, est que, d'après eux, les populations règlent les principaux actes de la vie, non sur une heure conventionnelle, mais sur les mouvements réels du soleil. Ils craignent que cette heure nouvelle ne provoque d'insupportables perturbations dans les habitudes des populations, principalement dans les localités les plus à l'est du pays, à cause de la différence qui y existera pendant le dernier trimestre de l'année entre la longueur des après-midi et celle des matinées. A Verviers, qui, comme nous l'avons vu, est à 23 minutes à l'est de Greenwich, cette différence, si on supprime l'avance de 7 minutes, atteindra au 2 novembre 1 h. 20 m.

Les craintes des honorables académiciens sont-elles fondées? Telle est la question qui se pose ensuite de leur vote. On pourrait, comme M. V. Pasquier l'a fait dans sa dernière brochure <sup>(1)</sup>, répondre par la négative en s'appuyant sur des exemples pris en France, en Angleterre, en Italie, aux États-Unis, car dans tous ces pays on trouve nombre de localités, même très importantes, dont l'heure usuelle ou conventionnelle diffère de l'heure locale autant et plus que l'heure de Greenwich diffère de celle de Verviers, qui est la ville de la Belgique la moins bien partagée. Mais nous préférons consulter M. Faye lui-même, parce que les paroles que nous avons reproduites plus haut doivent faire admettre son avis comme absolument non suspect.

Nous avons dit, en parlant de la France, que les différences entre Paris et Brest, et entre Paris et Bastia, sont respectivement de + 27 et de — 28 minutes. Il résulte de ces différences qu'à l'avenir, par suite de l'adoption de l'heure temps moyen de Paris comme heure légale, la différence entre la longueur des matinées et celle de l'heure des après-midi atteindra :

A Brest . . . . .	1 h. 26 m. à la mi-février, et
A Bastia . . . . .	1 h. 28 m. à la Toussaint.

Or, M. Faye, dans la suite du discours dont nous n'avons donné plus haut qu'un court extrait, a émis l'opinion, partagée par toutes les autorités consultées et admise à l'unanimité par tous les membres des deux Chambres législatives françaises, que ces différences ne peuvent produire aucun inconvénient si on prend soin d'avancer ou de retarder, selon le cas, l'heure du commencement de la journée de travail ou des autres opérations qui doivent se faire pendant la partie éclairée de la journée d'un nombre suffisant de minutes, de façon à éviter de devoir se servir de la lumière artificielle : « L'arsenal de Brest », dit-il, « n'aura qu'à ajouter sur ses statuts 27 minutes à toutes ses heures pour parer à cet inconvénient. »

Le raisonnement de M. Faye est précisément celui tenu en Belgique par les partisans du système des fuseaux horaires. Il ne devra donc pas s'étonner si le gouvernement belge n'exauce pas son vœu de voir « la voix de l'Académie royale entendue », et se serve, pour combattre les craintes de la docte assemblée, des arguments que le savant président du Bureau des longitudes a fait valoir avec tant d'autorité au Sénat français en faveur de la loi du 14 mars 1891.

<sup>(1)</sup> *Sur l'unification de l'heure. L'état actuel de la question.*

Il y a un point qui ne doit pas être perdu de vue relativement à l'influence que peut avoir la résolution de l'Académie royale, c'est que la commission instituée par M. le Ministre des chemins de fer a procédé elle-même, en vertu de ses instructions, à une enquête au sujet des effets que la réforme pouvait avoir pour la vie civile, et s'est mise à ce sujet directement en rapport avec tous les chefs-lieux d'arrondissement du pays, auxquels elle a envoyé la circulaire suivante (1) :

MONSIEUR LE BOURGMESTRE,

M. le Ministre des chemins de fer a décidé, conformément à ce qu'il a annoncé à la Chambre des représentants le 8 mai dernier, que le système des fuseaux horaires basé sur l'adoption du méridien de Greenwich serait introduit prochainement en Belgique. Tous les chemins de fer et les autres services dépendant du département se serviront en conséquence, à l'avenir, de l'heure de Greenwich, tant dans le service intérieur que dans les relations avec le public. Cette heure est en retard sur celle de Bruxelles de 17 m. 29 s.

