7E ANNÉE 5 7TH YEAR
MAI 1955 MAY

INTERNATIONAL ASSOCIATIONS INTERNATIONALES

LA REVUE DES ORGANISATIONS ET RÉUNIONS INTERNATIONALES

THE REVIEW OF INTERNATIONAL ORGANIZATIONS AND MEETINGS

NGO ONG

PALAIS D'EGMONT
BRUXELLES

ZAZIONI NON-GOVERNATIVE ● ORGANIZACIONES NO ESTATALES ● неправительственные о

NIZAÇÕES NÃO-GOVERNAMENTAIS ● IKKE-GUVERNEMENTALE ORGANISATIONER ● 非政府間機関 ● ORGANIZAÇ

" Associations " est publie par l'Union des Associations Internationales, organisation internationale non gouvernementale, à but scientifique, fondée en 1910, ayant le Statut consultatif auprès du Conseil Economique et Social de l'O.N.U. (septembre 1951) et auprès de l'Unesco (novembre 1952).

" *Associations* " is *published by the Union of International Associations, non-profit making international non-governmental organization, founded 1910. granted Consultative Status by the Economic and Social Council of the United Nations (September 1951) and by Unesco (November 1952).*

COMITE DE DIRECTION — *EXECUTIVE COUNCIL*

Président - *President :*

Sénateur E. de la VALLEE POUSSIN.

Vice-Présidents - *Vice-Présidents :*

Sir Ramaswami MUDALIAR (India); W. H. TUCK (USA).

Membres - *Members :*

L. CAMU (Belgique); Th. CAVALCANTI (Brésil); Dr G. ERDMANN (Germany); Sir H. GILL (UK); M. HABICHT (Suisse); Dr O. LEIMGRUBER (Suisse); J. H. OLDENBROEK (Netherlands); V. VERONESE (Italie).

Secrétaire Général - *General Secretary :*

G. P. SPEECKAERT.

AUTRES MEMBRES — *OTHER MEMBERS*

Prof. Adamovich (Autriche); Prof. R. Ago (Italie); Mrs Eugénie Anderson (USA); W.W. Atwood (USA); W[IIE] M. G. Baers (Belgique); E. Beddington-Behrem (UK); Lord Beveridge (UK); Dr M. Blank (Germany); Sir Harry Brittain (UK); M. Caetano (Portugal); Mgr ƒ. Caprio (Vatican); Mrs K. Chattopadhyay (India); M[11c] de Romer (Pologne); G. de Soyza (Ceylon); J. Drapier (Belgique); J. G. D'Souza (India); J.H. Frietema (Pays-Bas); A. Gjöres (Sweden); J. Goormaghtigh (Belgique); C.H. Gray (UK); K.S. Hasan (Pakistan); Dame Caroline Haslett (UK); J. Henle (Allemagne); P. Heymans (Belgique); Miss A. Kane (N.Z.); M[IIE] A.M. Klompe (Pays-Bas); O.B. Kraft (Denmark); H. Lange (Norway); Prof. G. Langrod (France); Ed. Lesoir (Belgique); R. P. Levesque (Canada); T. Maeda (Japan); R. Millot (France); M[ME] Morard (Suisse); M. Moskowitz (USA); Prof. H. Mosler (Germany); R. Murphy (USA); Muuls (Belgique); Lord Nathan of Churt (UK); Rt Hon. Ph. Noel-Baker (UK); A. Ording (Norway); Lord Boyd Orr (UK); J. Pastore (Italie); K. Persson (Sweden); P. Pires de Lima (Portugal) ; L. Rosenberg (Germany) ; J. Rueff (France) ; M. Simon (France); Baron F. van Ackere (Belgique); Jhr M. van der Goes van Naters (Netherlands); G.N. Vansittart (UK); M. van Zeeland (Belgique); P. van Zeeland (Belgique); P. Vasseur (France); L. Verniers (Belgique); H. von Brentano (Germany); L. Wallenbom (Belgique); P. Wigny (Belgique).

SECRETARIATS

Secrétariat Général - *General Secrétariat :*

Palais d'Egmont, Bruxelles, tél. 11.83.96.

Secrétariats régionaux . *Regional Secretariats :*

Allemagne : Herr Direktor K.-F. Schweig, Ehrenhof, 3, Düsseldorf, tél. 46 408.

Brésil : M™ W. Cleto Marsiglia, Av. 13 de Maio, 23, 12° andar, sala 1204, Rio de Janeiro.

France : (adresse provisoire), M. Ranson, 35, boulevard de la République, Saint-Cloud

Suisse : M[E] Raoul Lenz, 157, roule de Florissant. Genève, tél. 67.953.

United Kingdom: Mr E.S. Tew, 91, Lyndhurst Gardens. Finchley, London N.3; tel.: FIN 2354.

ASSOCIATIONS

7E ANNÉE 5 7TH YEAR

MAI 1955 MAY

SOMMAIRE CONTENTS

- *The international collaboration in the field of railway* — La coopération internationale en matière de chemin de fer 279

  Towards a European Rail Transport Pool, by Louis Armand 280
- Les principales Conventions Internationales régissant le trafic ferroviaire, par M. Ingold 283

  International railway cooperation : How it grew, by Mme Y. Soudan 292

  Table of main international railway organizations now in existence (with addresses) 294

  L'organisation et les activités de l'Union Internationale des Chemins de fer 299

  Le Bureau Central de Compensation des comptes de chemins de fer à Bruxelles, par G. Degeye 305

  La Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Evolucion y Objetivos, por J. Nunez Brian 307

  La sécurité dans les chemins de fer, par E. Trystram . . 316
- La « révolution élastique » de la technique des voies ferrées. par Henri Girod-Eymery. 319
- Bibliographie — *Bibliography* 323
- *List of Forthcoming International Meetings (with addresses)* — Calendrier des réunions internationales annoncées (avec adresses) 335

Because of the large amount of material in this issue, the publication of our usual records, with the exception of the bibliography and the calendar, has been held over for the June issue.

*

Par suite de l'abondance des matières dans ce numéro, nos chronique? habituelles, à l'exception de la bibliographie et du calendrier, sont reportées au numéro de juin.

ASSOCIATIONS

Rédaction - Administration : PALAIS D'EGMONT — BRUXELLES

Abonnement :
$ 5 - £ 1.16.0
Frs fr, I.750 - Frs S. 22 - Frs B. 250 - Fls. 19
L. it 3.000 - D.M. 22 - Escudos 140 - P'tas 250
*

Le numéro :
Frs B. 25

Annual subscription :
S 5 - £ 1.16.0
Frs fr, 1.750 - Frs S. 22 - Frs B. 250 - Fls. 19
L. it. 3.000 - D.M. 22 - Escudos 140 - P'tas 250
•

Single issues :
S 0.50

AUTRES PUBLICATIONS

Annuaire des Organisations Internationales. — Un guide indispensable à tous ceux qui veulent comprendre et participer à l'activité internationale moderne, rédigé avec le concours du Secrétariat des Nations Unies. L'édition 1954-55. en langue anglaise, avec titres et index en français, décrit 1.138 organisations, en 1.196 pages. Prix : 10 dollars. 500 F. b., 3.500 F. fr., ou équivalent.

Répertoire des Périodiques publiés par les Organisations Internationales non Gouvernementales, paru en septembre 1953. 120 pages. Prix : 2 dollars, 100 F. b., 700 F. fr., ou équivalent.

EN PREPARATION

Bibliographie de l'Organisation Internationale (à paraître en juin 1955). Prix : environ 1 dollar.

Manuel des Facilités offertes par les pays pour les organisations et réunions internationales (à paraître en 1955).

OTHER PUBLICATIONS

Yearbook of International Organizations. — *An authoritative guide essential for all who desire to* understand *and participate in the growing world society of today, compiled with the assistance of the United Nations Secretariat.*

The 1951-55 edition, describing 1.138 organizations 1,196 pages. Price : 10 dollars, 70/- or equivalent.

Directory of Periodicals published by International Non-Governmental Organizations, *issued September 1953. 120 pages. Price : 2 dollars. 14/-, or equivalent.*

IN PREPARATION

Bibliocraphy of International Organization *(appearing June. 1955). Price : approximately 1 dollar.*

Handbook of Facilities available in various countries for international organizations and meetings *(to appear during 1955).*

Les souscriptions peuvent être adressées :
— Par virement au compte courant de l'Union des Associations Internationales

Payment can be made :
— by transfer to the account of the Union of International Associations

à Amsterdam : Compte courant à la Rotterdamse Bank. Boîte postale 77.
à Bruxelles : Compte chèque postal n° 346.99
Compte 11° 16.694 à la Banque de la Société Générale de Belgique, 3, Montagne du Parc.
m *Düsseldorf* .- Konto-N[r] 91097 der Reinisch-Westfâl. Bank, Königsallee 45/47 (Beschränkt konvertierbares DM-Konto l
a *Genève :* Compte courant à l'Union de Banques Suisses.
in *New York :* Account at the National City Bank, 55, Wall Street.
à Paris: Compte n° 58567 à la Banque de l'Union Parisienne, boulevard Haussmann, 6-8 (c.c.p. n° 170-09).

— Par envoi à notre adressa d'un chèque barre établi à l'ordre de l'Union des Associations Internationales.

— Nach Runderlass des Deutschen Bundeswirtschaftsministeriums Nr. 23/53 können Abonnenienlsgebühren für den Bezug einer Zeitschrift im Postzahlungsverkehr unmittelbar in das Ausland überwiesen werden. 250 Frs B. = DM 22.—

— by crossed cheque addressed to and made out to the order of the Union of International Associations.

— In the case of the United Kingdom *subscriptions (36/-) can be paid in sterling by crossed cheque (payable to the Union of International Associations) which should be sent to : Mr. E.S. Tew, 91, Lyndhurst Cardens, Finchley, London N 3.*

Towards a European Rail Transport Pool

by Louis ARMAND,

Chairman of the International Union of Railways

The international function of railways was explicity formulated, with acute prescience, by the St. Simonians. To them, it must be remembered, was due the creation and expansion of the first systems of Western Europe. Its first manifestation was the adoption by the majority of countries of the same gauge, which has since become one of the most universally recognized of « standards ». Later, with the continued growth of exchanges between nations, the task of ensuring the most effective handling of transfrontier traffic was entrusted to joint organs, of which the best known are the Time-Table Conference and the International Railway Wagon Union.

There is no doubt that these institutions have now attained the ends which were assigned to them, but for a long time their task consisted in no more than working out compromises between divergent national interests. The spirit moving the European systems today is quite different; they aim at working constructively, on a European scale.

This new outlook is principally due to technical developments. Two examples may he cited : the profit-earning capacity of engines being a function of their daily mileage, and modern locomotives — electric or diesel — being able to cover more than 500 miles a day, it is obvious that good service implies interpénétration of rolling stock from country to country. It is also obvious that a satisfactory return from wagons demands that no regulations should impede their full usage, even when they are on a foreign network. We can therefore infer that it has become easier to organize a rational utilization of railways at the continental level than at the national level.

So it is to the problem of modernization alone that the European networks, by common accord, have devoted themselves.

However, as their achievements necessarily involved wide repercussions in fields other than the purely technical, general directives had to be sought for from higher authorities, namely the Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe and the European Conference of Ministers of Transport. which bas eighteen member countries and works through the International Union of Railways.

Joint operation of goods wagons, better known by the general public under the inaccurate designation of « pool », was the first success of collaboration between the national systems of Europe.

Formerly, a wagon which had crossed a frontier was returned without delay, after unloading. to the owner administration. This principle, whose origin can be traced beck to each administration's distrust of foreign rolling-stock, necessitated complex accounts for each wagon in transit, and, what was more serious, a very high proportion of « returned empties ».

But now let us imagine a different method, in which each network, having confidence in the wagons it receives, uses them to best advantage in its internal hauls, until there is an opportunity to repatriate them fully laden. It immediately becomes apparent that the return on the rolling stock is much higher. And if several administrations operate in the same way it is

sufficient for the maintenance of equilibrium in their marshalling yards to establish collective accounts of the wagons in stock and at a given moment to draw up a balance, arranging for the necessary number of wagons to be transferred from yards nearest the frontier, thus reducing unproductive journeys.

This, in broad outline, is how the freight car pool of the French and German national railways functions: they first put it into operation, after agreeing on the characteristics of rolling stock eligible to bear the insignia « Europ », i.e. suitable for joint operation by the two administrations.

Right from the start the results were striking; the number of wagons exchanged empty in relation to the number exchanged loaded showed an overall drop from 84 to 61 per cent, and in the case of « Europ » trucks the percentage was 36. Furthermore, the entry into force of the poll system made possible extremely flexible solutions to various difficult problems. Thus in October 1951. the German administration having asked the French administration for help with rolling-stock, instead of hiring out a certain quantity it was sufficient to allow the number of « Europ » wagons in the German yards to rise above the normal level. When this help was no longer required the temporary cessation of compensatory movements from France to Germany soon re-established the status quo in the yards belonging to the two countries.

The experiment tried out by the French and German administrations being conclusive., several other railway administrations in Europe showed a desire to adhere to the pool. Its extension could offer nothing but advantages, since the available combinations for reloading would be multiplied, thus increasing the possibilities for putting empty foreign wagons back into use in a rational manner. Consequently a convention referred to as « Europ , which entered into force on 15 March 1953, controls the joint operation of 166,000 wagons in the participating countries : Austria, Belgium, Denmark, France, Germany, Italy, Luxembourg, Netherlands, Saar, and Switzerland. Already 20 per cent of the covered vans and 25 per cent of the open trucks belonging to the above-mentioned countries have been allocated to the Europ Poll, and they carry 60 per cent of the international traffic. It is to be noted that a survey carried out last year shows that the movement of empty wagons has already been reduced by 50 per cent.

The Europ convention demonstrates all the more plainly the keenness of the administrations to embark on new development in that it is conceived as the embryo of a genuinely European pool. But only wagons of standard specifications, whatever their nationality, will be « at home » in all countries. It was therefore highly desirable that the specifications of new rolling-stock should be unified at the earliest opportunity; this is the mission of the Office for Research and Experiments (of the International Union of Railways), whose headquarters are at Utrecht. Six model wagons (out of ten provided for) have already been designed, the prototypes are on the rails, and more than 18,000 units have been ordered. In this connection it is worth noting that, thanks to the changed mental climate, the standardization of wagons on a European scale has been carried out much more rapidly in the last few years than was the case before the war with the big French companies.

At the risk of exceeding somewhat the limits imposed for this article we would like to show that the programme for the Europeanization of the railways extends considerably further than joint operation and finance.

In the very heart of Western Europe a zone with tangled frontiers involving Belgium, Fran-

ce. Germany, Luxembourg and Saar could constitute a central nucleus with standardized equipment, especially as regards electric traction using industrial power. The Conference of Ministers of Transport has become interested in this project, and it might well lead to useful achievements. Not only would locomotives of the same type operate throughout the zone, but also special wagons belonging to an international consortium of railway administrations and large industrial concerns. A simplified scale of charges, calculated on the reduced cost prices made possible by modernization of equipment. would then furnish a sound economic basis for the joint operation. We may add that the electrification of the Valenciennes-Thionville line, of which the first section is already in service, fits in with this new conception of a genuinely European railway system.

In the field of passenger transport the Administrations are making efforts to improve the connections between the big European cities by putting into service high speed diesel-electric motive units, incorporating all the improvements which today provide for increased comfort. The next step forward along these lines will be the creation of a new organization, « Europexpress », which will give uniform characteristics, under a collective label, to the innovations of tomorrow.

Likewise, important reforms must be sought in the commercial field : progressive application of specifically European tariffs, leaving frontier considerations out of account, development of uniform structure and suppression of certain arrangements regarding rates which, because they aim primarily at the division of loads with competitive objects in view, are no longer appropriate to the present situation.

Now there can be no doubt that such an extensive programme must be thought out on the basis of a valid economic doctrine. The International Union of Railways has therefore commissioned one of its sections to make searching econometrical studies, particularly in the hope of reaching conclusions which will permit the combined operation of all means of transport. Experience shows that when rail, road, shipping *and* air transport are left to push further and further ahead with trials and experiments there follows over-equipment which diminishes yield and raises cost prices. The superabundance of means may offer advantages, but they are paid for dearly, as they reduce the productivity of the whole, and lead to an unbalanced economy which can finally be liquidated only by increased charges or taxes. In building the new Europe we must not make the same mistakes, and this demands the intervention of public authorities which, in order that the minimum restrictions on liberty be involved, should mainly take the form of co-ordination of investment.

In short, the railways of Europe are at a turning point in their history. If they succeed in directing technical progress, which today more than ever before is favourable to modernization of equipment and methods, along the new lines and in accordance with sound economic theory, they could develop in the years to come into a single continental system of high productivity. Already important and encouraging results have been achieved.

Just before going to press we learned, with great regret, of the deat in Blackpool of Sir Harry Gill, President of the International Cooperative Alliance and member of the Executive Council of the Union of International Associations.

When the UIA resumed its activities in 1948, Sir *Harry was among the first to show interest in the efforts being made and had continued his support during the subsequent years. Our regret in losing an eminent member of our Executive Council is mixed with our deep gratitude for the help which this great pioneer in international cooperation gave to the VIA.*

Les principales Conventions Internationales régissant le trafic ferroviaire

par M. INGOLD,

Secrétaire du Comité International des *Transports par Chemins de fer*

Dès la construction des premières voies ferrées est apparue la nécessité de créer des rganismes internationaux chargés d'étudier en commun le problème des transports ferroviaires sous ses divers aspects : juridique, économique, financier ou simplement administratif et de pure exploitation. La coopération internationale en matière ferroviaire, sous l'égide de ces organismes, se traduit notamment par l'élaboration de conventions qui contribuent dans une mesure déterminante au développement économique de l'Europe. Les premières ententes internationales furent des conventions techniques passées entre divers Etats pour permettre le passage des véhicules d'un réseau à l'autre, de manière à éviter les fastidieux transbordements et pour régler les questions financières qui découlaient de l'utilisation réciproque du matériel. Lorsque les réseaux des différents pays furent reliés entre eux, l'idée de conventions multilatérales sur le plan de l'exploitation et sur celui du droit s'imposa avec plus en plus de force. D'autre part, le développement des échanges et les besoins du commerce ne pouvaient plus s'accommoder de la diversité des législations nationales applicables à un même transport. Les traités entre Etats furent complétés par des conventions entre administrations pour régler une foule de points accessoires qui ne concernaient qu'elles.