Vous trouverez ci-joint une note dans laquelle sont exposés les motifs qui amènent les Administrations de chemins de fer des divers pays à uniformiser leurs heures et à adopter l'une après l'autre le système des fuseaux horaires.

M. le Ministre désire que l'heure nouvelle adoptée par les chemins de fer, la poste, le télégraphe et la marine soit également introduite partout dans la vie civile et qu'il n'y ait dans toute l'étendue du pays qu'une même heure.

Pour arriver à ce résultat, le concours des diverses administrations communales et des autres administrations publiques est nécessaire.

Dans ce but, M. le Ministre vient d'instituer sous ma présidence une Commission chargée de lui indiquer les mesures qui seraient de nature à faciliter l'adoption de la nouvelle heure simultanément par les services dépendant du département et par la vie civile.

Je viens en conséquence vous prier, Monsieur le bourgmestre, de bien vouloir examiner si la substitution pure et simple de l'heure de Greenwich à l'heure actuellement employée aurait pour les divers services de la ville . . . . . et pour sa population des inconvénients.

Un point sur lequel je désire attirer votre attention, c'est qu'en principe les itinéraires réels des trains ne seront pas modifiés; ils arriveront et partiront aux mêmes instants physiques qu'actuellement, mais ces instants physiques, au lieu d'être traduits en heures de Bruxelles, le seront dorénavant en heures de Greenwich, c'est-à-dire que, nominalement, les trains partiront et arriveront 17 minutes plus tôt.

Agréez, Monsieur le bourgmestre, l'assurance de ma haute considération.

L'administrateur des chemins de fer de l'État,  
(Signé) Dubois (\*).

(1) Nous empruntons le texte de cette circulaire à la revue *Ciel et Terre*, numéro du 1<sup>er</sup> septembre 1890.

(\*) La Commission était composée de : MM. Dubois, administrateur des chemins de fer de l'État, *président*; Folie, directeur de l'Observatoire; Allo, directeur général de la marine; Ramaeckers, directeur de l'administration de l'exploitation des chemins de fer de l'État; Banneux, directeur de l'administration des télégraphes; De Buschere, ingénieur en chef des chemins de fer de l'État, *secrétaire*.

La réponse, pour ainsi dire unanime de ces villes, a été que l'introduction de l'heure de Greenwich ne pouvait avoir d'inconvénient ni pour leur population, ni pour leurs services publics. Quelque respect qu'on doive avoir pour les décisions de l'Académie, on peut bien reconnaître que dans le domaine des choses usuelles, les autorités locales sont mieux en situation que ses membres pour parler des habitudes et des besoins de leurs administrés.

Ainsi que nous le disions ci-dessus, le gouvernement attendra, avant de prendre une résolution définitive, que l'enquête de la commission soit complète. Mais s'il se décide à introduire dans la vie civile l'heure de Greenwich, ce ne sera pas, comme M. Faye l'a dit au Sénat français, « pour prendre l'heure anglaise » et « faire une scission » avec la France. Nous ne voyons d'abord pas en quoi il puisse y avoir scission, puisque l'heure actuelle des chemins de fer français diffère de 13 minutes de l'heure des chemins de fer belges. Si le gouvernement se rallie au système des fuseaux, « les chemins de fer français qui viennent se rencontrer en tant de points de contact avec les chemins de fer belges à la frontière commune, y trouveront non plus l'heure belge », mais une heure qui ne diffère plus de la leur que de 4 minutes. C'est donc un rapprochement plutôt qu'une scission, et il ne dépend pas de la Belgique que le rapprochement soit plus complet.

Rappelons que le méridien qui passe par l'observatoire de Greenwich passe également par le grand port du Havre. Son temps moyen pourrait, par conséquent, s'appeler aussi bien heure du Havre qu'heure de Greenwich. Mais la Belgique n'a pas à s'occuper de ces dénominations, et encore moins de la signification qu'on veut y attacher. Pays essentiellement neutre, elle peut, dans les questions internationales qui ne sont pas du domaine de la politique, consulter uniquement ses convenances et ne prendre conseil que de ses aspirations vers le progrès. Désireuse d'arriver à l'unification horaire, elle suivra l'impulsion des États dont les voyageurs et les marchandises transitent en si grand nombre par son territoire, et prendra tout naturellement l'heure qui lui est indiquée par sa position dans le système des fuseaux. Cette heure ne sera pas plus celle de Greenwich que celle du Havre, ce sera l'heure du fuseau fondamental dont elle fait partie.

### III. — CONCLUSIONS.

Si, faisant abstraction de tout préjugé, on prend de haut la question que nous venons d'exposer, il n'est pas difficile de tirer la conclusion qui se dégage des faits dont nous avons fait l'énumération. On ne peut méconnaître que nous sommes

à une époque où la tendance à l'unification se manifeste en toutes choses, et ce qui a principalement donné naissance à cette tendance, et l'a développée au point de rendre sa pression quelquefois irrésistible, ce sont les énormes progrès accomplis par les chemins de fer dans le domaine des relations internationales.

C'est pour obéir à cette pression que les Administrations organisent ces trains internationaux qui permettent de faire rapidement, sans changement de voitures et avec le moins de fatigue possible, de longs trajets entre les endroits les plus éloignés d'un même continent.

C'est pour faciliter encore davantage le transport des personnes et des choses que les gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la France, de l'Italie et de la Suisse, ont arrêté, dans la conférence internationale de Berne de mai 1886, les normes à suivre dans la pose de la voie et la construction du matériel, par les Administrations européennes ayant la même jauge.

C'est également la préoccupation de faciliter le transport des voyageurs qui a fait mettre à l'ordre du jour de la session de Paris du Congrès des chemins de fer, la question « de rechercher les moyens de faire passer sur les voies internationales à écartement différent (russes et espagnoles, par exemple) les mêmes véhicules soit en changeant les essieux par une méthode simple et rapide, soit au moyen d'une construction spéciale des wagons, soit par tout autre moyen ».

C'est encore ce même besoin qui a amené, dès 1878, les gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse, à s'occuper du transport international des marchandises, et à arrêter définitivement, dans la réunion de Berne du 14 octobre 1890, une convention « qui, soumettant le chemin de fer à une législation uniforme, débarrasse le trafic international de toute entrave, aide à son complet épanouissement, et soit en harmonie avec le grand mouvement de progrès, loi des sociétés modernes » <sup>(1)</sup>.

C'est enfin dans le même but que le gouvernement belge, donnant suite à un vœu du Congrès de Paris, vient d'inviter les différents États de l'Europe à une conférence internationale qui doit se réunir à Bruxelles, dans le courant de 1891, pour s'entendre sur une convention internationale relative au transport des voyageurs et bagages.

Faut-il s'étonner après cela que l'unification des heures, si désirable au point de

<sup>(1)</sup> Voir le *Bulletin* de janvier 1887 : « Note de M. Van Eyser sur la convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer », p. 6.



vue des relations internationales, fasse les rapides progrès que nous avons énumérés plus haut, et que les peuples civilisés des deux mondes qui ne sont pas arrêtés par des préventions ou des considérations particulières se rallient les uns après les autres au système pratique imaginé par les Américains?

Bruxelles, le 20 mars 1891.

POST-SCRIPTUM.

Nous profiterons de la correction des épreuves pour faire deux additions à ce qui précède.

Voici la première.