Suivant la matière qu'elles doivent régir, suivant aussi le caractère conféré à leurs dispositions, les conventions multilatérales sont soit des conventions entre Etats revêtant le caractère de documents diplomatiques avec toutes les conséquences qui en découlent pour les pays qui les ont ratifiées, soit des simples conventions administratives entre réseaux de pays différents, les premières ayant la préséance non seulement sur les secondes, mais aussi sur la législation nationale.

Une étude de toutes les conventions ferroviaires internationales dépasserait largement le cadre du présent travail. Nous nous bornerons à donner un bref aperçu des principales d'entre elles, en séparant les conventions entre Etats des simples accords entre chemins de fer.

I. Conventions entre Etats

Unité technique. — L'unité technique des chemins de fer (UT), dont la première édition date de 1887 et la dernière de 1938, est le document dans lequel sont exposées les règles uniformes pour la construction du matériel roulant admis en trafic international. Dès 1870, le besoin s'était fait sentir d'unifier les règles fixant les conditions de l'admission réciproque du matériel roulant. Sur proposition de la Suisse, se réunit à Berne en 1882, une conférence intergouvernementale pour l' « Unité technique des chemins de fer ». Les dispositions techniques et le statut de l'organisation furent mis au point au cours d'une seconde conférence en 1886. Il fut convenu que, sur convocation du Gouvernement fédéral suisse et à la demande des Etats intéressés, les améliorations et modifications aux dispositions techniques seraient étudiées en commun; en 1907, une troisième réunion s'occupa des questions de gabarit international, d'entretien du matériel roulant, de frein continu, d'attelage automatique, de fermeture douanière. L'étude de la question du frein continu fut confiée à une commission spéciale, étude qui abou-

tit aux premiers essais d'un frein à vide automatique et d'un frein Westinghouse en 1912 et 1913: les résultats de ces essais sont consignés dans un rapport volumineux de 1924. Quant au gabarit passe-partout, l'étude de règles générales a été entreprise en 1911 et 1912 ; elles complétèrent les dispositions de l'UT arrêtées en 1907. La Convention internationale sur l'Unité technique des chemins de fer, rédaction de 1938, dernière en date, a été signée par tous les pays de l'Europe à l'exception de la Grande-Bretagne, la Finlande, l'Espagne, le Portugal et l'URSS: la Grande-Bretagne n'a pas adhéré à cette convention à cause de sa position insulaire et les autres pays en raison de la différence d'écartement des voies.

La rédaction de 1938 aura certainement besoin bientôt d'une nouvelle adaptation, lorsque les efforts déployés par divers organes spécialisés en vue de la standardisation du matériel roulant auront abouti à un résultat.

Convention internationale concernant le transport des marchandises (CIM) et Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)

Ce n'est pas par hasard que les efforts des Etats et des administrations ferroviaires en vue de consolider leurs rapports par des accords internationaux se sont déployés très tôt sur le domaine du droit de transport ferroviaire. En effet, au fur et à mesure de l'intensification du trafic marchandises notamment, des difficultés accrues se sont fait jour pour le transport au delà de la frontière d'un pays, l'unité de ce transport se heurtant à la disparité des systèmes juridiques; l'expéditeur et le destinataire étaient alors obligés de s'adjoindre des intermédiaires chargés de la réexpédition aux frontières. Les textes légaux de base de la législation internationale des transports par fer sont les conventions citées plus haut, dont il est indiqué de suivre brièvement l'évolution jusqu'aux textes actuels.

La première convention internationale, élaborée dans les années 1878 à 1886 sur l'initiative de la Suisse, fut signée le 14 octobre 1890; elle ne concernait que le transport des marchandises et entra en vigueur le 1er janvier 1893. Quatre révisions ont retouché la CIM initiale; ce sont celles de Paris (1896), de Berne (1905), de Berne encore (1923), de Rome (1933). Les travaux d'une cinquième revision ont débuté en 1950 et ont abouti à la signature, le 25 octobre 1952. d'une nouvelle convention dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1" mars 1956. En ce qui concerne le transport des voyageurs, un premier projet de convention ne put être élaboré qu'en 1911. Ce projet servit de base de délibération à la conférence de Berne en 1923 et, le 20 octobre 1924, la première Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) fut signée à Berne. Elle fut revisée en 1933 en même temps que la CIM. La CIV actuellement en vigueur a également été revue en 1952.

Tous les pays de l'Europe ont adhéré à la CIM et la CIV, à l'exception de l'URSS et de l'Albanie. Un des mérites de la revision de 1952 est l'adhésion de la Grande-Bretagne, qui s'était abstenue jusqu'ici en raison de sa position géographique.

La CIM et la CIV ont à la fois le caractère de droit public et de droit privé. Elles sont des conventions internationales entre Etats et de droit public, parce qu'elles obligent les Etats, qui s'engagent à en faire respecter les clauses par leurs transporteurs et le public. Les Etats s'acquittent de leur obligation en transformant en loi nationale les dispositions de la CIM et de la CIV. Ces conventions appartiennent d'autre part au droit privé en ce sens qu'elles édictent des règles qui, une fois rendues obligatoires pour les nationaux par les pouvoirs publics compétents, deviennent la loi des contrats de transport entre chemins de fer et usagers, contrats d'ordre strictement privé. Elles dominent les dispositions de droit interne.

L'application de la CIM et de la CIV est limitée dans l'espace en fonction de deux éléments : les Etats intéressés au transport doivent être du nombre des Etats adhérant aux conventions et la ligne empruntée par l'envoi doit être comprise dans la liste des lignes soumises à celles-ci.

CIM. — Les autres conditions d'application de la CIM sont les suivantes :

a) L'objet du transport doit être une marchandise.
b) Une lettre de voiture directe doit être présentée au transporteur avec l'envoi.
c) Le parcours doit s'étendre sur les territoi-

res d'au moins deux Etats adhérant à la CIM (sous réserve de certaines exceptions.

Depuis 1938. la CIM peut aussi être applicable aux transports mixtes. On entend par transports mixtes les transports qui, moyennant utilisation d'un document de transport direct, sont exécutés sur une partie du parcours par le chemin de fer et sur une autre partie par un service de transports automobiles ou de navigation.

CIV. — Les conditions d'application de la convention sont les mêmes que pour la CIM. Mais le domaine de la CIV ne s'étend que sur les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont émis. Il appartient au tarif de fixer ces relations. Les principes de base au sujet des transports combinés, de l'obligation de transporter, de la publication et de l'application des tarifs se retrouvent également dans cette convention. Les billets internationaux doivent porter le signe (D.. La responsabilité du chemin de fer pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

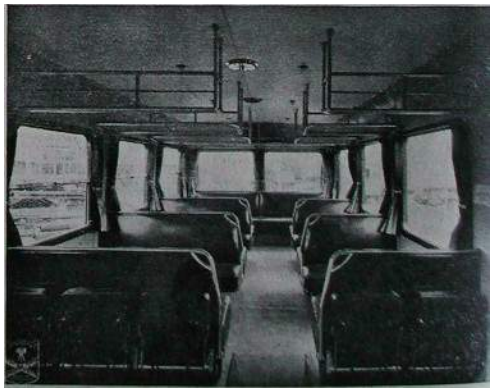
De façon générale, la matière est réglée de manière plus complète dans la CIM que dans la CIV, les questions de détail du transport des voyageurs et des bagages étant du ressort des tarifs internationaux, établis par les chemins de fer et homologués dans la règle par les pouvoirs public; compétents.

Quant au résultat de l'application de la CIM et de la CIV, nous nous bornerons à signaler que la revision de 1952 a permis, sur la base des expériences faites, de les adapter aux besoins nouveaux.

De nouvelles règles de responsabilité ont été introduites pour les transports mixtes fer/mer, ce qui a d'ailleurs permis à la Grande-Bretagne d'adhérer aux conventions. Un règlement d'arbitrage prévoit une nouvelle procédure qui devrait normalement permettre de réduire le nombre des procès portés devant les tribunaux ordinaires et d'aboutir à une application plus uniforme des conventions. De nouveaux progrès ne sont cependant pas exclus à l'avenir. C'est ainsi que la responsabilité des chemins de fer pour mort ou blessures des voyageurs fera l'objet d'une conférence future en vue d'être uniformisée.

Convention sur la liberté du transit du 20 *avril* 1921 *(Convention de Barcelone).* — Le *jus commercii* est également dans le trafic ferroviaire un des fragments les plus importants du droit international. La question de savoir si les peuples ont, sur la base des principes de la communauté juridique internationale, la jouissance du *jus commercii* et s'ils sont par conséquent tenus de procéder à un raccordement de leurs réseaux ferroviaires, préoccupe les juristes du droit des gens depuis longtemps. Aussi est-ce sous l'égide de la SDN, dont le pacte prévoyait que ses membres prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et des transits, que la Convention de Barcelone fut élaborée. Par cette convention, les Etats adhérents se sont engagés à faciliter dans la mesure du possible le trafic de transit, sans faire de discrimination suivant la nationalité des personnes et l'origine des marchandises. Les trafics de transit ne doivent être soumis à aucun impôt spécial. Ne peuvent être prélevés que les droits destinés à couvrir les frais de contrôle et d'administration imposés par le transit. Les Etats membres se sont obligés en outre à fixer pour les transports en transit des tarifs aussi avantageux que possible, de façon à stimuler le trafic. Les tarifs doivent être 'fixés sans égard à la nationalité des voyageurs, à l'origine des marchandises ou au lieu de départ ou de destination. Les différends qui peuvent se produire au sujet de 1'interprétation et l'application de la convention sont portés devant la Cour de justice internationale à La Haye.

Remorque légère de construction française, à deux essieux (Société Centrale de Chemins de fer



Il faut signaler quo certains traités de commerce vont actuellement parfois au delà du contenu de la Convention de Barcelone dans le sens d'une libéralisation plus poussée.

Convention et Statut sur le régime international des voies ferrées. Cette convention contient la codification sommaire des obligations internationales reconnues dans le domaine des transports par fer et comprend en même temps une série d'accords et de principes ayant pour but de faciliter et d'améliorer le trafic à travers les frontières.

Elle fut également élaborée sous l'égide de la SDN à Genève le 9 décembre 1923. Parmi les obligations qu'elle impose, signalons : concentration des contrôles à la frontière dans une gare commune : établissement d'horaires appropriés pour le trafic international; rétablissement des relations internationales provisoirement sus» pendues: ententes financières entre les administrations ferroviaires nécessitées par l'intérêt du trafic international.

II. Conventions entre administrations ferroviaires

Règlement pour remploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). — Les besoins du trafic exigent que les wagons de chemins de fer puissent circuler au delà de la frontière nationale de pays à pays. Les conditions techniques des wagons sont fixées partiellement par l'UT. mais il s'agit en outre de régler les droits et les obligations qui résultent pour les administrations ferroviaires participant au trafic international du passage de leurs wagons sur des réseaux étrangers. Les prescriptions internationales sur les wagons doivent donc régler les rapports entre les administrations mais non les rapports juridiques entre elles et les usagers du rail.

Les administrations ferroviaires ont réglé l'emploi réciproque des wagons dans le RIV. qui a été adopté en première édition en avril 1921: différentes revisions ont eu lieu en 1925, 1930, 1935. 1948 et 1953. En font partie tous les pays de l'Europe, à l'exclusion de la Russie, de l'Espagne et du Portugal. Les administrations participantes forment une union (Union RIV) dont la gérance est actuellement assumée par les Chemins de fer fédéraux suisses.

Le RIV fixe les conditions que doivent remplir les wagons pour être admis à l'échange; il impose aux administrations l'obligation de fixer le lieu de la remise et de l'acceptation des wagons et le moment où celle-ci doit s'effectuer; il règle les conditions dans lesquelles les wagons étrangers doivent être renvoyés à l'administration propriétaire. Le règlement oblige les administrations à s'entr'aider pour les transports des marchandises en commun en se mettant réciproquement à disposition des wagons à marchandises. Le sort des wagons avariés et la responsabilité pour des dommages aux wagons sont réglementés dans les détails. La responsabilité pour les wagons étrangers est limitée aux avaries graves ainsi qu'aux wagons perdus. Cette réglementation très souple témoigne une fois de plus de la solidarité ferroviaire et des rapports de confiance qui unissent les administrations. Le RIV comporte enfin des dispositions au sujet de la compensation des prestations réciproques en matière d'utilisation de wagons étrangers. Terminons en précisant que le RIV n'a comme sanction, en cas de violation de ses dispositions par un chemin de fer adhérent, que l'exclusion de celui-ci prévue par les statuts.

Règlement pour remploi réciproque des voitures et fourgons dans le trafic international (RIC). — Ce règlement est le pendant du RIV et s'applique au seul matériel de transport des voyageurs et des bagages. Il est le fruit des décisions de l'Union internationale des voitures et fourgons (Union RIO. créée à Berne en 1921. Le caractère de ce règlement est identique à celui du RIV. (Dernière édition du RIC : 1-1-1955).

Convention pour l'utilisation en commun des wagons à marchandises (Convention EUROP).

La signature, le 2 mars 1953, d'une convention pour l'utilisation en commun de wagons à marchandises mérite d'être spécialement signalée. Elle marque une étape décisive de l'évolution des chemins de fer européens. Elle constitue la première réalisation commune des chemins de fer, la première mise en commun d'activités et de moyens, le premier pas vers une intégration qui se réalisera progressivement à mesure que l'Europe elle-même marchera vers

son unification. Le RIV né permet pas d'éviter le retour à vide d'une part importante des wagons chargés en trafic international, car il impose le renvoi dans certains délais des wagons à leur administration propriétaire. Or, le principe suivant est la base de la Convention EUROP : une économie maximum ne peut être obtenue qu'à la condition de pouvoir utiliser le matériel roulant en banalité, au lieu de se contenter de le réutiliser au mieux lors du renvoi des wagons à l'administration propriétaire. Ce sujet étant traité en détail dans tin autre article de ce même numéro d' « Associations », nous ne nous y attarderons pas davantage.

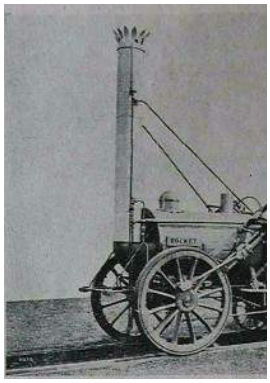
Prescriptions communes d'expédition, dans le trafic international des marchandises par chemins de fer (PIM) et Prescriptions communes d'exécution pour le transport des voyageurs et des bagages en service international (PIV). — Là même où les conventions internationales sur les transports par chemins de fer (CIM et CIV) déterminent en fait, uniformément, les rapports juridiques en énonçant des règles matérielles, l'application de celles-ci dans le trafic de tous les jours nécessite des dispositions de détail qui, de par leur nature même, ne pouvaient avoir leur place dans le cadre d'un traité international. Le Comité international des transports par chemins de fer (CIT) a rempli, par la préparation et l'application de ces dispositions uniformes, une tâche qui s'est révélée extrêmement utile, voire indispensable au point de vue international. Il a également contribué à renouer les relations souvent très complexes entre administrations de chemins de fer.

Parmi les conventions édictées par le CIT, qui fut créé en 1902 et qui groupe la plupart des chemins de fer européens des Etats participants à la CIM et la CIV. notons les Prescriptions communes d'expédition (PIM et PIV). Ces prescriptions règlent de façon uniforme les rapports entre les chemins de fer découlant de l'application de la CIM et de la CIV.

Nous n'aimerions pas quitter le CIT sans mentionner qu'un des rôles essentiels de ce Comité est d'élaborer les Dispositions complémentaires uniformes à la CIM et la CIV. Bien qu'elles soient sans autorité législative propre, les DCU lient l'usager de la même manière que les tarifs dès qu'elles ont été homologuées par les autorités de surveillance des chemins de fer qui adhèrent au CIT.

International Railway Coopération How It Grew

by M[me] Yvonne SOUDAN



Proud forerunner : an early model of the Rocket locomotive, first built in 1829...

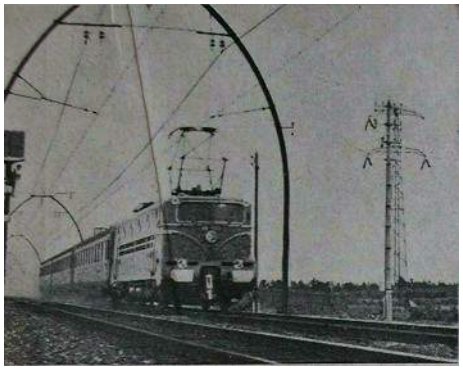
There are few enterpriser, having vital economic importance in international life, which give rise to as many problems as railway transportation. Even though the necessity for agreement was not felt during the pioneer stage, little by little problems occurred and these have, of course, increased with the times.

It is interesting to mention the first initiative made for international collaboration, in spite of its commercial nature : in 1873. a Belgian engineer. Georges Nagelmaekers. founded a society whose aim it was to introduce sleeping-cars in Europe: the first service of this kind was inaugurated between Berlin and Aix-la-Chapelle, followed by those between Cologne and Paris, and Vienna and Berlin. In 1878, the company had 58 car« which covered almost five million kilometers a year, plus dining-cars: in 1883 it inaugurated its first luxury train, the « Orient Express ». Henceforth it was known as the « Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens ».

The development of international traffic was destined to give rise to the need to standardize, down to the smallest detail, the construction of railway equipment.

The first inter-governmental organization, the *International Conference for Promoting Technical Uniformity on Railways,* was formed in Bern in 1882; today it includes the governments of nineteen European countries and studies, essentially from the technical point of view, how and to what degree it can facilitate the transfer of railway cars from one state to another. The first international convention on this subject was signed in 1886: the agreements in effect at the present time date back to 1939 and contain largely regulations concerning tho width of rails, the construction of vehicles, the loading of cars and the system of signals.

The original idea for large-scale international cooperation is that of Mr. Fassiaux. Secretary-General of the Belgian railways, who had the idea of forming a « Universal Rail Union »-intended to complement the : Postal Union» and the « Telegraphic Union ». This project-although greatly encouraged by governmental bodies, appeared difficult to realize, and its author then devoted himself to the creation of a permanent center for the meeting of periodic scientific congresses. And so the *International Railway Congress Association* was founded in Brussels in 1885 on the occasion of the 50th anniversary of the Belgian railway, the first



years *later : the famous French « BB » which attained an average speed of 331 kilometers per hour last March.*

railway to be operated on the European continent. Three hundred and seventy-seven delegates, representing 136 companies and 17 governments, were present at this first congress. Administrations and railway companies of 59 countries are now members of this organisation.