Dans la séance du 10 avril 1891 de la Chambre des représentants de Belgique, le Ministre des chemins de fer a annoncé que les études relatives à la réforme de l'heure étaient terminées. « Je me suis adressé », a dit le Ministre, « à tous les départements ministériels; sauf un de mes collègues, qui a fait des réserves, tous ont adhéré. Nous avons consulté les administrations locales, non des 2,600 communes du pays qui, pour la plupart, n'y avaient pas d'intérêt, mais celles des chefs-lieux. Toutes, sauf une, nous ont donné leur approbation..... Puisque je n'ai que des approbations, je continuerai à marcher de l'avant d'un pas sûr et ferme. J'espère que la Chambre me continuera le même appui. »

Trois députés seulement ont parlé sur le même sujet après le Ministre; l'un d'eux, M. le bourgmestre de Bruxelles, a critiqué la réforme proposée, mais, quoique appartenant comme le précédent à l'opposition parlementaire, les deux autres, MM. Houzeau de Lehaie, député de Mons, et Hanssens, échevin et député de Liège, ont annoncé « qu'ils appuieraient le ministre de toutes leurs forces ». « Il faut », a ajouté M. Hanssens, « que cette heure normale soit applicable à toutes les relations et dans tous les domaines. La validité des actes les plus importants de la vie civile, la préférence à accorder à tel ou tel créancier sur tel ou tel autre dépendent souvent de l'heure où l'acte a été accompli, ou bien de celle où ont été rendus publics le privilège ou l'hypothèque. »

Nous croyons que, conformément à cette demande, un projet de loi ne tardera pas à être déposé, décrétant l'heure du premier fuseau l'heure légale en Belgique.

La seconde addition que nous désirons faire est relative au système des vingt-

quatre heures. M. Houzeau de Lehaie a très chaudement recommandé à la Chambre des représentants l'introduction de ce système sur les chemins de fer belges et il a rappelé qu'une des premières horloges du pays, celle de Courtrai, construite au XII<sup>e</sup> siècle, sonnait les heures de 0 à 24 heures. Le Ministre des chemins de fer a, dans une interruption, manifesté l'intention de commencer par l'adoption du système des fuseaux avant de passer à la réforme du cadran. Il est préférable, en effet, de ne pas compliquer l'introduction de l'unification horaire par l'adoption simultanée du système des vingt-quatre heures.

On peut croire cependant que l'introduction de la réforme du cadran n'est plus qu'une question de temps et que l'exemple du Canada et de l'Hindoustan, où tous les chemins de fer comptent actuellement les heures de 0 à 24, ne tardera pas à porter ses fruits. Dans une lettre-circulaire récente, adressée à diverses Administrations de chemins de fer et notamment à celle de l'État belge, le directeur général des chemins de fer du gouvernement canadien déclare qu'une expérience journalière, qui date de cinq ans, prouve que la manière de compter les heures de 0 à 24 procure de grands avantages aux Administrations de chemins de fer qui l'ont adoptée, ainsi qu'au public qui forme la clientèle de ces chemins de fer. Ajoutons que la plupart des sociétés scientifiques du Canada et également quelques-unes des États-Unis emploient cette notation horaire dans les convocations adressées à leurs membres.

#### Annexe I.

*Projet de loi pour rendre légal le temps étalon, présenté au Sénat des États-Unis le 16 janvier 1891 par M. Evair, et à la Chambre des Représentants, le même jour, par M. Flower.*

Attendu qu'une loi a été votée, en 1882, autorisant le président des États-Unis à convoquer une conférence internationale pour déterminer un premier méridien commun et recommander universellement son adoption pour servir à compter les longitudes et pour calculer le temps par toute la terre; et

Attendu qu'en exécution de ladite loi, une conférence s'est réunie à Washington, en 1884, à laquelle vingt-six nations furent représentées par des délégués dûment désignés; et

Attendu que ladite conférence, après une délibération approfondie, a voté avec une unanimité pour ainsi dire complète des résolutions codifiant les principes qui doivent régir la mesure et la notation du temps, et recommandé comme premier méridien pour toutes les nations, le méridien passant par l'Observatoire de Greenwich, en Angleterre; et