In 1889, at a conference held on the initiative of the Prussian and Bavarian railway administrations, the *International Carriage and Van Union* was founded for the purpose of regulating the reciprocal use of railway cars, vans and mail-cars in international service : but an international convention in this area was not signed until 1923. The Union now includes 24 railway administrations from 20 countries.

A second inter-governmental organization, *Central Office for International Railway Transport* (OIC), was established in 1890 to ensure the application of the International Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM). This was the first international convention regarding the transportation of merchandise by rail, convention which became effective on January 1, 1893. The jurisdiction of the OIC was later on extended to the enforcement of the CIV, the International Convention Concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail, of November 23, 1923, and to the arbitration of differences on the request of the parties involved. It now includes all the countries of Europe, except Albania, Great Britain, Eire, Iceland and the Soviet Union.

The same year, the first important railway organization appeared on the American continent. It became evident, as a matter of fact, that a North-South railway, joining North and South America, would contribute greatly to the cordial relations of the states of the Western Hemisphere and would encourage their economic development. Following a recommendation of the first Conference of American States, held in Washington. D. C. in 1889-90, a commission of engineers, appointed by 11 states, set to work. A report was filed in 1895, recommending the construction of a railway between New York and Buenos Aires, 5,456 miles long, at the cost of S 175,000,000.

The project was taking shape. The Second Conference of American States, in 1901-2, appointed a permanent committee, the Pan American Railway Committee, which was reorganized in 1923. Though the question continues to be discussed at each meeting of the Organization of American States (OAS). no concrete plan has been put into action because of the ' lack of funds.

The railroads which exist today were built and extended by local initiative, more or less according to the plan suggested for the Pan American railway. In 1923, 70 % of the network was realized in this way; but during the last few decades, progress has slowed down a great deal, probably because interest has been directed more toward road and air transportation. In 1950, the Organization of American States, after having examined the status of the committee, decided to dissolve it.

In 1902, through the initiative of the Austrian Minister of Railways, the *International Railway Transport Committee* (CIT) was founded. This body now includes 350 railway administrations from 23 countries and works for the development of the international law of transportation, based on international conventions.

Inter-war period

New initiative does not appear again until the end of the first World War. The most striking one is, of course, that taken by the League of Nations.

Following a conference held in Barcelona in

MAIN INTERNATIONAL RAILWAY ORGANIZATIONS NOW IN EXISTENCE '

(in *chronological order)*

Inter-Governmental Organizations

Central Office for International Railway Transport,
36, rue Monbijou, Bern.

International Conference for Promoting Technical Uniformity on Railways.
Swiss Federal Postal and Railway Department, Bern.

Non-Governmental Organizations

International Railway Congress Association.
19, rue du Beau Site, Brussels.

International Carriage and Van Union.
c/o General Management of the Swiss Federal Railways, Bern.

International Railway Transport Committee.
c/o General Management of the Swiss Federal Railways, 6, rue de l'Université, Bern.

International (Railway) Wagon Union,
c/o General Management of the Swiss Federal Railways, Bern.

International Union of Railways.
10. rue de Prony, Paris 17e.

European Passenger Time-Table Conferee
c/o General Management of the Swiss federal Railways. Bern.

European Goods Time-Table Conference,
c/o Managing Administration, Czechoslovak State Railways, Prague.

International Union of Railway Medical Services,
76, rue Belliard, Brussels.

international Office of Railway Documentation.
27, rue de Londres, Paris 9e.

Pan American Railway Congress Association,
Peru 277, Buenos Aires.

Information Centre of the European Railways.
Roma Termini. Rome.

Office for Research and Experiments (of the International Union of Railtways),
c/o Netherlands Railways, Moreelsepark I, Utrecht.

Union of European Railway Road Services,
General Management of the Swiss Federal Railways. Bern.

* Further information concerning these organizations will be found in the 1954-55 edition of the « Yearbook of International Organizations ».

1921. the League of Nations created the *Organization of Communications and Transit,* the only technical organization of the League having a written constitution and a large measure of autonomy. It existed in the embryonic stage even before the Treaty of Versailles. Besides its technical functions, it had the more general mission of codifying the law of nations within its own field, the task of coordination and of mediation, but its actions serve only as recommendations. It established several international conventions, undertook technical surveys and sent experts, notably General Mance to Eastern and Central Europe, within the framework of the post-war economic reorganization and reconstruction plans. It was also entrusted with the examination of the technical aspects of political problems, for example, of the reorganization of the railway network of the former Austro-Hungarian empire.

On April 25, 1921, following the denunciation by Italy of the Italo-German Union regulating the reciprocal use of freight cars in international transport, a conference assembling delegates from 15 countries met in Stresa and worked out an international convention in this domain. The *International (Railway) Wagon Union (RIV)* was formed to ensure the application of this convention.

Also in 1921. on the initiative of the Belgian Railways, the U*nion Internationale pour l'Emission de Billets à Coupons Combinés* was founded. It embraced most of the railway network of Europe and North Africa and issued a single ticket valid for travel on all railway, ship and bus lines. This organization was dissolved in 1945.

One of the first expressions of the European idea appeared in 1922 with the foundation of the *International Union of Railways (*UIC). We

limit ourselves to only a mention of it, since a special article is devoted to it in this issue. This is also the case with the « Bureau de Compensation des Comptes de Chemins de Fer » formed by the UIC in 1922 and which is based on the idea of the « Bureau de Compensation des Chemins de Fer Belges ». organized in 1880.

Traces may be found, as early as 1872, of a plan to regulate international transfers by railway and ship and later by airplane. But it was only in 1923 that the *Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs* was formed, and in 1924 the *Conférence Internationale des Horaires des Trains de Marchandises.*

An organization intended to safeguard the interests of railway users appeared in 1933; it was the *Chambre Internationale des Experts Conseils en Transports,* which is now dissolved.

The documentation bureau of the « Société Nationale des Chemins de Fer Français », became in 1950, the « Bureau International de Documentation des Chemins de Fer » (BDC) ; it was formed by the UIC and functions within the framework of this organization. It collects and puts at the disposal of its members all the documentation of interest to them.

Perhaps the present mention of the *Pan American Railway Congress Association* does, not respect the chronological order of this article. But if, as a matter of fact, it was constituted under this name in 1941, it is really much older because it was first formed as the *Permanent South American Railway Congress Association* which held its first congress in 1910 in Buenos Aires, the commemorative year of Argentina's centenary of independence. Little by little, the organization extended itself beyond the hemisphere. It now holds a congress every three years, works in close collaboration with the Organization of American States, and also with the UIC and the « International Railway Congress Association » which, in a general way, pursue the same aims : railway progress, and unification and coordination in the technical and juridical areas.

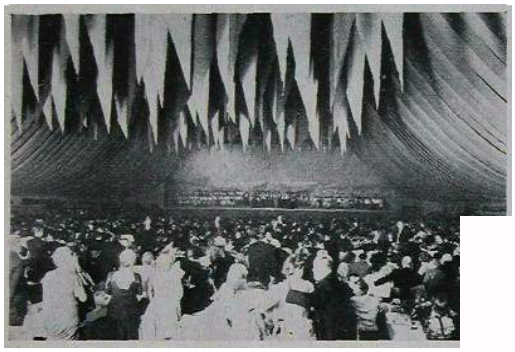
The United Nations

After the Second World War and from 1945

Opening ceremonies of the 1954 International Railway Congress, At Church House, London. (International Railway Congress Association.)

on. international collaboration made new strides in all sectors, especially the économie. In order to help ECOSOC in its many tasks, the United Nations appointed a commission of fifteen members. the *Transport and Communications Commission* whose jurisdiction is not limited to railways, but also covers transportation and communication by water and road.

It is in regular touch with the Specialized Agencies and the specialized international orga-



The 14th International Railway Congress in Lucerne, 1947.
(International Railway Congress Association.)

nizations in the field of transportation and suggests, if necessary, the creation of new institutions. It also prepares reports and can assume the role of mediator in cases of dispute.

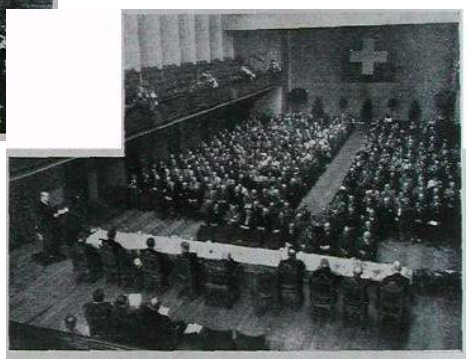
Every day the area of its work grows : it collaborates with the Administration of Technical Assistance in emphasizing the importance, in the development of technically underdeveloped countries, of transportation and of the professional and technical training of transport personnel. The « Transport and Communications Commission of the United Nations » works in close collaboration with the United Nations Economic Commission for Asia and the Far East. the United Nations Economic Commission for Latin America, and the United Nations Economic Commission for Europe. This last organization also has an *Inland Transport Committee.*

In a more limited area, the *International Union of Railway Medical Services,* affiliated with the U1C, was founded on February 28, 1949, to encourage the progress of medicine in its application to everything concerning the operation of the railway system.

Somewhat later on, the UIC created two new bureaux : the *Information Centre of the European Railways (*CIEC) in May 1950 and the *Office for Research and Experiments* in January-1951.

The purpose of the CIEC is to make known all the initiatives taken by the UIC to satisfy the needs of travellers: there are many such initiatives; let us cite one as an example : the setting up in stations of garages where cars may he rented without drivers.

Also in 1951, the *Union of European Railway Road Services,* came into exi-



stence and it is a member of UIC. One can imagine the many complex problems which arise in the exploitation of international lines by railway road services, notably the bus network, *Europa-Bus.*

European coordination

The idea of European unity and organization has, during the last few years, made considerable progress. In order to endure, this organization must rest on an economically solid structure, which depends largely on a perfect transportation network, capable of revitalizing without obstacles, international exchanges. The

importance of this problem has not escaped the attention of large European bodies.

Since 1950, the Consultative Assembly of the Council of Europe has been expressing the desire to see a European transport organization created : it studied the question, examined a plan of Mr. E. Bonnefous, former French Minister of Commerce, creating a supra-national transport authority, but decided that it was impossible to establish it at the present time. Studies continue to be made by the General Committee on Economic Questions of the Council of Europe and, in 1952, the Consultative Assembly adopted a recommendation for the creation of an « Office Européen des transports intérieurs par rail, route et eau ». which would be administratively attached to the Council of Europe.

The International Chamber of Commerce (CCI) was also interested in this problem. Its many fields of activity include a *General Transport Committee.* Since 1949. the CCI has been informing the United Nations of its views on the principle of transport coordination.

In July 1951, the Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations asked the UIC, the *International Road Transport Union* (IRU) and the CCI to submit to it a study pointing out the points of agreement and divergence between their points of view.

It is hardly necessary to say that many problems about transport had to be faced, from the beginning, by an another European organization : the *European Coal and Steel* Cornother administrations by the creation, on March *munity.* Consequently, the High Authority appointed a commission of experts, whose task it was to study the measures necessitated in the area of transport, by the establishment of a common market. This commission began its work on October 23, 1952. After having sucessfully solved the problems of the elimination of discrimination, it turned its attention to the creation of direct international tariffs, the standardization of tariffs and. with the aid of experts of the ECE of the United Nations, to the establishment of a uniform method of the working out of statistics.

The *Organization for European Economic Cooperation (OEEC}* was also concerned with the problem of transportation and made new and concrete achievements. Under its auspices, the first conference met in Paris, in January 1953, through the initiative of Mr. Morice, competent French Minister. Here the Ministers of Transport of 18 European countries met in order to develop European transport on the international level, to co-ordinate and promote the work of international organizations interested in transportation, and to keep an account of the activities of supranational organizations in this domain. The Conference tried to establish efficient co-ordination on the ministerial level.

This first meeting led up to the calling of a second conference, which was held in Brussels from October 13-17. 1953. It also created a permanent organization, the *European Conference of Ministers of Transport,* which has been meeting regularly since that time.

All the Ministers of the States which are members of the OEEC, plus Spain, took part in the constitutive assembly. The Conference is financed by the OEEC.

At the Brussels Conference, and after the most representative organizations were called upon to state their views, resolutions were made concerning, among other things, the international financing of the construction of railway materials, and the extension of the European pool of « Europ » railway cars. On this subject it is known that the « Société Nationale des Chemins de Fer Français » and the Railway of the German Federal Republic began to use in common a park of 100,000 freight cars; this type of exploitation was later extended to eight 15, 1953, of a supplementary park of 60.000 railway cars.

One sees the consolidation of the European community taking place in this area as in others. Proof of this is the recent reconsideration of an old project, that of a tunnel under the Channel. This tunnel is also a symbol of the struggle against isolationism.

The history of the railway, as that of the road, is mingled with the history of humanity.

L'organisation et les activités de l'Union Internationale des Chemins de Fer

Avant les hostilités

L'union Internationale des Chemins de fer a été créée en 1922 à la suite d'un vœu formulé par la Conférence intergouvememental de Gênes. Elle a. sans discontinuer, exercé ses activités jusqu'à l'ouverture des hostilités en 1939, dans le cadre de la vaste mission que lui conféraient ses statuts, à savoir l' « unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international ».

Mais, quelle qu'ait été l'importance de l'Union, résultant aussi bien de sa composition s'étendant notamment à la quasi-totalité des pays européens que du caractère général de ses attributions, elle n'a constitué, au cours de cette période, qu'un élément, d'ailleurs essentiel, de l'ensemble des Organisations groupant les Administrations.

Cet ensemble comprenait, en effet, en dehors de l'UIC, un certain nombre d'institutions spécialisées :

— pour la fixation des horaires, la Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs et la Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises ;

— pour la réglementation de l'échange des voitures à voyageurs et des wagons à marchandises, l'Union Internationale des Voitures et Fourgons (RIC) et l'Union Internationale des Wagons (RIV) ;

— enfin, pour les questions ayant trait au contrat international des transports, questions plus particulièrement juridiques, le Comité International des Transports (CIT).

Une autre organisation fort importante, le « Verein Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen » groupait, parmi les Administrations de l'Union, celles de la plupart des pays de l'Europe Centrale et de certains pays voisins et prenait à son compte le règlement d'une série de problèmes intéressant ses adhérents, ainsi que la publication de nombreux documents d'application à leur usage (1).

Au sein de cet ensemble assez complexe, les Administrations étaient parvenues en 1939 à exécuter un important programme permettant d'assurer dans de bonnes conditions le trafic international. Il faut reconnaître, cependant, qu'à plusieurs occasions s'étaient manifestés les inconvénients d'une trop grande dispersion et certains doubles emplois ne pouvaient être évités.

Adaptation

La modification de la situation générale après les hostilités a fait apparaître la nécessité d'une adaptation de cette organisation.

La multiplicité des problèmes posés par la reconstitution des réseaux et par le rétablissement des relations internationales conduisait, tout d'abord, à un resserrement des liaisons entre les Administrations (2).

Très rapidement, en outre, devait réapparaître un large développement des transports routiers, dont la concurrence contribuait à déséquilibrer

(1) Il convient de citer également, pour mémoire. l'Association Internationale *au* Congrès des Chemins de fer qui, malgré son importance et son rayonnement, ne s'insère pas positivement dans le montage général. Sa composition est mixte (Administrations, Représentants des Gouvernements) et son objet principal est de réunir périodiquement des congrès permettant à de nombreuses personnalités du monde ferroviaire de prendre d'utiles contacts, d'examiner des rapports faisant le point des divers problèmes et d'en dégager des conclusions.

(2) Le «Verein» a cessé ses activités à la fin des hostilités.

les finances des chemins de fer et à poser de graves problèmes budgétaires.

Enfin, un fait nouveau a marqué la période d'après guerre : c'est une action plus directe des Gouvernements en matière de transports sur le plan international, d'abord, dès l'année 1945, par la création de F « Office Central des Transports Intérieurs Européens » (EC1TO) qui a fonctionné jusqu'en 1947, puis par l'apparition de la Commission Economique pour l'Europe, à Genève, et de l'Organisation Européenne de Coopération Economique.

L'intervention de ces moyens nouveaux devait logiquement avoir des répercussions sur l'organisation internationale ferroviaire, pour permettre aux réseaux de rapprocher et d'unifier leurs points de vue, pour permettre aussi aux organismes gouvernementaux de disposer d'un outil de travail précis et efficace pour les questions de transports sur le fer.

*

C'est l'UIC qui, en raison de l'étendue de son domaine, a été choisie pour constituer le pivot du montage général.

En liaison avec le Comité des Transports Intérieurs à Genève, les diverses organisations ferroviaires ont, en effet, conclu un accord, dit « Accord du 1er janvier 1951 », qui donne à l'UIC un rôle de coordination et d'animation, en même temps qu'une mission générale de représentation des intérêts du chemin de fer sous l'égide des Directeurs Généraux des Administrations.

Dans un ordre d'idées voisin, cet effort de cohésion s'est traduit, au sein même de l'UIC, par la création de trois nouveaux organismes, étroitement inclus dans l'Union (comme l'était déjà le « Bureau Central de Compensation » (BCC), assurant la centralisation et la compensation des comptes du trafic international) :

— un « Office de Recherches et d'Essais » (ORE), chargé des études techniques communes sur le plan européen et de la coordination des moyens de recherches et d'essais:

— un office de propagande, dénommé « Centre d'information des Chemins de fer Européens » (CICE), qui coordonne l'action commerciale et publicitaire des chemins de fer;

— enfin, un « Bureau International de Documentation des Chemins de Fer (BDC), qui constitue un centre de documentation de premier ordre.

Panneau d'exposition de la Conférence des représentants des chemins de fer européens, à la Convention de l'« American Society of Travel Agents » à Washington.
(Centre d'information des chemins de fer européens, Rome.)

Un des trains-croisières européens, institués en 1951, sous les auspices du Centre d'information des chemins de fer européens. (CICE)

L'UIC a considéré qu'elle devait désormais s'intéresser à la totalité des questions importantes touchant plusieurs de ses membres, même en nombre réduit, qu'elle devait constituer un véritable « clearing house » des idées et des projets, promouvoir les solutions nouvelles, leur donner un patronage commun : conception d'ensemble qui lui a paru s'insérer pleinement dans un programme de resserrement de la solidarité européenne.

Cette orientation s'est matérialisée dans la création d'un « Bureau des Affaires Communes », qui réunit un nombre restreint de Directeurs Généraux et qui, examinant la totalité des problèmes qui peuvent se poser, est en mesure de leur donner, avec la plus grande souplesse, une orientation adaptée à leur nature. Ce Bureau a déjà tenu plusieurs réunions et a montré son utilité.

Du point de vue particulier des Organisations Gouvernementales quelles qu'elles soient, l'UIC ainsi complétée, est en mesure de se saisir de toute question qui lui sera soumise, sans considération de nature ou de champ d'application et doit constituer, pour ces organisations, un instrument, un auxiliaire indispensable et efficace.

Il convient, en outre, de signaler la création récente d'une « Union des Services Routiers des Chemins de fer Européens ». au sein de laquelle s'organisent les services routiers touristiques de caractère international assurés par les réseaux et qui s'insère dans le cadre général de l'Accord du 1er janvier 1951.

L'adaptation du montage ferroviaire ne s'est donc pas faite dans le sens d'une centralisation excessive, qui a paru peu conforme à la contexture politique de l'Europe et qui aurait alourdi les conditions de travail. Elle a concilié le souci d'une unification d'orientation et d'action avec celui d'une souplesse permettant aux initiatives et aux réalisations de s'exercer librement.

Orientations récentes

Cette adaptation s'est complétée, dès la fin de 1951, par des mesures nouvelles qu'a imposées la conjoncture.

Il est, en effet, apparu que de nombreux problèmes internationaux du chemin de fer se posaient de plus en plus sous des formes concrètes, d'abord parce qu'ils n'intéressaient pas toujours la totalité des Administrations Membres de l'UIC, ensuite parce que leur solution conduisait à créer de véritables organes de gestion. La constitution d'un pool d'exploitation des wagons (1), la formation de la Société Inter-frigo sont des exemples de cette tendance.

(1) Dix administrations ont adhéré à la convention « EUROP » qui régît l'exploitation de te parc de wagons.

Affiche de propagande en faveur des transports de voyageurs par chemin de fer, à laquelle a été assigné le premier prix lors du concours international organisé par le Centre d'information des chemins de fer européens. (CICE)

Organisation actuelle

L'UIC comprend actuellement une quarantaine d'Administrations : Algérie, Allemagne, Autriche. Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne. Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Indochine, Israël, Iran, Italie, Japon, Liban, Luxembourg, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Sarre, Suède, Suisse, Syrie, Tchécoslovaquie, Tunisie, Turquie, Yougoslavie, et représentant une longueur de plus de 300.000 km. de lignes, un personnel de 3.900.000 agents, un trafic de 237 milliards de voyageurs-kilomètres et de 266 milliards de tonnes-kilomètres.

A la tête de l'UIC fonctionnent les organismes directeurs :

Assemblée générale et *Comité de gérance.*

Le *Bureau des Affaires Communes* prépare les travaux de ces organismes et oriente, d'une manière générale, tous les problèmes communs intéressant les Administrations, les décisions générales restant, bien entendu, de la seule compétence de l'Assemblée générale et du Comité de gérance

Un *Secrétariat général* fonctionne à Paris.

*

Sous l'impulsion de ces organismes de direction et d'orientation générales, l'UIC exerce, par les moyens suivants, une double mission :

l° *une mission de gestion et de contrôle direct,*

— d'une part, par les *Commissions,* qui sont les organes d'études et dont les travaux . sont préparés par de nombreuses sous-commissions spécialisées tsix commissions se partageant le domaine des diverses compétences : trafic voyageurs; trafic marchandises; finances, comptabilité, statistiques; exploitation; questions techniques; études générales. En outre, deux commissions spéciales : attelage automatique, documentation) ;

— ci autre part, par les *Bureaux* et *Offices,* 'au nombre de quatre depuis les nouvelles créations : le Bureau Central de Compensation, l'Office de Recherches et d'Essais, le Centre d'Information des Chemins de fer Européens, enfin, le Bureau International de Documentation des Chemins de fer (1) ;

2° *une mission de coordination et d'orientation,*

en application de l'Accord du 1ER janvier 1951. à l'égard des organisations non gouvernementales spécialisées, à savoir : Union Internationale des Wagons (RIV), Union Internationale des Voitures et Fourgons (RIC), Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises. Comité International des Transports (GIT), Union des Services Routiers des Chemins de fer Européens.

Un protocole spécial règle, en outre, les rapports entre l'UIC et la Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs.

*

Les décisions de l'UIC font l'objet de « fiches », dont certaines ont le caractère obligatoire (fiches O), d'autres le caractère de recommandations (fiches R), d'autres le caractère d'indication (fiches I).

Des dispositions précises règlent la procédure d'adoption de ces décisions et imposent notamment des pourcentages de voix approbatives pour les décisions obligatoires.

Des procédures d'urgence, créées depuis la guerre, permettent d'aboutir très rapidement (quelques mois), même pour des questions complexes et importantes. A titre d'exemple, il aura suffi de six mois pour décider et pour étudier dans tous leurs détails trois types de « wagons standards européens ».

Les fiches de l'UIC sont classées méthodiquement dans des volumes dits « codes UIC », dont l'ensemble forme le « Code UIC ».

*

Une tâche fondamentale de l'UIC est d'assurer les nombreuses liaisons nécessaires avec les organisations gouvernementales et non gouvernementales ayant des tâches connexes. Ces liaisons. peuvent se schématiser ainsi :

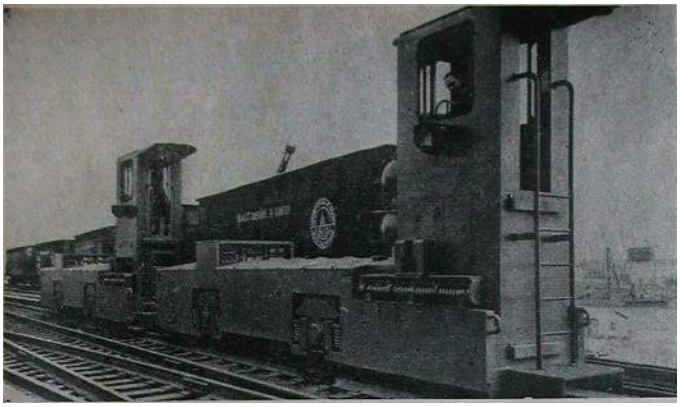
a) *Liaisons directes avec des Organisations gouvernementales :*

— Commission Economique pour l'Europe à Genève (2).

— Unité technique (l'UIC est officiellement l'organisme d'études de l'Unité technique, qui constitue, comme on le sait, l'institution gouvernementale de codification des condi-

(1) A signaler accessoirement que l'UIC exerce un contrôle direct sur l'« Union Internationale des Services Médicaux des Chemins de fer» (UIMC)

(2) L'UIC a auprès des Nations Unies le «Statut Consultatif B », ce qui la conduit à avoir également des liaisons constantes avec le Secrétariat Général à New York.



***Ce nouveau** type **de** locomotive aux USA, tire les voitures de chemin de fer par le côté. N'étant pas sur les mêmes rails que les wagons, l'usage de ces locomotives élimine de nombreuses opérations d'aiguillage.*

lions techniques fondamentales d'échange du matériel roulant. Un protocole spécial règle les relations entre l'Unité technique et

l'UIC).

— Office de Berne (Conventions internationales dites CIM et CIV).

h I *Liaisons latérales avec des Organisations gouvernementales :*

— Commission Economique pour l'Asie et
— l'Extrême-Orient (1).
— Organisation de l'Aviation civile internationale (ICAO) (2).
— Bureau International du Travail (BIT).

cl *Liaisons avec les Organisations non gouvernementales.*

Bilan des travaux

La masse des travaux effectués par l'UIC est considérable et il n'est possible ici que d'en donner un bref aperçu. Dès avant les hostilités. Union avait à son actif — et il serait injuste de ne pas le souligner ici — un ensemble très important de réalisations. Depuis la guerre, son domaine s'est encore élargi, dans le cadre de l'adaptation décrite ci-dessus.

Au total, les « fiches » de l'UIC représentent plus de 500 pages, dans lesquelles sont codifiées les réglementations, spécifications et prescriptions applicables sur le plan international, qu'il s'agisse de questions techniques, commerciales, comptables, statistiques, etc... Les fiches sont imprimées en trois langues (français, anglais, allemand).

Les travaux récents de l'UIC portent principalement sur les questions suivantes : trafic des voyageurs, trafic des marchandises, franchissement des frontières, matériel roulant, équipement de la voie, technique électrique, personnel et organisation, statistiques et prix de revient, comptabilité.

Une des caractéristiques de l'allure actuelle des travaux de l'UIC est une tendance très nette à aborder les vastes problèmes que pose la situation actuelle des chemins de fer. Sous la rubrique de « la situation et de l'avenir des chemins de fer ». l'UIC a établi tout un programme de travail ayant pour objet d'orienter la politique des chemins de fer dans tous les domaines : coordination, perspectives futures du trafic international des voyageurs, emploi d'avenir des containers et des palettes, standardisation, modernisation et renouvellement du matériel.

Une note intitulée « La situation des Chemins de fer européens - Difficultés - Causes - Remèdes possibles » est venue résumer les thèses des réseaux. Traduite en sept langues, largement divulguée et commentée, elle a été soumise à l'examen du Comité des Transports Intérieurs de Genève et a donné lieu à des échanges de vues du plus haut intérêt entre l'UIC, la Chambre de Commerce Internationale et l'Union Internationale des Transports Routiers.

On doit enfin réserver une mention spéciale à la standardisation du matériel à marchandises. Une première étape a consisté à réaliser l'inter-

(1) L'UIC sert pratiquement de conseil ferroviaire à cet organisme important qui relève des Nations Unies.

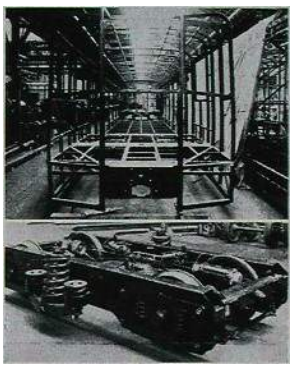
(2) L'UIC est «reconnue» par l'ICAO.

SOCIÉTÉ CENTRALE DE CHEMINS DE FER ET D'ENTREPRISES

17, avenue Hoche • PARIS 8e

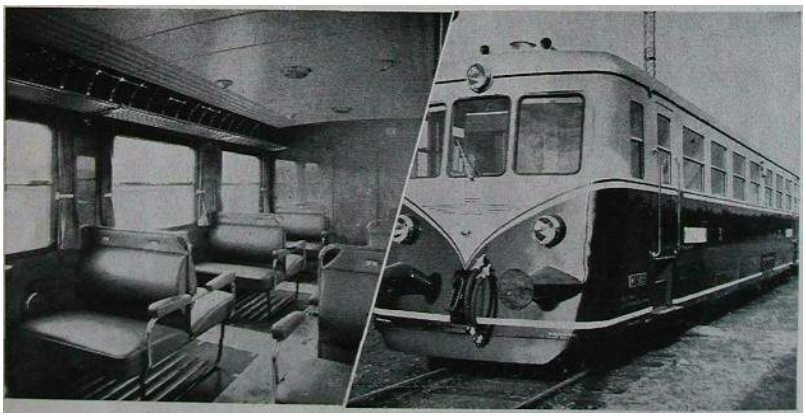
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Longueur hors tampon . 17,00 m.
Longueur de la caisse . 16,00 m.
Empattement des boggies 2,4 m.
Distance entre pivots des boggies . . . . . 11,00 m.
Diamètre de roues . . . 0,90 m.
Puissance des moteurs Diesel 2X 170 CV . . 340 CV.
Vitesse maximum de l'autorail . . . . . 90 Km/h
Poids à vide de l'autorail 34 tonnes
Poids en charge de l'autorail . . . . . 42 tonnes
Poids adhérent max. approximatif en charge . 22 tonnes
Nombre de voyageurs assis 2e classe 24
Nombre de voyageurs assis y classe 28
Nombre de places debout 100 -



Largeur de la caisse extérieur . . . . . 2,950 m.
Hauteur libre intérieur . 2,240 m.
Largeur du couloir central 2e classe . . . . . 0,650 m.
Largeur du couloir centrai 3E classe . . . . . 0,550 m.
Largeur des plate-for mes d'accès . . . . . 1,20 m.
Hauteur de la 1RE marche par rapport au rail . . 0,65 m.
Hauteur libre des portes d'accès . . . . . 1,80 m.
Largeur des portes d'accès 0,72 m.
Hauteur du plancher par rapport au rail à vide . 1,255 m.
Hauteur totale du véhicule au dessus du rail à vide 3,750 m.
Eau de refroidissement par groupe moteur • . . 150 1.

Autorails Diesel à transmission Hydromécanique construits pour les Chemins de Fer et Ports de l'État de la République Turque.



changeabilité des pièces de rechange et à fixer des types uniformes, notamment en ce qui concerne le dimensionncinent. Poussant ces études, l'Office de Recherches et d'Essais réalise la standardisation intégrale des wagons : six prototypes sont sur rails, les prototypes des autres wagons standards se mettent au point. On voit par cet exemple, l'étendue du chemin parcouru dans la voie de la solidarité internationale des chemins de fer.

L'UIC produit, en outre, de nombreuses publications en général en trois langues.

*
* *

Au terme de rénumération, d'ailleurs incomplète de ces activités, on ne saurait assez souligner un caractère fondamental de l'organisation internationale ferroviaire. A l'occasion des nombreuses réunions qui groupent les fonctionnaires des réseaux aux divers échelons, se nouent des relations personnelles qui créent une atmosphère d'estime réciproque et de confiance, contribuant grandement à l'aboutissement des études les plus délicates. Ces contacts permanents constituent un élément essentiel des réalisations que l'UIC compte à son actif.

L'UIC s'attache aussi à être une enceinte proprement internationale. L'emploi des diverses langues, l'accueil des délégués sur un plan d'égalité, sans considération politique, le souci de ne voir prédominer aucune influence particulière font partie de sa politique constante, qui a pour objet de maintenir ce vaste groupement sur le plan professionnel.

L'UIC sera aussi un utile instrument pour les réalisations futures dans le domaine de l'organisation générale des transports.

Dépositaire d'une vaste expérience de la vie internationale, en mesure de traduire les vues de l'ensemble des chemins de fer européens et de centraliser leurs initiatives, elle est, en effet. pleinement à même d'apporter son concours à la préparation des conceptions de demain.

Le Bureau Central de Compensation des comptes de chemins de fer., à Bruxelles

par G. DEGEYE
Directeur

Historique

En 1880, les chemins de fer de l'Etat belge créent un Bureau de compensation qui opère la compensation multilatérale de toutes les dettes et créances réciproques des réseaux adhérents. Ce bureau fonctionne jusqu'à la première guerre mondiale entre 36 chemins de fer européens.

En 1922, l'Union internationale des chemins de fer créée à l'initiative de la Société des Nations, reprend l'idée d'un office de compensation et crée le BCC qui opère comme le Bureau précédent et auquel participent 67 réseaux.

La personnalité civile est conférée au BCC par la loi belge du 11 février 1925.

La crise financière en 1930-32 entraîne une réorganisation du BCC et notamment la constitution par les participants d'un fonds commun pour couvrir à date fixe les créanciers, lorsque les débiteurs n'ont pu effectuer leurs opérations en temps opportun.

Le BCC dont le fonctionnement a été interrompu pendant la deuxième guerre mondiale reprend son activité le 1er avril 1946 par des compensations bilatérales entre blocs monétaires; grâce à l'Union européenne des paiements, il peut rétablir la compensation multilatérale intégrale en janvier 1951.

But

Le BCC a pour but de réduire le nombre et l'importance des paiements internationaux ainsi que de simplifier et d'accélérer les règlements des comptes entre les administrations ferroviaires et, par voie de conséquence, d'améliorer les conditions du trafic international.

Par son action, un réseau n'a, à l'occasion de chaque liquidation, qu'une seule somme à recevoir ou qu'un ou deux paiements à effectuer.

Son règlement est inspiré d'un large esprit de solidarité; à titre d'exemple, il prévoit entre autres que :

« Lorsqu'il intervient une manipulation monétaire, les participants qui ont réalisé un bénéfice de change lors du règlement des comptes. cèdent au BCC l'intégralité ou une partie de leur gain afin de permettre à cet organisme de couvrir la perte subie par d'autres participants ».

Fonctions

Les opérations financières entre les réseaux ferroviaires concernent les décomptes résultant des trafics voyageurs, bagages, colis express et marchandises, les décomptes relatifs aux échanges de matériel roulant et aux avaries, les intérêts de retard dus par application des règlements de décomptes, les indemnités et quote-parts d'indemnités, les recettes et dépenses de communauté dans les gares frontières, les redevances et dépenses pour les tronçons frontières, frais de traction, travaux, loyers et prestations ainsi que les régularisations et rectifications diverses.

Les comptes sont tenus en différentes monnaies soit par l'administration qui établit la balance de trafic soit par l'administration débitrice ou créditrice suivant la nature des opérations et les prescriptions des divers règlements.

Le BCC accepte les notifications des participants quelles que soient la nature de la redevance et la monnaie dans laquelle elle est exprimée.

Le 15 et le dernier jour de chaque mois, le BCC compense sur la base d'une monnaie (franc belge), tous les débits et crédits réciproques des participants de manière que chacun d'eux n'ait qu'un solde net débiteur ou créditeur pour l'ensemble de ses opérations avec les autres adhérents.

Gestion et vérification

Le BCC est géré par un directeur, sous la surveillance d'un comité permanent de cinq membres. Les comptes sont vérifiés chaque année par trois délégués d'administrations participantes différentes.

Procédé de compensation

Les notifications sont reproduites aux extraits de compte établis par monnaie et par administration et, en même temps, au journal de contrôle tenu également par monnaie.

Les soldes des extraits de compte par administration sont repris dans une balance par monnaie et convertis en francs belges aux cours en vigueur lors de la compensation.

Ces soldes et leur contre-valeur en francs belges sont récapitulés par administration et reproduits dans la balance générale.

On obtient ainsi le solde net débiteur ou créditeur en francs belges pour chaque participant.

Le BCC détermine alors la monnaie dans laquelle les débiteurs devront régler leur dette afin que les créanciers soient payés dans leur monnaie nationale ou dans celle qu'ils ont choisie en accord avec tous les participants.

Les montants en francs belges des crédits et des débits qui les couvrent sont convertis dans la monnaie des créditeurs aux cours en vigueur lors de la .compensation.