Attendu que « le système de méridiens horaires », communément appelé temps type

(*standard time*), actuellement d'un usage général aux États-Unis, est d'accord avec lesdites résolutions, et est basé sur ledit premier méridien comme méridien initial étalon et a été reconnu être d'un grand avantage pour le commerce entre États; et

Attendu que depuis l'adoption générale dans tous les États-Unis du mode de compter le temps connu sous le nom de temps type, des doutes ont surgi relativement à la question de savoir quel système de compter le temps a force de loi, et qu'il est utile de supprimer à cet égard tout doute. Pour ce motif :

*Plaise au Sénat et à la Chambre des Représentants des États-Unis d'Amérique, assemblés en Congrès, de décider* que le temps dans tout le territoire des États-Unis sera compté d'accord avec le système de méridiens horaires communément appelé temps type, et que le premier méridien recommandé par la Conférence internationale de Washington de 1884 sera le méridien initial étalon pour calculer le temps; et que les méridiens qui sont des multiples de 15° à partir de ce premier méridien seront les méridiens horaires ou *sous-étalons* d'après lesquels le temps local sera réglé; et que le calcul du temps, dans tout le territoire des États-Unis, sera en concordance avec le calcul du temps civil sur le premier méridien, sauf seulement en ce qui concerne le commencement du jour et la notation des heures, laquelle sera conforme à ce qui est disposé ci-après; sous tous les autres rapports, la division et la sous-division du jour en heures, minutes et secondes seront dans tout le territoire des États-Unis synchroniques avec les divisions et les sous-divisions du jour sur le premier méridien.

SECTION 2. — Que le commencement du jour et la notation des heures dans les différentes sections horaires (*time sections*) des États-Unis différeront du commencement du jour civil sur le premier méridien comme suit :

a) Dans la section horaire dans laquelle le calcul du temps est régi par le méridien horaire ou méridien sous-étalon (n° 17) qui est à 75° longitude ouest, le temps calculé sera cinq heures en retard sur celui calculé pour le premier méridien;

b) Dans la section horaire dans laquelle le calcul du temps est régi par le méridien horaire ou méridien sous-étalon (n° 18) qui est à 90° longitude ouest, le temps calculé sera six heures en retard sur celui calculé pour le premier méridien;

c) Dans la section horaire dans laquelle le calcul du temps est régi par le méridien horaire ou méridien sous-étalon (n° 19) qui est à 105° longitude ouest, le temps calculé sera sept heures en retard sur celui calculé pour le premier méridien;

d) Dans la section horaire dans laquelle le calcul du temps est régi par le méridien horaire ou méridien sous-étalon (n° 20) qui est à 120° longitude ouest, le temps calculé sera huit heures en retard sur celui calculé pour le premier méridien.

SECTION 3. — Que les sections et heures dont il est question à la section 2, de la présente loi, embrassent la contrée contiguë de chaque côté aux méridiens sous-étalons qui y sont mentionnés, mais il sera loisible aux autorités constituées de tout État, de toute cité, de toute ville ou village incorporés d'adopter par l'intermédiaire du commissaire, ou de cours du comté, tel sous-étalon d'après lequel le temps calculé leur paraît plus commode, et ce sous-étalon sera légal et reconnu par les cours ou fonctionnaires publics des États-Unis; et le temps pour les actes judiciaires, municipaux, d'enregistrement ou autres devra dans toute localité, à moins qu'il ne soit spécifié autrement, être conservé conforme à la manière de le calculer aussi adoptée et communément en usage par les habitants de cette localité.

SECTION 4. — Que les heures du jour pourront (dans toute localité) être comptées en une série

unique de nombres allant de zéro à vingt-quatre, et que cette méthode de désigner les heures, communément appelée la « notation de vingt-quatre heures », sera valide tout autant que celui d'après lequel les heures sont comptées en deux séries de douze heures chacune, qu'on distingue en heures du matin (*ante meridiem*) et en heures du soir (*post meridiem*).