Les avis d'encaissement et les ordres de paiement accompagnés des extraits de compte et des balances sont envoyés aux participants au plus tard le deuxième jour suivant celui de la compensation.

Liquidations

Les liquidations se font à l'intervention de la Banque Nationale de Belgique qui reçoit un relevé des soldes à liquider et qui dispose d'un compte spécial chez ses correspondants dans chacun des pays intéresses.

Les paiements doivent être effectués au plus tard le treizième jour suivant celui de la compensation.

Montants et coût des opérations

Nous donnons ci-après quelques montants relatifs à l'année 1953 ; ils montrent l'importance des opérations effectuées par le BCC et le coût vraiment minime du fonctionnement de cet organisme.

Montants des soldes notifiés en monnaies diverses : 9. 315 millions Fr. B.

Montants liquidés en monnaies diverses, après compensation : 3.412 millions Fr. B.

Coût pour un million de F. B. notifié : 40 Fr. B.-? soit 1/500 % du chiffre d'affaires.

Conclusion

Pour une cotisation vraiment minime, les administrations adhérentes ont leur tâche simplifiée et réalisent en outre des économies importantes en frais et commissions bancaires.

Le BCC a donné complète satisfaction aux participants au cours de ses 75 années de fonctionnement et il a largement contribué au développement de l'esprit de solidarité entre les réseaux ferroviaires.

Il convient aussi de souligner que le clearing entre les compagnies de navigation aérienne et l'Union européenne des paiements ont pris comme base le système de compensation créé par le BCC.

La Asociaciôn del Congreso Panamericano de Ferrocarriles

Evolucón y Objetivos

por Joaquin Nunez BRIAN

Miembro de la Comisión Permanente y Secretario General de ta Asociaciôn del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

En orden internacional, la conexión de los sistemas ferroviarios entre distintos países responde a un común entendimiento material y espiritual mediante normas para el fomento de su tráfico, afianzando así la eficiencia de los Convenios de intercambio que robustecen la unidad económica y cultural de los paises. Esta obra impuso la creación de organizaciones especializadas que contribayen poderosamente, en el orden interno e internacional, a perfeccionar el standard de los ferrocarriles, a mejorar las facilidades de los transportes favoreciendo en tal forma el intercambio de conocirlientos y personas entre distin as naciones.

Surgieron entonces tres grandes instituciones, la « Asociación de Administraciones Ferroviarias Alemanas » creada en 1846, el « Congreso internacional de Ferrocarriles » de Bruselas y la « Asociación de Ferrocarriles Americanos ».

Con motivo de cumplirse el 30 de Agosto de 1907 el 50° aniversario de la inauguración del primer ferrocarril construido en la Argentina, un grupo de hombres de gobierno y ferroviarios resolvió crear una institución, que se denominó entonces, « Congreso Sudamericano de Ferrocarriles ».

La Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles es una institución permanente de carácter internacional, autónoma y regida por sus Estatutos. Su función específica es contribuir al mayor progreso de los ferrocarriles del Continente mediante el estudio y posible solución de los problemas inherentes al desarrollo de sus redes y de las conexiones que imponga el tráfico internacional.

La Asociación está constituida por los Gobiernos, empresas de ferrocarriles, instituciones afines, industriales, comerciantes y personas adheridas. Los Gobiernos Nacionales y ferrocarriles son Miembros Natos, con voz y voto en los Congresos; privilegio que no tienen los demás adherentes, pudiendo asistir a estas Asambleas y recibir gratuitamente las publicaciones respectivas.

La más alta autoridad de la institución es la Comisión Permanente con sede en Buenos Aires, formada por diez miembros vinculados a actividades ferroviarias, que son elegidos por mi-

Uno de los micros *trenes de la* s Union *Pacific», que ingresó al servicio* en enero de 1954, *en la linea de Chicago a Los Angeles.*

Un des nouveaux trains de l' U*nion Pacific* » *qui est entré en service* en *janvier 1954 sur* la *ligne entre Chicago et Los Angeles.*

tad en cada Congreso. Está integrada por un delegado residente en Buenos Aires como representante de la Comisión Nacional que funciona en cada pais adherido, formadas por diez miembros, para cuya designación se sigue el mismo procedimiento y oportunidad que para la Comisión Permanente.

Estas Comisiones Nacionales constituyen organismos de singular importancia, pues su cooperación tiene positivo valor en la información, estudio y desenvolvimiento de los intereses de la Asociación en cada uno de los países afiliados. Por su naturaleza y función, son las intermediarias naturales de la Comisión Permanente y del Comité Ejecutivo en sus relaciones con los Gobiernos, empresas de ferrocarriles y demás adherentes de la Asociación, e integran los Comités Organizadores de los Congresos que se celebren en su respectivo pais.

Para llenar sus objetivos, la institución celebra periódicamente Congresos disponiendo también de una organización apropiada para el estudio e información de las consultas que le son sometidas.

Publica un Boletín que es su medio informativo y de divulgación técnico-económica por el cual se suministran elementos de juicio indispensables para el estudio e investigación de los problemas de la industria ferroviaria.

La Asociación ha organizado hasta ahora ocho Congresos, contando con el concurso de los Gobiernos, las compañías de Ferrocarriles, organismos afines, instituciones científicas y reparticiones autárquicas.

/ *Congreso.* — Se reunió en Buenos Aires en Octubre de 1910 en ocasión del Centenario de nuestra Independencia, concurriendo 128 delegados de 7 países, empresas de ferrocarriles e instituciones. Simultáneamente se celebró una Exposición de Ferrocarriles.

// *Congreso.* — Tuvo lugar en Rio de Janeiro en Septiembre de 1922, con asistencia de 92 delegados de 6 paises y varias instituciones, convocado como número de programa oficial de las fiestas del Centenario de la independencia del Brasil.

III *Congreso.* — Se celebró en Santiago de Chile en Diciembre de 1929. al que concurrieron 136 delegados de once paises y de cinco instituciones de carácter científico. Como parte riel Programa se realizó una Exposición Internacional de Ferrocarriles, Caminos y Turismo.

IV Congreso. — Se reunió en Bogotá en Febrero de 1941, con 74 delegados de 10 países, habiéndose presentado 52 trabajos. Uno de los puntos más importantes resueltos en el IV Congreso fué el cambio de carácter de la Asociación, haciéndose Panamericana en vez de Sudamericana como era desde su fundación, manteniendo su sede en la ciudad de Buenos Aires.

V Congreso. — Realizado en Montevideo en Abril de 1946 con asistencia de 175 delegados de gobiernos, ferrocarriles, instituciones e indus-

trias de 17 naciones. Por primera vez participaron como « observadores » tres funcionarios del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América, que aceptó la invitación del Comité Organizador de este Congreso. Fueron considerados 116 trabajos.

VI Congreso. — Reunido en La Habana, durante el raes de Abril de 1948, concurrieron 145 delegados de 19 naciones, representantes de la Asociación de Ferrocarriles Americanos, del Departamento de Comercio, de la Interstate Commerce Commission y de varias compañías ferroviarias de los Estados Unidos de América. Fueron presentados 118 trabajos.

VII Congreso. — Celebrado en México en Octubre de 1950 con 165 delegados de 20 países, entre estos Gran Bretaña y los Estados Unidos de América, este último país con carácter oficial al liaberse incorporado a nuestra Asociación por ley del Congreso.

La Delegación Argentina, una de las más numerosas, fué presidida por el Ministro de Transportes de la Nación. Se consideraron 217 trabajos. En este Congreso instituyó por primera vez el Gobierno Argentino tres premios por la suma de $ 50.000,00. los que se asignaron a técnicos de Bolivia, Colombia y México.

VIII Congreso. — Realizado en Washington y Atlantic City en el mes de Junio de 1953. Asistieron 262 delegados de 20 países debiendo destacar la concurrencia de observadores de Canadá, Francia, Japón y Suecia, la Organización de los Estados Americanos y las Naciones Unidas. Un acto de transcendencia fue la firma del Acuerdo estableciendo relaciones entre la Organización de los Estados Americanos y nuestra Asociación, acto que ha tenido una justificada repercución internacional. Fueron presentados 168 trabajos de quince países, entre éstos de Francia, Suiza y Gran Bretaña. Además de los tres premios del Gobierno Argentino ya acordados en el VII Congreso, la Asociación instituyó uno por $ 25.000.00 m n en memoria de su fundador, el Ingeniero Santiago Brian, y varias instituciones y firmas comerciales de los Estados Unidos de América, establecieron once premios más por un valor de 13.000 dólares.

El Congreso continuó en Atlantic City, donde se abrió una Exposición de Material Ferroviario, que ha sido la de mayor importancia celebrada hasta ahora.

Se ha llegado a conclusiones adecuadas sobre Convenciones del tráfico ferroviario internacional, Unificación de la estadística, contabilidad y terminología ferroviaria, Coordinación de los diversos medios de transporte, Análisis y clasificación de los gastos de los diferentes medios de transporte. Legislación adecuada para la explotación de los ferrocarriles por el Estado. Estudio de las tarifas frente a la competencia entre los diversos medios de transporte, Estatización de ferrocarriles frente al sistema de explotación privada. Electrificación y dieselización de ferrocarriles. Costo de los transportes. Via permanente. Señalización eléctrica para despacho de trenes y dirección de movimiento. Comunicaciones ferroviarias interamericanas. Eliminación de líneas ferroviarias antieconómicas. Prevención de accidentes, Problemas sociales y bienestar del personal ferroviario, Cruces entre ferrocarriles y caminos. Aprovechamiento de vagones en especial para carga perecedera. Empleo de automotores en el servicio de pasageros, etc.

Pasaré ahora a referirme a tareas de orden interno e internacional que tiene a cargo la Asociación.

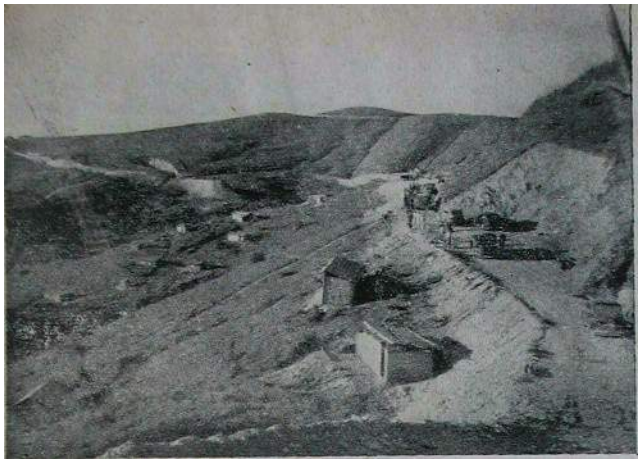
Con el tráfico por ferrocarril se inició una situación de interdependencia entre las naciones fomentando el comercio y el intercambio de cosas y personas que, en un principio, creó la necesidad de establecer simples acuerdos transformados mas tarde en Convenciones de tráfico ferroviario internacional.

Tales fueron inicialmente en 1842 las firmadas entre Francia y Bélgica, haciéndolo después la mayoria de los paises europeos hasta el año 1881. debiendo considerárselas como precursoras de las modernas Convenciones, principalmente de la clásica « Convención de Berna ».

Los estudios hechos por la Comisión Permanente dieron motivo a una conclusión que se votó en el VII Congreso que se reunió en México el año 1950. por la que se recomienda a la Comisión Permanente el estudio de las Convenciones Internacionales en vigencia para poder someter al VIII Congreso un proyecto de Convención Panamericana.

En cumplimiento de esta Resolución se designó una Comisión Especial que proyectó un minucioso cuestionario, que fue sometido a las Comisiones Nacionales.

No obstante la labor llevada a cabo por la Comisión Permanente, no le llegaron suficientes



Una linea de ferrocarril en construcción en el Brasil, destinada a agilitar el transporte de los productos procedentes de las ricas regiones del Oeste.
(Brasil Constroi, Rio de Janeiro.)

Une ligne de chemin de fer en construction au Brésil. destines a faciliter l'écoulement de la production en provenance des riches régions de l'Ouest.

La fijación de normas para unificar la contabilidad y estadística ferroviaria internacional fué un tema que figuró en los Temarios de todos los Congresos celebrados por nuestra institución. Las magníficas estadísticas de diferentes paises tienen un valor local de importancia. pero en el orden internacional no se ha obtenido aún toda la cooperación solicitada para unificarla. Es indudable que las características del tráfico y contabilidad, tarifas, idiomas, sistemas monetarios y las condiciones geográficas, políticas y sociales peculiares de cada país, crean un complejo problema de lenta y difícil solución.

Sin embargo, ha sido un anhelo constante de esta Asociación buscarle solución respondiendo a la iniciativa que se presentó al Primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles en el ano 1910.

elementos de juicio como para preparar un proyecto de Convención Panamericana. El amplio Informe que presentó al VIII Congreso fué estudiado junto con el trabajo de la Unión "Internacional de Ferrocarriles (Francia). aprobándose en la Quinta Sesión Plenaria una importante Resolución.

En ella se hace mérito a las tareas de la Comisión Permanente y se aconseja la prosecución intensa de los estudios ya realizados, debiendo esto? contemplar diversos aspectos de tan importante problema, entre ellos, las conexiones de igual y diferentes trochas, intercambio de monedas y formalidades aduaneras, unificación de la legislación, etc.. debiendo presentarse al IX Congreso la conclusión definitiva.

La Comisión Permanente ha designado una Comisión Especial que tiene a estudio esta Resolución.

Un puente de la red de ferrocarriles del Nordeste del Brasil.
*(*Brasil Constroi. Rio de Janeiro.)

Un pont du réseau de chemins de fer du Nord-Est au Brésil.

Los numerosos trabajos que se presentaron en los Congresos siguientes, destacan la importancia de la Estadística como medio esencial para conocer la realidad ferroviaria y la forma en que incide en la vida económica de los respectivos paises.

En las conclusiones aprobadas en esos Congresos se ha delegado invariablemente a esta Asociación el estudio y dilucidación del problema, la que, con anterioridad al VII Congreso resolvió :

a) Con respecto a la unificación de la Contabilidad ferroviaria, adoptar como base de estudio el sistema preparado por la Interstate Commerce Commission y que aplican los ferrocarriles de los Estados Unidos de América con carácter general y uniforme, y
b) La adopción del formulario que presentó al VI Congreso de la Habana el Instituto de Estudios Económicos de Transportes, que sigue los lincamientos del que redactó esta Asociación, con ligeras variantes.

Este formulario, es el que ha tenido mayor aceptación entre los ferrocarriles del Continente, permitiendo reunir una información de positiva importancia que la Asociación solicita periódicamente.

El Departamento de Estado, de los Estados Unidos de América, previa consulta a la Comisión Permanente, presentó al VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles que se reunió en México en 1950 una Ponencia sobre los resultados del Programa de Asistencia Técnica, Punto IV del Programa del Programa del Presidente Truman.

La Comisión Permanente estudió con viva simpatía la misión que el Departamento de Estado confería a la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, y considerando que se trataba de un medio de mutua cooperación y de intercambio técnico para el perfeccionamiento de los transportes, especialmente el ferroviario, nada obstaba para que la Asociación se adhiriera a sus finalidades, siendo esta. además, un organismo adecuado para recibir sugestiones y transmitirlas, dado su carácter científico que la coloca en condiciones de poder cooperar con sus conocimientos y experiencia a todos cuantos estén en el caso de solicitar ayuda técnica.

La Asociación colaboró con particular interés en la» finalidades de dicho Programa, haciendo gestiones en todos los paises del Continente, como dió cuenta en un detallado informe al VIII Congreso Panamericano de Ferrocarriles que se reunió en Washington en el mes de Junio de 1953.

En este Congreso el Instituto de Asuntos ínteramericanos presentó un proyecto de Resolución acompañado de un minucioso informe sobre el alcance, el carácter y objetivos generales del Programa, expresando, a la vez, en nombre del Gobierno de los Estados Unidos de América su reconocimiento por el concurso prestado por la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles y que asimismo sus miembros podian continuar cooperando en las finalidades del Programa en las diversas fases de la industria y las organizaciones ferroviarias de los Estados Unidos.

En los últimos Congresos se ha evidenciado el interés de todas las entidades de esta Asociación por disponer de una lista de los términos que se aplican comunmente a las obras, materiales y operaciones de los ferrocarriles.

La Comisión Permanente designó una Comisión Especial para este estudio la que reunió y redactó la definición de más de un millar de términos, procediendo después a agruparlos en orden lógico de acuerdo a la parte de la construcción y explotación ferroviaria a que se referían.

El trabajo siguiente consistió en buscar las traducciones al inglés dejándose para más adelante las correspondientes al idioma portugués.

Los términos del vocabulario van acompañados de la traducción inglesa y de su definición en castellano.

La Comisión sigue trabajando y confia en ampliar esta terminología, presentándola a consideración del próximo Congreso a celebrarse en Buenos Aires durante el mes de Abril de 1956.

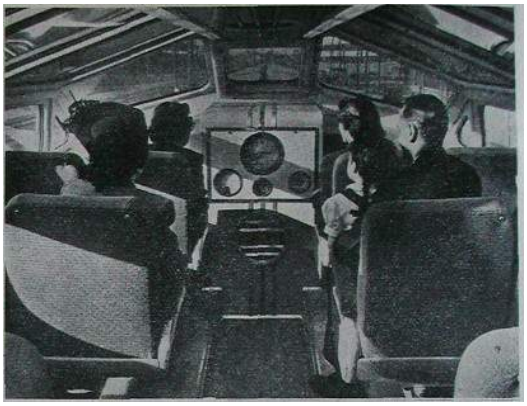
Otro tema que se destacó en los Congresos fué el relativo a la Coordinación de los distintos medios de transportes, el que constituye un problema vital en todos los paises, dada la influencia que sus servicios tienen en su desenvolvimiento y prosperidad.

El mecanismo del transporte no podrá funcionar con eficiencia, regulado en una parte y en otra no regulado.

Ha surgido así este importante problema de la coordinación, que ha sido estudiado en congresos y conferencias, las que aconsejan reglamen-

Coche de dos pisos que circula entre Nueva York y *sus suburbios en las horas de afluencia.*

Voiture a deux étages circulant entre Vew *York et* ses *faubourgs aux heures d'affluence.*



Coche para tren de pasajeros de larga distancia, que. entre otras ventajas., ofrece a los viajeros una visibilidad muy amplia. Estos *coches circulan, amén de otras, en la linea Washington-Chicago.*

Voiture pour train de voyageurs a longue distance, qui permet notammení aux passagers d'avoir une vue tres étendue. Ces voilures circulent. entre nutres, sur la ligne de Washington-Chicago.

tar esos servicios en forma tal que ¡os sistemas de transportes puedan cumplir su final·dad sin estorbarse ni lesionarse.

En dos Congresos organizados por esta Asociación, el V de Montevideo en 1946 y el VI de la Habana en 1948 se consideraron 23 trabajos que fueron presentados.

En el primero de estos Congresos se resolvió declarar :

« Que la Coordinación de los transportes consiste en la regulación y ordenamiento de todos los medios de transporte, garantizando y estimulando el desarrollo do los mismos conforme a sus proprias posibilidades técnicas y económicas, sin que se subordine la libre expansión de un medio en beneficio del otro ».

El Congreso recomendó que fuera modificada la legislación que dificulta y encarece la explotación ferroviaria y se permita el servicio de « puerta a puerta ». debiendo crearse un organismo coordinador autónomo para correr con todo lo necesario para fomentar la total explotación de la riqueza del pais y la vinculación internacional.

Asimismo se aconseja que sea estudiada comparativamente la solución ferroviaria y caminera, y se aplique este mismo criterio cuando se trate de prolongación de lincas férreas.

AI contemplar el transporte por cuenta de terceros como un servicio de utilidad pública controlado, se establece que debe satisfacer la seguridad, regularidad y costo de los servicios que preste.

Las demás recomendaciones de la Ponencia se relacionan con la posible equiparación de beneficios en todos los medios de transporte, el estudio del problema por la Comisión Permanente y la organización de conferencias con el mismo objeto.

El problema fue considerado con el mismo interés en los Congresos de la Habana y México aconsejándose como base fundamental de la coordinación, la equiparación de obligaciones de carácter técnico, financiero y fiscal.

En el último Congreso, el VIII que se reunió en Washington el año 1953. la Delegación de México recomendó que se realizara una reunión de Repúblicas Americanas para tratar este asunto.

La Resolución que se aprobó delegó en el Consejo Interamericano Económico y Social de la Organización de los Estados Americanos el

nombramiento de especialistas de varias naciónos americanas para estudiar los mejores métodos para coordinar los diferentes medios de transporte (riel, camino, agua y aire).

La reunión inicial debería heber tenido lugar en la ciudad de México en Noviembre de 1953, pera según nuestros informes nada se ha hecho basta ahora.

Respondiendo a las disposiciones de los Estatutos, la Comisión Permanente, dentro de las funciones de asesoramiento *e* investigación de todo lo relacionado con los transportes por riel, tiene organizada en forma de índice analítico la Documentación Técnica Ferroviaria, que se extrae y clasifica de revistas especializadas en la materia publicadas en la Argentina. Alemania. Brasil. Bélgica, Chile, Canadá, Ecuador, Estados Unidos de América. España. Francia. Gran Bretaña, México. Portugal, Suiza, Uruguay y Venezuela.

El IX Congreso se reunirá en Buenos Aires entre los dias 3 y 15 de Abril de 1956, y su organización se lleva a cabo con gran intensidad, siguiendo los lincamientos de los anteriores.

Anticipándonos a la invitación que hará el Gobierno Argentino, la Asociación ha distribuido a todo el Continente y a las Instituciones afines de Europa los Temarios y Reglamento, el que comprende cinco Secciones que son A - Via y Obras; B. - Material y Tracción; C - Explotación ; D - Contabilidad, Estadística, Tarifas, Coordinación y Administración, y E - Legislación, Personal y Asuntos Generales.

Se hará una importante exposición de material ferroviario que cuenta con el concurso del Gobierno Argentino y a la cual puede concurrir la industria extranjera.

Las informaciones que se han recibido hasta ahora reflejan un gran interés por este Congreso, esperándose fundadamente que tendrá gran éxito.

La Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles mantiene una comunicación constante con diversas instituciones afines de los Estados Unidos de Norte América, Canadá, Gran Bretaña, Bélgica, Francia. España y todos los países del Continente y ha establecido un intercambio con casi la totalidad de las publicaciones que se ocupan de los intereses ferroviarios de los países antes mencionados.

Dejo así esbozada las tareas pasadas y futuras de esta Asociación, siéndome particularmente grato expresar mi reconocimiento a la Unión de Asociaciones Internacionales por haber dado la oportunidad de difundir las finalidades de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

RESUME.

M. J. Nunez Brian, membre de la *Commission Permanente* et Secrétaire Général de l'*Association du Congrès Panaméricain des Chemins de Fer,* expope ici la genèse, le mécanisme et les buts de cette Association dont le 1r Congrès a eu lieu à Buenos-Aires en 1910. Le huitième Congrès — le dernier en date — a réuni à Washington et à Atlantic City, en juin 1953, 262 délégués de vingt pays.

Les gouvernements et les compagnies de chemin de fer sont membres effectifs ayant seuls droit de vote au Congrès; des entreprises industrielles et commerciales, membres adhérents, peuvent assister aux assemblées. La plus haute autorité est la Commission Permanente, qui a son siège à Buenos-Aires et dont les 10 membres sont élus lors des congrès. L'étude des statistiques des pays membres a amené l'Association à adopter un formulaire qui permet de grouper régulièrement des informations importantes et de les comparer utilement. L'Association a prêté son concours au Programme d'Assistance Technique. Point IV du programme du Président Truman. Une commission spéciale prépare depuis des années un lexique définissant tous les termes techniques se rapportant aux chemins de fer. en usage en Amérique Latine, et donnant leur équivalent en anglais. L'Association s'est efforcée par ailleurs de promouvoir la solution du problème de la coordination des différents moyens de transport (rail, route, eau, air). Le prochain Congrès se tiendra à Buenos-Aires du 3 au 15 avril 1956.

La sécurité dans Les chemins de fer

par Emile TRYSTRAM,

Président de la Société des Freins et Signaux Westinghouse

Les progrès considérables réalisés par les chemins de fer depuis bientôt un siècle, en vitesse, en poids et en densité de passage au kilomètre de voies, sont étroitement liés à deux réalisations techniques connexes, le freinage et la signalisation, qui, par la sécurité et la précision de leur fonctionnement ont permis ces progrès.

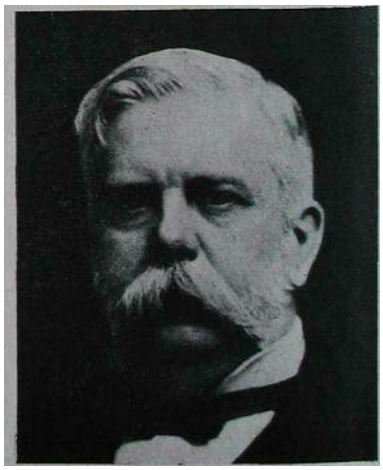
Stephenson réalisait dès 1833 le premier frein direct à vapeur sur la locomotive. En 1848, toujours sur la locomotive apparaissait le premier frein direct à air comprimé. En 1855, le frein à chaîne de Loughridge réalisait le premier freinage mécanique tout le long de la rame.

A la suite d'un accident entre Troy et Shenectady, aux Etats-Unis, un jeune inventeur américain de 23 ans, Georges Westinghouse, déposait à Pittsburg, le 13 avril 1869, le premier brevet d'utilisation de l'air comprimé pour la commande simultanée des freins de tous les wagons d'un convoi. C'était encore un freinage direct, c'est-à-dire que la pression de l'air comprimé actionnait le freinage et sa remise à l'air libre le desserrage; donc tout éclatement de boyaux d'accouplement on rupture de tuyauterie supprimait le freinage sur toute la longueur du train.

Trois ans après, en 1872, Georges Westingbouse remédie à cette insécurité en mettant au point le premier frein continu et automatique à air comprimé : une rupture d'attelage, un éclatement de boyau, une baisse anormale de pression dans la conduite générale, c'est-à-dire tout incident risquant de compromettre l'efficacité du frein entraînait automatiquement son serrage.

Cette technique de base n'a pas été modifiée. Elle s'étend dans le monde entier où plus de 50.000 locomotives et plus de 2.500.000 wagons l'emploient.

Georges Westinghouse joignait à son génie d'inventeur les qualités les plus profondes de chef d'industrie. Les techniques parties de Pittsburg en 1870 devaient rapidement franchir les Océans. En 1878 elles étaient introduites en France, en 1881 en Angleterre, en 1884 en Allemagne, en 1899 en Russie, en 1903 au Canada, en 1906 en Italie et en 1907 en Australie. Georges Westinghouse meurt en 1914 et la première guerre mondiale, tout en accélérant le développement technique ralentit sa diffusion: ce ne



sera qu'après sa mort, et après la guerre, que la Belgique, la Suisse. l'Espagne et le Japon participeront directement aux progrès réalisés jusqu'alors.

Dans le monde entier, plusieurs dizaines de milliers de techniciens s'efforcent de poursuivre l'oeuvre de Georges Westinghouse en se mettant à la disposition des remarquables réalisations de la traction, et de la voie et en leur permettant d'atteindre en toute sécurité des vitesses courantes de 140 à 160 km à l'heure, avec des convois pesant plus de 800 T.

Les performances actuelles seront rapidement dépassées puisque les chemins de fer français ont. tout récemment, réalisé la vitesse record de 331 km avec un poids de 300 T.

Pour imaginer l'adaptation technique à laquelle doit se soumettre le système de freinage pour permettre ces performances, il faut se souvenir que l'application des freins sur les roues d'un véhicule en mouvement absorbe une énergie qui croit avec la masse mais surtout avec le carré de la vitesse, c'est ainsi que pour amener un train de voyageurs de 400 T. à une vitesse de 160 km heure il suffit de 2400 CV, mais que pour arrêter ce même train dans les limites de temps correspondant à la distance d'arrêt autorisée par les signaux, les freins devront développer une puissance moyenne de 12.000 CV, soit 5 fois plus que celle de la locomotive. La puissance maxima demandée aux freins dans cet exemple pouvant atteindre au début du freinage plus de 12 fois la puissance de la locomotive.

Les statistiques montrent que depuis plus de 50 ans aucun accident n'a eu pour cause une insuffisance du freinage.

*
* *

La sécurité dans les chemins de fer a très rapidement posé le problème de la signalisation. Dès qu'il a été nécessaire de faire circuler plusieurs convois sur une même voie, il a fallu les protéger. Georges Westinghouse dès 1880 avait développé et amélioré aux Etats-Unis, les techniques anglaises de signalisation. Après l'essor considérable donné aux chemins de fer par le premier conflit mondial, et pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre, tribut normal de tout conflit, la signalisation électro-pneumatique qu'il avait développée fut progressivement remplacée par une signalisation électrique.

Le bloc automatique, la commande centralisée, les répétiteurs de signalisation, dispositifs qui reproduisent les signaux à bord même de la locomotive, ont permis, sans aucune défaillance, aux vitesses des convois et à leurs poids de s'accroître. Elles ont aussi permis de multiplier, au cours de ces dernières décades, la densité des passages au kilomètre de voie, notamment par la banalisation de certains circuits, qui permet d'utiliser une seule voie pour le passage de convois dans les deux sens.

Au cours de ces dernières années la radiophonie est venue apporter son aide précieuse, mais l'utilisation complète des techniques électroniques doit permettre, dans un proche avenir, de retirer aux réflexes de l'homme le soin de veiller à la sécurité de ses semblables. Les premières rames télécommandées ont déjà circulé sur des voies françaises.

Ces considérations ont tout naturellement orienté les quelques dizaines de milliers de techniciens dont nous parlions plus haut, vers des solutions à l'un des problèmes les plus importants de l'évolution du machinisme au XX^{me} siècle : éviter à l'homme d'être dépassé par la machine qu'il a créée.

La cybernétique, ou science de la pensée artificielle, en analysant les processus de rétroaction d'un effet sur ses causes, a permis de généraliser des systèmes dont Watt avait donné un bel exemple avec son régulateur à boules.

Les successeurs de Georges Westinghouse trouvent, dans le domaine des Servo mécanismes Industriels, agissant comme le réseau complexe des nerfs sur la fonction motrice du cerveau, la généralisation des principes appliqués déjà au freinage et à la signalisation : l'utilisation de l'interaction des effets sur leurs causes, mais de plus la sélection de certains d'entre eux pour les asservir à un but indéterminé.

L'ère est maintenant ouverte où l'homme n'agissant plus directement sur la machine, réglera simplement un cerveau pensant pour lui à la vitesse de la lumière. Il lui restera cependant toujours à définir ce but et surtout à veiller à la fidélité de ce cerveau qui ne devra ni dépasser, ni méconnaître les fins pour lesquelles il aura été créé.

La révolution « élastique » de la technique des voies ferrées

par Henri GIROD-EYMERY

Président de la Société d'Etudes Ferroviaires

Le Chemin de fer a cent cinquante ans. Tout le inonde est au courant de ses derniers progrès en matière de confort. Chacun connaît les. merveilles techniques que constituent les locomotives d'aujourd'hui et les records établis.

Il est toutefois un domaine ferroviaire où le progrès s'était peu fait sentir jusqu'à ces dernières années : celui de la voie proprement dite. On sait que les premiers rails métalliques étaient en fonte. En 1820, le puddlage permit le rail en fer. II fallut attendre 1858 et l'audace convaincante d'un fournisseur, Bessemer, pour faire adopter les premiers rails d'acier. Sauf pour le poids au mètre et pour la longueur des barres, qui atteignent couramment 24 et 36 mètres, la voie continuait d'être posée comme au début du 19e siècle. Les rails étaient fixés plus ou moins rigidement par des crampons ou des tire-fonds sur les traverses en bois ou par des boulons sur les traverses métalliques. Les rails étaient réunis par des éclisses boulonnées, en réservant un jeu pour permettre la dilatation sous l'effet des variations de la température.

En somme, la voie était constituée par une succession de points faibles : les joints boulonnés générateurs des chocs rythmés berçant les voyageurs et détruisant progressivement la structure même de la voie.

On n'osait pas souder les rails en pensant aux effets de la dilatation, et c'est pourquoi, depuis que les chemins de fer existent, des milliers de brevets ont été pris pour supprimer les chocs aux joints. L'expérience a montré soit l'inefficacité de ces dispositifs, soit leur prix prohibitif ou le« obligations exorbitantes de leur entretien.

Il fallait donc souder les rails et concevoir une fixation des rails qui supprime radicalement la dilatation.

On n'accomplit pas une telle révolution sans avoir étudié à fond les problèmes à résoudre.

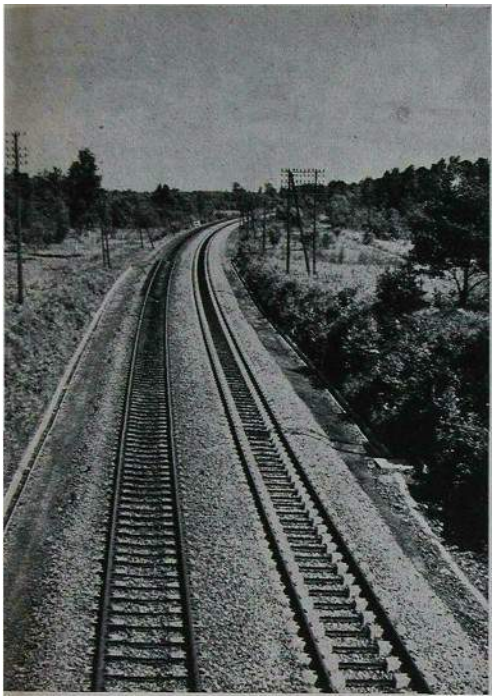
C'est donc la première tâche qui fut entreprise par la Société Nationale des Chemins de Fer Français à l'occasion de la reconstruction du réseau en 1945, sous l'impulsion du Directeur de la Voie : M. Robert Lévi. L'utilisation des appareils de détection et de mesure les plus récents permit tout d'abord d'analyser complètement pour la première fois les contraintes, les vibrations, les accélérations élevées qui causent, à des titres divers l'usure et la destruction des composants de la voie.

L'inventaire et la mesure de ces causes permit de fixer les conditions idéales à satisfaire pour obtenir une voie ferrée de haute qualité, résistante aux facteurs d'usure et de dislocation, et par ces raisons plus économique et plus confortable que la voie classique.

Il restait à mettre ces données en pratique et à trouver les dispositifs concrets remplissant les conditions théoriques. Ce fut un important travail de recherche, de calcul, d'essais en laboratoire et en voie qui réunit dans une tâche commune les ingénieurs de la S. N. C. F. et les industries françaises spécialisées de l'acier et du caoutchouc.

M. Roger Sonneville, chef de la Section des Recherches des Installations Fixes de la SNCF prit une grande part dans tous ces travaux.

La suppression des joints impliquait la suppression de la dilatation en empêchant le rail



Voies *soudées en longueurs de 800 m avec fixations doublement élastiques sur traverses mixtes en béton* ***S.N.C.F. >R.S.***

de se déplacer par rapport aux traverses. Il convenait d'autre part que la fixation du rail aux traverses absorbe les chocs et amortisse les vibrations nocives. C'est en combinant les caractéristiques et le fonctionnement crime semelle en caoutchouc de composition et de forme spéciales, avec des lames d'acier assujettissant le rail que cette fixation doublement élastique a résolu le problème.

Un autre problème était à résoudre : celui de l'approvisionnement en traverses. Le bois fut longtemps le seul matériau utilisé. Matière vivante, il possède des qualités intrinsèques eminentes. D'autre part, il vieillit et sa vie est relativement courte comparée à la longévité des, autres matériaux métalliques et minéraux utilisés pour la construction des voies ferrées. En outre, le bois ne pousse que lentement, et ses utilisations, qui s'étendent chaque jour, dans le domaine de la cellulose et de la chimie en font un matériau de plus en plus noble, réservé à des usages plus rémunérateurs que la pose dans le ballast.

La traverse d'acier, fort répandue dans certains pays, ne présente en fait d'avantages techniques que dans des cas bien déterminés : lignes sinueuses à trafic léger par exemple. Son prix est élevé et toujours supérieur à la traverse en bois. Elle demande, pour se conserver en bon état un entretien suivi de la voie.

Les Chemins de Fer Français avaient trente ans d'expérience de traverses en béton, dont certains types, notamment les « Vagneux » avaient donné satisfaction sur les lignes à trafic limité. Plusieurs types de traverses munies de fixations doublement élastiques furent essayés : traverses en béton précontraint et traversés mixtes S. N. C. F. - R. S. en acier et béton vibré. C'est ce dernier type, dû à M. Sonneville, qui a été le premier au point.