SECTION 5. — La présente loi entrera en vigueur le . . . de l'année du Seigneur 1891.

#### Annexe II.

##### *Bill présenté au Parlement canadien.*

Attendu que sur l'invitation du président et du Congrès des États-Unis d'Amérique, une conférence internationale s'est réunie à Washington en 1884, composée des délégués dûment désignés de vingt-six nations, et à laquelle le Canada fut dûment représenté, à l'effet de déterminer les principes qui doivent servir de guide aux habitants du globe pour avoir un système uniforme pour le calcul du temps; et attendu que ladite conférence, après une délibération prolongée, vota unanimement des résolutions codifiant les principes qui doivent régir toutes les nations pour la mesure et la notation du temps, et recommande le méridien passant par l'observatoire royal de Greenwich, en Angleterre, comme premier méridien ou méridien initial devant servir de zéro horaire; et attendu que le système des méridiens horaires communément appelé temps type (*standard time*) actuellement d'un usage général dans le Canada, et la notation de vingt-quatre heures employée dans leur service par les chemins de fer du gouvernement canadien et par le chemin de fer Pacific canadien du lac Supérieur à Vancouver sont en harmonie avec lesdites résolutions et recommandations de ladite conférence internationale; et attendu que des pétitions ont été présentées au Parlement insistant sur le fait qu'il est de l'intérêt général et public que ces réformes pour la mesure et la notation du temps soient rendues légales et sanctionnées par le Parlement; et attendu que depuis l'adoption générale dans tout le Canada du mode de compter le temps connu sous le nom de temps type, des doutes ont surgi relativement à la question de savoir quel système de compter le temps a force de loi, et qu'il convient de supprimer à cet égard tous les doutes: pour ces motifs, Sa Majesté, par et avec l'avis et consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, dispose comme suit:

1. Pour autant que le Parlement a le pouvoir de définir et de contrôler le temps, celui-ci sera dans tout le Canada calculé en accord avec le système des méridiens horaires, communément appelé *temps type*; et le système des méridiens horaires sera pour tout le Canada basé sur le méridien initial ou premier méridien qui passe par l'observatoire royal de Greenwich; et le calcul du temps dans tout le Canada sera en concordance avec le temps civil à Greenwich, excepté seulement en ce qui concerne le commencement du jour et la notation des heures, qui seront conformes à ce qui est disposé ci-après; sous tous les autres rapports, les divisions et subdivisions du jour en heures, minutes et secondes, seront synchroniques avec les divisions et subdivisions du jour à Greenwich.

2. Le commencement du jour et la notation des heures dans les provinces et territoires du

Canada désignées ci-après, différeront comme suit du commencement du jour civil et de la notation des heures à Greenwich :

- a) Dans l'île du Prince-Édouard et dans la Nouvelle-Écosse de quatre heures, c'est-à-dire que quand il sera à Greenwich quatre heures du matin, le jour commencera pour toute l'île du Prince-Édouard et toute la Nouvelle-Écosse, et lorsqu'il sera midi à Greenwich, il sera huit heures du matin dans toute l'île du Prince-Édouard et toute la Nouvelle-Écosse;
- b) Dans le Nouveau-Brunswick, les provinces de Québec et d'Ontario, le commencement du jour et la notation des heures seront cinq heures en retard sur le temps civil à Greenwich;
- c) Dans le Manitoba, ils seront six heures en retard sur le temps civil à Greenwich;
- d) Dans l'Assiniboia et le Saskatchewan, ils seront sept heures en retard sur le temps civil à Greenwich;
- e) Dans l'Alberta, l'Athabasca et la Colombie britannique, ils seront huit heures en retard sur le temps civil à Greenwich.