Dans beaucoup de pays, les problèmes à résoudre étaient les mêmes qu'en France. Les relations internationales qui existent entre les réseaux tant sur les plans scientifique, technique que sur celui de l'exploitation, mirent l'expérience de la S. N. C. F. à la disposition des chemins de fer étrangers.

Le système des fixations doublement élastiques est aujourd'hui utilisé en Hollande, au Danemark, en Belgique, Suisse, Autriche, Italie, Espagne, Portugal. Dans tous ces pays la soudure des rails par longues barres de plus de 800 mètres se répand. Les traverses en béton R. S. fabriquées localement, à des prix qui sont au plus celui de la traverse en bois se rencontrent maintenant hors d'Europe : en Algérie, Tunisie. Sahara, Congo Belge, Afrique du Sud, Iran, Ceylan, Viet-Nam.

Devant le rapide développement de cette technique raisonnablement révolutionnaire, il est une fois de plus permis de dire que dans la gamme variée des moyens de transport, le chemin de fer garde sa place et améliore ses services, d'une manière parfois spectaculaire, mais toujours dans l'intérêt général des économies qu'il contribue à développer.

1. L'Organisation Internationale
International Organization

001 : 061.1 (100) : 061.2

UNESCO. *List of International Non-Governmental Organizations approved for Consultative Arrangements/Liste des organisations internationales bénéficiant d'arrangements consultatifs*. Paris, Unesco, 19 av. Kléber, 18 feb. 1955, 28 X 22 cm, 25 p. (Unesco/ODG/7).

001 : 061.1 (100) : 061.2

UNESCO. *Register of International Non-Governmental Organizations with which Unesco maintains informal relations/Registre des organisations internationales non gouvernementales avec lesquelles l'Unesco entretient des relations non officielles*. Paris, Unesco, 19 av. Kléber, 2 mai 1955, 28 X 22 cm, 31 p. duplic.

016 : 327.3

BUREAU INTERNATIONAL CATHOLIQUE DE L'ENFANCE. *Eléments de bibliographie sur l'éducation du sens international chez l'enfant/Bibliography on the development of an international sense in children/Bibliografia sobre el desarrolla del sentido internacional en los ninos.* Paris, le Bureau, 31 rue de Fleurus, 27 X 21 cm, 30 p. duplic.

Ensemble de références bibliographiques de livres et d'articles de revues sur le sujet du 5e Congrès organisé par le B.I.C.E. à Venise, du 2 au 8 mai 1955. Les références sont classées d'après le thème de chacune des commissions du Congrès. Cette brochure a été jointe aux documents de travail préparatoires au Congrès.

016 : 327.394

ASSOCIATION DES INSTITUTS D'ETUDES EUROPEENNES. *Bibliographie européenne.* In : *Bulletin du Centre Européen de la Culture.* (Genève), Centre Européen de la Culture, n° 5 (1954), p. 3-26.

La bibliographie se répartît en six principales catégories : recueils de textes, bibliographies ; géographie et ethnologie: histoire de l'Europe, histoire du Mouvement européen ; économie ; théories politiques, fédéralisme; connaissance de l'Europe, psychologie des peuples européens. Seuls les ouvrages les plus importants et ayant un objet assez vaste sont mentionnés, avec indication du contenu en français et en allemand. Une dernière partie de cette bibliographie donne une liste avec adresses des périodiques européens publiés en Allemagne, Autriche, Belgique, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

061.3 : 61 (100)

CONSEIL DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DES SCIENCES MEDICALES. *L'organisation d'un colloque. Conseils pratiques.* In : *Bulletin* (Paris), Je Conseil, vol. V, nos 3-4, juill.-déc. 1954, p. 5-29.

061 (100) : (493)

SPEECKAERT. G. P. *Présence de la Belgique dans l'organisation internationale.* In : *Société Belge d'Etudes et d'Expansion. Bulletin bimestriel.* (Liège), 53° année, n° 161, mai-juin-juillet 1954, p. 647-652.

Une série de précisions et de chiffres comparatifs sur l'apport belge à la coopération internationale, dans le passé et le présent. L'auteur invite, en terminant, les nations à rivaliser d'initiatives et de générosité dans ce domaine qui rassemble les meilleures ressources de l'intelligence et de la volonté.

172.4 : 304 (100)

CALOGEROPOULOS-STRATIS, Prof. S. *Le facteur social dans l'organisation de la paix.* In : *Société Belge d'Etudes et d'Expansion, Bulletin bimestriel,* (Liège), 54e année, n° 164, janv.-févr. 1955, p. 187-192.

172.4 (058) (1955)

UK. NATIONAL PEACE COUNCIL. *Peace* Year *Book* Î955. London, National Peace Council, 29 Great James Street, 1955, 18 X 12,5 cm, 52 p.

The Peace Yearbook 1955 gives the up-to-date listing of organizations concerned with the problems of war and peace. The section on international organizations includes the UN and its Specialized Agencies, Inter-Governmental Organizations for Europe and International Non-Governmental Organizations- A list of British organizations and the books and pamphlets published in 1954 is also given. As initiated in last year's Yearbook the periodicals and news services of peace groups throughout the world is included. The reader will also find an account of defence expenditures, armed forces, war casualties, and treaties of alliance.

341.16

UNITED NATIONS. *Directory of the Specialized Agencies and United Nations Operating Agencies. Compiled by the Specialized Agencies Section.* New York, United Nations, 4 febr. 1955, 28 X 22 cm, 16 p. duplic.

362.7 (7/8)

BELTRAMI. Dr. Guillermo Morales. *Cooperacion Interamericana.* In : *Boletin del Instituto Internacional Americano de Protection a la Infancia,* (Montevideo), l'Instituto, Tomo 28, n° 4, Diciembre de 1954, p. 478-490.

L'auteur décrit !a coopération interaméricaine dans le domaine de la protection à la maternité et à l'enfance et la répartît en 5 principales catégories : aide matérielle, assistance technique, missions d'experts, bourses d'études et cours de perfectionnement.

616.8 : 061.2 : 341.16

REES, Dr. J. R. *The relationship of mental health societies to international governmental agencies.* In : *World Mental. Health* (London). World Federation for Mental Health, vol. 6, n° 4, dec. 1954, p. 175-179.

Text of an address made to the Technical Section on « Community Partnership in Mental Health » during the 5th international congress on mental health, in Toronto, August 1954.

677.4 (100)

NIGGLI, TH. *Collaboration internationale d'avant-guerre* (dans le domaine de la soie). In : *Bulletin de r Association Internationale de la Soie* (Lyon), l'Association, nov. 1954, n° 22, p. 30-32.

Lent démarrage sur le plan européen, efforts longtemps sans succès sur le plan international, incidences de la guerre et de la crise économique de 1930.

2. Études et Travaux des **ONG** Internationales
Research and Work of International NGOs

001 : 282 : 061.2 (100)

PAX ROMANA. *Le MIIC à Fatima.* In : *Pax Romana* (Fribourg), nouvelle série VII, n° 8, oct. 1954. p. 1 et 7.

Le sujet proposé à la 8e assemblée plénière du Mouvement International des Intellectuels catholiques était : l'apostolat dans les professions. Trois commissions ont siégé à la suite du congrès pour étudier : a).la formation spirituelle, intellectuelle et morale de l'universitaire catholique ; b) l'action individuelle et collective des professionnels chrétiens dans le milieu de leur profession ; c) les relations intérieures et extérieures des groupements affiliés à Pax Romana.

002 : 061.3 {100)

21e *Conférence de la Fédération Internationale de Documentation,* 20-25 *septembre* 1954. In : *Les Cahiers de la Documentation* (Bruxelles), Association Belge de Documentation, *8e* année, n° 10, déc. 1954, p. 140-145.

008 (4) (05)

Comprendre, Revue de, la Société Européenne de Culture. Venise, la Société, Ca' Giustinian, n° 12, oct. 1954, 32 X 23 cm, 201 p. h. textes.

Tandis que la première partie de ce numéro est consacrée aux activités de la Société Européenne de Culture et tout particulièrement à la réunion du Conseil exécutif tenue en avril 1954, à Florence, la deuxième partie réunit autour du thème « puissance soviétique, communisme et culture » une série d'études et d'enquêtes dues à la plume de personnalités eminentes du monde culturel. Citons notamment : « l'Asie et l'Europe » par Franz Altheim ; « Sommes-nous au seuil d'un nouveau Moyen âge? » par Umberto Campagnolo ; « Idéologie, technocratie et culture », par Pierre Emmanuel: «l'Europe et l'Orient soviétique », par J. Madaule ; « The nature of Soviet culture and its relation to the State », by S. R. Tompkins, etc.

061 (100) : 061.25

Conférence spéciale des organisations consultatives non-gouvernementales (28 juin 1954). In :

L'Enfonce dans le Monde. (Paris), Bureau International Catholique do l'Enfance. *2*e année, n° 8. sept.-oct. 1954. p. 5-6.

149.914 : 061.3 (100)

CONSEIL SPIRITUEL MONDIAL. *Le neuvième congres du Conseil Spirituel Mondial à Londres,* 17-19 *septembre* 1954. U*ne enquête sur les guérisons spirituelles.* In : *Pro Humanitate* (Bruxelles), le Conseil, 7e année, n° 10, oct. 1954, p. 79-83.

172.4

La campagne mondiale contre la préparation de la guerre atomique, Questions et réponses. Vienne, Secrétariat du Conseil Mondial de la Paix, Estate-Haus. Möllwald-Platz 5. 13,5 X 10,5 cm. 12 p.

Ed. anglaise : The world campaign against the preparations for atomic war. Questions and answers.

Ed. espagnole : La campana mundial contra la preparacion de la guerra atomica. Preguntas y respuetas.

172.4 : 061.2 (100)

WORLD COUNCIL OF PEACE. *Meeting of the Bureau of the World Council of Peace (Vienna, January* 17-19, 1955). In : *Bulletin of the World Council of Peace,* (Vienna), the Council, 2nd Year, n° 4, febr. 15, 1955, p. 3-10.

246.8 : 061.3 (100)

IIe Congresso Internazionale di Musica Sacra, Vienna, 4-10 *ottobre* 1954, *In : Bollettino degli* « *Amici del Pontifico Istituto di Musica Sacra* », (Roma) Anno VI n. 4, Diciembre 1954, p. 11-15.

31 : 621.3 (100)

UNION INTERNATIONALE DES PRODUCTEURS ET DISTRIBUTEURS D'ENERGIE ELECTRIQUE. *Statistiques années* 1951-1952. *Renseignements provisoires pour 1953/Statistics Years* 1951-1952. *Provisional Figures for* 1953. Paris, l'Union, 12 Place des Etats-Unis, 30 X 21 cm, 56 p.

325.254 : 061.2 (100)

CLOUZOT, Daniel. *La Conférence des Organisations Non-Gouvernementales intéressées aux Migrations.* In : *Way Forum (*Paris), Assemblée Mondiale de la Jeunesse, n° 12 (1954), édition spéciale « Jeunesse et Migration », p. 39-43.

Courte introduction aux buts et à l'activité actuelle de la Conférence suivi d'un aperçu de l'activité de quelques O.N.G. qui travaillent pour les réfugié» et les migrants.

327 : 061.5 (100)

CARNEGIE ENDOWMENT FOR INTERNATIONAL PEACE. *Institutes and their publics. Proceedings of the Ititernational Conference of Institutes of International Affairs. New* York, *October* 1953. New York, Carnegie Endowment, United Nations Plaza at 46th Street, (1954), 21,5 X 14 cm. 156 p.

This book comprises the Proceedings of the Conference of Institutes of International Affairs which took place in New York in October 1953, under the auspices of the Carnegie Endowment for International Peace, the Foreign Policy Association, the Woodrow Wilson Foundation and the World Peace Foundation. The volume has been prepared at the request of the participants in this meeting and makes available the main documents of the conference and a brief summary of the proceedings. There are three main themes : 1. The evolution of the United Nations ; 2. The forces that shape foreign policy and 3. The purposes, policies, programs and problems of institutes.

327 (47)

PHILIPPOVICH, Thomas. *La politique étrangère communiste et l'intégration européenne.* Paris. Conseil de la Jeunesse Libre d'Europe Centrale et Orientale, 82, avenue Marceau, 24 X 16 cm, 47 p. (Etudes et Documents du Conseil de la Jeunesse Libre d'Europe Centrale et Orientale. I).

Brochure écrite par des jeunes, réfugiés en Europe occidentale, pour « décrire la situation dans laquelle se trouvent nos peuples et... mettre en lumière la tactique et les visées de la politique étrangère communiste ». La formule communiste de réunification de l'Allemagne et les visées communistes en France et en Italie sont mises en parallèle avec la solution qu'apporté l'intégration européenne aux problèmes économiques, sociaux et politiques, qui se posent à ces pays. La brochure conclut que la seule doctrine de politique étrangère possible pour le monde libre est la supranationalité.

331.64 (100)

MONASTIER, Hélène. *Paix, Pelle et Pioche. Histoire du Service Civil International de* 1919 *à* 1954. Paris, Editions du Service Civil International, 1955, 19 X 13 cm. 146 p.

L'ouvrage relate les origines et le développement du mouvement, né de la volonté des objecteurs de conscience, de faire un service civil en remplacement du service militaire. D'Europe, où des équipes travaillent notamment en France, en Suisse et en faveur des réfugiés espagnols, un groupe partira aux Indes dès 1934. Une nouvelle étape commence après la deuxième guerre mondiale avec l'ouverture de chantiers dans toute l'Europe éprouvée — notamment les « Castors » en France, et l'ouverture de nouveaux chantiers eu Inde, au Pakistan, en Algérie. Un chapitre est consacré à la collaboration

du S.C.I, avec les Nations Unies et avec d'autres organisations poursuivant les mêmes buts. En annexe, un index donne la structure de l'organisation, internationale et tous détails utiles concernant les organisations membres, les branches et groupes reconnus.

331.88 : 061.2 (100)

INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS. *News of the ICFTU. Decisions of the* 13th *Executive Board.* In : *Information Bulletin, (* Brussels). International Confederation, Vol. V, n° 23, 1 dec. 1954, p. 165-168.

331.88 : 282 : 061.2 (100)

FEDERATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS CHRETIENS D'EMPLOYES, TECHNICIENS, CADRES ET VOYAGEURS DE COMMERCE. *XVII^e session du Comité. Königswinter-Bonn,* 10-11 *septembre* 1954. In : *Revue,* (Bruxelles I, la Fédération, n° 4. 1954. p. 2-23.

331.88 (0 : 282) : 061.2 (100)

INTERNATIONAL FEDERATION OF CHRISTIAN TRADE UNIONS. *Activities of the IFCTU,* 23rd *Council Session in Brussels.* In : *Christlabor.* (Brussels) International Federation, Feb. 1955, p. 1-25.

335.5

THE SOCIALIST INTERNATIONAL. *The Communist network.* In : *Socialist International Information,* (London), the Socialist International, vol. IV, n° 49, 4 dec. 1954, p. 864-871.

Data relative to the structure and activities of the most important communist international organisations. The following are listed : World Federation of Trade Unions, International Union of Students, World Federation of Democratic Youth, Women's International Democratic Federation, World Federation of Scientific Workers, International Association of Democratic Lawyers, World Federation of Teachers Unions, International Organisation of Journalists, International Radio Organisation, International Federation of Resistance Fighters. The World Council of Peace is listed separately. The factual information on which this article is based was been taken from « Ost-Probleme », 16 October 1954.

341.217 (= 927)

BOUTROS-GHALI, B. Y. *The Arab League* 1945-1955. In : *International Conci iation* (New York) Carnegie Endowment for International Peace. n" 498, may 1954, p. 387-448.

This issue is particularly interesting for it is devoted to the Arab League, regional organization about which there is not a great of information available. The League seldom publicizes its activities and its records, written in Arabic, are for the most part, secret. Dr. Ghali, associate professor at Cairo University, is well acquainted with the subject and presents in a concise and interesting manner the historical background of the Arab League and its political and non-political activities.

342.724 : 061.3 *(100)*

9^e *Congrès mondial de l'Union Internationale Antiraciste, Paris, 9 et* 10 *octobre* 1954. In : *Nos Combats,* (Paris), 4^e année, n" 26, nov.-déc. 1954, p. 1.

343 : 061.3 (100)

Le sixième congrès international de droit pénal (Rome, 27 *sept.-3 oct.* 1953l. In : *Revue Internationale de Droit Comparé* (Paris), Société de Législation Comparée, 6^e année. n° 2, avril-juin 1954, p. 320-326.

355.257.7 : 061.3 (100)

FEDERATION INTERNATIONALE DE LA RESISTANCE. *Le II^e congrès de la FIR.* In : *Résistance Unie,* (Vienne. la Fédération, 2^e année, n° 6, nov.-déc. 1954, p. 16-18.

355.292.5 : 061.3 (100)

FEDERATION INTERNATIONALE LIBRE DES DEPORTES ET INTERNES DE LA RESISTANCE. *Motions adoptées par le* 3^e *Congrès de la FILDIR à Bonn.* In : *Déportation et Liberté* (Paris), la Fédération, oct.-déc. 1954, n° 6. p. 3-4.

362.71 : 061.2 (100)

UNION INTERNATIONALE DE PROTECTION DE L'ENFANCE. *La protection de 'enfance et La famille. Quelques aspects du problème. Travaux du congrès mondial* 1954, *tenu à Zagreb du* 30 *août au* 4 *septembre.* Genève. l'Union, 16, rue du Mont-Blanc, 1955, 23.5 X 16 cm, 271 p. Fr. s. 8.

English edition : *Child welfare in relation to the family. Some aspects of the problem. Proceedings of the World Congress* 1954 *held at Zagreb from* 30 *August to* 4 *September.*

Les travaux de ce congrès étaient consacrés aux problèmes que pose dans la pratique l'application du principe qu'un bon milieu familial est essentiel

Four le développement physique et psychique de enfant ainsi que pour l'équilibre de sa vie affective. Parmi les exposés présentés en séance plénière, signalons : le rôle et les responsabilités de la collectivité à l'égard de la famille, l'importance du milieu familial pour le développement physique et mental de l'enfant, la psychologie de l'enfant malade ou infirme du point de vue de la vie familiale et sociale, l'utilisation du casework dans les cas de carence familiale, le sens et la valeur des relations familiales dans des circonstances exceptionnelles. On trouvera également dans ce volume le texte des rapports et communications présentés dans les quatre sections du Congrès. Le volume se termine par la liste des quelque 400 participants dont 24 représentaient des organisations internationales, officielles et privées ; les autres provenaient de 32 pays différents.