3. Les heures du jour peuvent dans n'importe lequel ou laquelle des territoires ou provinces désignées ci-dessus être comptées de minuit à minuit ou une série unique de nombres de zéro à vingt-quatre, et ce mode de désigner les heures communément appelé « la notation des vingt-quatre heures », sera valide tout autant que celui d'après lequel les heures sont comptées en deux séries de douze heures chacune, l'une de minuit à midi, l'autre de midi à minuit, qu'on distingue par les noms respectifs d'heures d'avant midi (*ante meridiem hours*), et heures d'après midi (*post meridiem hours*).

4. Le gouverneur du conseil peut de temps en temps faire tels règlements qu'il juge opportun, pourvu qu'ils ne soient pas contraires à la présente loi, pour toutes les affaires relatives au calcul et à la notation du temps dans toute partie du Canada qui n'est pas mentionnée dans la présente loi.

5. S'il est prouvé à la satisfaction du gouverneur du conseil qu'il serait avantageux ou commode pour les habitants d'une province ou d'un territoire, ou d'une partie d'un territoire ou d'une province, d'avoir le commencement du jour et la notation des heures dans cette province, territoire, ou partie de province ou territoire, définie autrement qu'il est spécifié dans la seconde section de la présente loi, il peut faire tel changement qu'il juge opportun, et indiquer la date à laquelle ce changement entrera en vigueur, et ce changement proclamé dans la *Canada Gazette*, aura force de loi à la date qui est désignée pour l'effectuer.

6. Chaque fois que l'indication de temps de la journée auquel ou pendant lequel un acte doit être commis ou de temps auquel il n'est pas commis a de l'effet en droit, le temps ou sa durée seront établis conformément aux dispositions de la présente loi, et certifiés comme tel.

7. La présente loi peut être appelée « La loi de 1891 pour calculer le temps ».

8. Elle entrera en vigueur le



Annexe III.

*Rescrit de M. le ministre du commerce, marquis de Bacquehem,  
aux Administrations de chemins de fer.*

La Compagnie autrichienne du Nordwestbahn m'a adressé, le 28 novembre 1890, au nom des Administrations autrichiennes de chemins de fer, et en sa qualité de présidente en ce moment de la conférence des directeurs de chemins de fer, une requête pour pouvoir introduire dans l'exploitation des chemins de fer l'heure du fuseau horaire, conformément aux résolutions fermes de l'assemblée de Dresde de l'Union technique des Administrations allemandes de chemins de fer.

Me référant à cette demande, j'autorise, avec le consentement du ministre royal et impérial de la guerre et conformément aux résolutions prises pour cette circonstance, d'accord avec M. le ministre royal du commerce pour la Hongrie, l'introduction de l'heure du fuseau horaire à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1891 dans le trafic civil (*civil Verkehr*) des chemins de fer autrichiens, c'est-à-dire non seulement dans leur service intérieur, mais aussi dans leur service extérieur. Cette décision sera portée à la connaissance de l'administration gérante du *Verein* des chemins de fer allemands par l'administration actuellement présidente de la conférence des directeurs.

Il ne sera, en général, pas indispensable, à cause de la faible différence — deux minutes seulement — qui existe entre l'heure de Prague et l'heure régulatrice nouvelle, d'apporter des modifications aux itinéraires publics actuels des trains et il sera possible de considérer tout simplement les indications horaires actuelles comme se rapportant à l'heure du fuseau. Il ne faudra apporter de modifications en ce qui concerne les parcours intérieurs que pour les trains pour lesquels il y a changement d'heure du fait qu'ils sont la continuation (et quelquefois sur le même réseau) de trains dont les horaires sont réglés d'après l'heure de Budapest. Pour ces trains, la modification des horaires devra se faire d'accord avec les Administrations des chemins de fer dont l'heure régulatrice actuelle est celle de Budapest, et on aura égard pour ces cas particuliers à la différence qui existe entre cette heure et la future heure uniforme des chemins de fer.