362.865 (058) (100)

INTERNATIONAL YOUTH HOSTEL FEDERATION. *International Youth Hostel Handbook/Guide Internationales des Auberges de la Jeunesse /Internationales Jugendherbergs-Verzeichnis* 1955. Copenhagen V, International Federation, Vesterbrogade 35, 18.5 *X* 12,5 cm, 108 p. h-text.

362.95 : 061.2 (100)

WORLD UNIVERSITY SERVICE. *Annual Report* 1953 -1954. Geneva, WUS, 13 rue Calvin, 22X15 cm. 72 p. ill.

An historical sketch of W.U.S. is made in the introduction to this most recent Annual Report. A current survey of the work in five fields of action which make up the W.U.S. programme is given : student lodging and living, student health, educational equipment, refugee services and mutual education. A programme of action in all these fields is being carried on in 36 countries ; there is a report on the work done during the past year in all these areas. A series of 15 photographs illustrates the Annual Report.

363.2 : 335 : 061.2 (100)

INTERNATIONAL UNION OF SOCIALIST YOUTH. *Resolutions adopted by the 4th Congress of IUSY, Copenhague 29th October-lst November* 1954. Copenhague, International Union, Norrebrogade 159, November 1954. 28 X 22 cm, 14 p. duplic.

373.66 : 061.3 (100)

Le VII^e Congrès International des Ecoles de Service Social. In : *Informations Sociales, (*Paris). Union Nationale des Caisses d'Allocations Familiales, 9^e année, n° 4, avril 1955, p. 395-439.

On trouvera ici le texte des rapports, suivis de discussion, présentés au Congrès : « réalisations communautaires dans le domaine de l'hygiène et de l'entr'aide sociale ; leurs répercussions dans le service social », par le Dr Murray G. Ross ; « la place du travail pratique dans la formation en vue du service social », qui a fait l'objet de trois communications, Miss M. Hook (Etats-Unis), Mlle E. Morin (Italie), Mme E. Sailer (Autriche) : enfin un exposé d'ensemble par le Président du Comité International des Ecoles de Service social, le Dr J. F. de Jongh, sous le titre : « Les problèmes et les tâches que nous avons en commun ». Des représentants de 37 écoles de service social de dix-sept pays assistaient au Congrès, ainsi que des représentants des comités nationaux des écoles, des Nations Unies, de l'Organisation des Etats Américains.

380.8 : 656.2 : 061.3 (100)

FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS TOURISTIQUES DE CHEMINOTS. *Procès-verbal du 8^e Congrès International tenu au Grand Hôtel de Saltsjobaden (Suède} du 21 au 30 septembre* 1954. Paris, la Fédération Internationale, 23, rue Yves Toudic, 27 X 21 cm, 39 p. duplic.

54 - 061.3 (100)

UNION INTERNATIONALE DE CHIMIE PURE ET APPLIQUEE. *Comptes rendus de la dix-septième conférence. Stockholm* 29 *juillet-4 août* 1953. Paris. l'Union. Prof. R. Delaby, 4 av. de l'Observatoire, 1954, 27 X 21 cm, 171 p.

58 (47) : 061.2 (100)

Soviet Botanists Abroad. In : New *Tunes* (Moscow), Trud, n° 42, oct. 16, 1954, p. 29-31.

Interview with Academician A. L. Kursanov who headed the Soviet delegation at the 8th International botanical Congress held in August in Paris.

61 : 061.3 : 262.13

SS *Pie XII parle à la VIII^e- Assemblée de l'Association Médicale Mondiale.* In : *L'Osservatore Romano,* Edition hebdomadaire en langue française (Cité du Vatican). 5^e année, n° 40. 8 oct. 1954, p. 4.

616.8 : 061.3 (8)

REES J. R. *First Latin American Congress on Mental Health, Sao Paulo July 17th-22nd,* 1954. In : *World Mental Health* (London). World Federation for Mental Health, vol. 6, n° 4, déc. 1954, p. 201-202.

616.8 : 061.3 (100)

SODDY, Kenneth. *The Fifth International Congress on Mental Health, Toronto, August* 1954. *A retrospect.* In : *World Mental Health (* London). World Federation for Mental Health, vol. 6. n° 4, déc. 1954, p. 175-179.

621.3 : 001.4 (100)

COMMISSION ELECTROTECHNIQUE INTERNATIONALE- *vocabulaire Electrotechniqne International-Groupe* 12. *Transducteurs magnétiques/International Electrotechnical Vocabulary. Group.* 12. *Transductors.* Genève. Bureau Central de la Commission Electrotechnique Internationale. 39. route de Malagnou. 1955, 30 X 21 cm. VI-15 p.

621.7 : 262.13

Discours du Souverain Pontife au Congrès International de Fonderie. In : L'*Osservatore Romano.* Edition hebdomadaire en langue française (Cité du Vatican). 5^eannée. n° 40. 8 oct. 1954. p. 1.

656.2 : 061.2 (100)

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS. Report by *the Board of Management to the General Assembly. Extracts.* In : *Bulletin of the International Union of Railways, (* Paris), the Union, 26th Year, January 1955, p. 17-20.

656.6 : 061.2 (100)

ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE DES CONGRES DE NAVIGATION. *Rapport du Bureau Exécutif sur la situation générale de l'Association Internationale Permanente des Congres de Navigation, du* 1er *mai* 1953 *au* 30 *avril* 1954. In : *Bulletin de r Association.* (Bruxelles), l'Association, 28e année, n° 40, juillet 1954, p. 3-59.

Divers • *Varions*

001 : 061.1 (100.)

UNESCO. *Programme pour* 1955 *et* 1956 *et programme futur. Extrait des Actes de la Conférence Générale. Huitième Session Montevideo,* 1954. Paris, Unesco, 19 av. Kléber, 1955, 27 X 21 cm, 43 p. {8C/Résolutions, chapitre IV).

016 : 35 (8)

ORGANIZATION OF AMERICAN STATES. PAN AMERICAN UNION. *Bibliography on Public Administration in Latin America.* Washington DC, Pan American Union, 1954, 27 X 21 cm, 115 p. (Columbus Memorial Library, Bibliographic Series n°43).

3-058.811 : 061.2 (493)

LIGUE DES FAMILLES NOMBREUSES DE BELGIQUE. Les *responsabilités familiales. Exposé du thème du Congrès Général des* 12-13 *février* 1955. (Bruxelles, 1954k la Ligue. 21,5 X 13,5 cm, 254 p.

312 (4)
331 (4)

CONSEIL DE L'EUROPE. SECTION STATISTIQUE ET DOCUMENTATION. *Données statistiques à l'usage des organes du Conseil de l'Europe compilées par le Secrétariat Général. Population et Emploi/Statistical data for use by institutions of the Council of Europe compiled by the Secretariat General. Population and Employment.* Strasbourg, Conseil de l'Europe, nov. 1954, cahier n° l, 24 X 16 cm, 57 p.

Le premier d'une série de recueils statistiques destinés à permettre un meilleur jugement des conditions démographiques et de l'emploi en Europe, et portant sur tous les aspects du fait européen, Ce travail est entrepris en collaboration avec les organes statistiques nationaux. Une notice bibliographique est annexée.

325.254

A United Nations Plan for Refugees. Geneva, Office of the UN High Commissioner for Refugees. 1955, 23 X 17 cm, 40 p. ill.

The permanent solutions refugee programme undertaken by U.N.H.C.R. as a result of the General Assembly resolution of October 1954 is being directed primarily towards reducing the number of refugees still in camps. Its purpose is to held refugees to help themselves by resettling them where they can practice a trade or profession and have worthwile lives. Half of this story is told in pictures : 31 are to be found in these 40 pages. This is an interesting and attractive booklet about an important human problem.

338.984.4 : [622.33 + 669.1]

HENRI-VIGNES, Daniel. *Chronique de révolution institutionnelle de* /a *Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.* In : *Les Cahiers de Bruges,* Collège d'Europe. 5e année, n° 1, mars 1955. p. 10-16.

341.231

RIVLIN, Benjamin. *Self-determination and dependent, areas.* In : *International. Conciliation.* (New York), Carnegie Endowment for International Peace, n° 501 January 1955, p. 195-271.

This issue of International Conciliation is devoted to a study on self-determination and dependent areas. The author, Benjamin Rivlin, has sought to trace the evolution of the concept of self-determination within the United Nations in relation to colonial areas and to analyze the driving forces which have brought it into prominence. This excellent study is well-footnoted and is supplemented by a set of maps illustrating the decline of colonialism since the U.N. Charter was signed.

341.232.2 (100)

HIGGINGS, Benjamin and MALENBAUM, Wilfred. *financing Economic Development.* In : *International Conciliation* (New York), Carnegie Endowment for International Peace, n° 502, March 1955, p. 275-339.

The problem of financing the economic development of underdeveloped areas is the main topic of this issue of International Conciliation. The volume contains two separate articles which call attention to different aspects of the same basic problem. Dr Higgins' article, « Development Financing », deals with the mobilization of domestic resources and with the traditional external sources of foreign public funds ; Dr Malenbaum's emphasis, in his study « International Public Financing », is on the role that new or proposed sources of foreign public funds can play m the light of existing political and economic realities.

341.232.3 (4)

The Organization for European Economic Co-operation. History and Structure. Paris, OEEC, Chateau de la Muette. 1954, 4th edition 24 X 15.5 cm, 37 p. diagram.

This brochure is designed to provide information about the Organisation for European Economic Co-operation, its origins, its present structure and methods of work. Although the period alloted for its work, under the European Recovery Programme, came to an end in 1952 it became a permanent organisation as indicated by a Council Résolution of February 17, 1949 and continues its activity. The pamphlet contains three chapters : the first is devoted to the history of the O.E.E.C., the second to its structure and procedure and the last to a chronological account of its past achievements. This work also includes a diagram of the O.E.E.C. and a list of its recent publications.

341.24 (43 : 44) : 327.394

BRUXELLES, INSTITUT DES RELATIONS INTERNATIONALES. Les *accords de Paris d'octobre* 1954 *et l'Union de l'Europe Occidentale.* In : *Chronique de Politique Etrangère,* l'Institut, vol. VIII, n° 12. janv.-mars 1955, p. 1-235, (numéro spécial).

Ce numéro spécial donne, non seulement un historique et une analyse des accords signés à Londres et à Paris en septembre et octobre 1954, mais également le texte complet de ces accords ainsi que des accords signés à Bonn, le 26 octobre 1952, encore en vigueur, après interpolation des amendements. Cette étude permet une comparaison facile entre la forme originale des accords de Bonn et les amendements qui y furent apportés et qui sont insérés ici en caractères italiques, les passages supprimés étant remplacés par des astérisques : une étude comparative entre la C.E.D. et les accords de Londres, publiée dans *Le Monde* est reproduite in *extenso.* Un chapitre est, en outre, consacré au problème de la souveraineté allemande et des droits réservés aux trois puissances.

355.356 : 321.019.5 (73)

BUCHANAN, William. KRUGMAN, Herbert E., and VAN WAGENEN, R. W. *An international police force and public opinion. Polled opinion in the United States* 1939-1953. Princeton. Princeton University. 1954. 23,5 *X* 15,5 cm. 39 p. .publication n° 3 of the Center for Research on World Political Institutions in the Woodrow Wilson School of Public and International Affairs).

This well-documented little survey has two main objects : to evaluate the use and effectiveness of public opinion polls in the study of a complex issue in the field of international organization and to learn by implication something about the problem of identifying the types of persons usually referred to as « internationalists ». The question of an international police force was used for the poll. Opinion trend on these subjects was studied between the years 1939 and 1953 and tables show the variations in public opinion during these years. This very interesting and carefully-done study should throw some light on the level of knowledge about international questions in the United States.

37 (058) (100)

UNESCO et BUREAU INTERNATIONAL D'EDUCATION.

Annuaire International de l'Education 1954. Paris, Unesco. 19. av. Kléber et Genève, Bureau International d'Education, Palais Wilson, (1954), 24 *X* 16 cm, -111 p.

Soixante trois pays ont collaboré à la seizième publication de l'*Annuaire International de r Education,* lequel contient pour la première fois des données sur des pays qui n'y figuraient pas jusqu'ici. Les rapports sur le mouvement éducatif en 1953-1954 dans chacun de ces pays sont suivis du répertoire des autorités supérieures des Ministères de l'Instruction publique et ils sont précédés d'une étude globale qui, en offrant un aperçu sommaire des événements pédagogiques classés par catégories, remplit jusqu'à un certain point le rôle d'un index par pays et par matières. De l'ensemble de lu documentation fournie par les Ministères de l'Instruction publique se dégage une série de faits qui, par leur originalité ou, au contraire, par leur caractère plus ou moins universel, contribuent à donner à chaque nouvelle année sa physionomie propre.

ERRATUM

Par suite d'une erreur matérielle, notre numéro d'avril a indiqué page 239 le changement d'adresse de *l'Union internationale des Organismes Familiaux* (n° 424). Le changement indiqué concernait *l'Organisation Mondiale pour l'Education Préscolaire.* Il faut donc lire :

World Organization for Early Childhood Education 996.

New address :

c/o M^me^ Herbinière-Lebert, 134. bld Berthier. Paris 17^e^. Présidence et Secrétariat, Randersgade, 10, Copenhague.

Nous nous excusons vivement de cette erreur auprès des organisations intéressées et de nos lecteurs.

By mistake, our April issue indicates the change of address of the *International Union of Family Organizations* (n° 424) on p. 239. The given change concerns the *World Organization for Early Childhood Education* and should read as follows :

World Organizations for Early Childhood Education 996.

New address :

c/o M^me^ Herbinière-Lebert, 134. bld Berliner, Paris 17^e^. Présidence et Secrétariat, Randersgade, 10. Copenhague.

We hope our readers and the international organizations involved will excuse this error.

Les *innombrables activités de Nice, un des pôles du Tourisme Mondial*

Nice est incontestablement la capitale touristique de la Côte d'Azur et Ja Côte d'Azur est. sans contredit, un de? lieux de prédilection du tourisme national français comme du tourisme international.

Cette situation privilégiée, la ville de Nice la doit d'abord à sa situation géographique. Il est certain que si elle n'avait pas offert aux premiers Anglais venus sur ce rivage un climat d'hiver exceptionnellement tempéré, ceux-ci n'auraient jamais songé à faire construire un « sentier du bord de la mer » devenu aujourd'hui la triomphale « Promenade des Anglais » avec sa double chaussée, son large trottoir de huit kilomètres qui déroule son sillage merveilleux, bordé par les palaces, vers l'aérodrome, escale des plus grandes lignes internationales, au centre même de la ville.

Conception osée de la technique architecturale, cette réalisation grandiose est due à l'initiative de M. Jean Médecin, député-maire de Nice et président du Conseil général et est, pour tous, un lieu d'admiration.

En flânant, admirant la langueur d'une mer toujours calme et d'un ciel clément, vous serez émerveille par la magnificence des lieux.

Dominant la gracieuse baie des Anges, la promenade vous attirera par ses jardinets et parterres fleuris. ses palmiers et lauriers rosés et blancs, ses pins et son éclairage grandiose qui. la nuit venue, la signale à tous les automobilistes qui. par la Moyenne-Corniche, viennent de Monaco vers Nice.

C'est cette douceur du climat — température moyenne des mois d'hiver : 9 degrés avec une moyenne maxima de 13 degrés — qui fait également de Nice aujourd'hui, un centre de repos et de retraite pour tous les coloniaux qui viennent pour six mois, un an. dans la métropole ou y retournent définitivement. A telle enseigne qu'un Centre d'accueil colonial existe à Nice, au palais « Marie-Christine ». présidé par M. François Baudoin, gouverneur général honoraire des Colonies et qu'est née, en outre, une Association de la France d'outre-mer, affiliée à la Fédération des Associations régionales de Nice car cette ville est devenue en quelques lustres le vivant creuset où se brassent toutes les origines, depuis les plus proches provinces de France jusqu'aux plus lointains pays d'Afrique ou d'Orient.

Privilégiée par son climat. Nice l'est aussi par sa situation, au centre d'une des contrées les plus pittoresques, les plus variées, les plus riches en contrastes.

En 40 minutes d'auto de la place Masséna, voici le Mont-Chauve et ses 800 mètres d'altitude.

A 45 minutes de voiture, c'est Peira-Cava et sa forêt de Turini, si belle en été, et ses patinoires d'hiver. à 45 km de Nice et à plus de 1.500 mètres d'altitude.

A 1 h. 40 de voiture, voici « Auron» à 90 km de Nice et 1.600 m d'altitude : champs de ski, montepentes, hôtels nombreux. Un séjour d'été comme d'hiver vivifiant.

A 1 h. 30 de voiture, à travers des sites merveilleux par les gorges du Cians ou de Daluis, c'est enfin Valberg à 90 km de Nice et 1.800 mètres d'altitude, la station des sports d'hiver aux compétitions internationales dont le Grand Prix international de Ski de la ville de Nice est un des fleurons.

Le slogan : « *Nice : son soleil et* sa *neige* » se vérifie de décembre à juin car c'est le premier dimanche de juin que se court annuellement le Grand Prix Ski-Natation. Les concurrents partent à 8 heures pour Auron, courent à 10, déjeunent à midi, repartent à 15 heures et se départagent à 17 heures sur le plan d'eau de la Tour Rouge à l'est du port de Nice dans la « Grande Bleue » comme on aime ici à appeler la Méditerranée.

Mais au slogan «Nice : son soleil et sa neige ». répond un autre : « Ni*ce : la joie des bains de mer*» possibles de mars à novembre — et toute l'année pour les plus intrépides.

Puis c'est « »Vice, centre *d'excursions »* car à 30 km à l'est c'est la frontière franco-italienne et cet itinéraire est jalonné par Villefranche. dont la rade célèbre voit se dérouler chaque année le « Combat Naval fleuri » rehaussé par la présence des escadres française et américaine : Beaulieu-la-Reposante ; Eze haut-perchée. Menton, la Reine des fruits d'or, citrons et oranges.

Et. enfin, les belles et souriantes cités de Monaco et Monte-Carlo, pa-

rures enviées d'une région déjà si privilégiée.

Car. à 30 km à l'ouest, c'est Cannes et son Festival du Cinéma, sa Semaine Motonautique. Plus près, le Vieux Château-Musée de Cagnes. Antibes et ses remparts de vieille citadelle d'Antipolis. Juan-les-Pins. son sable et sa pinède, en été tout à la fois Quartier latin et Saînt-Germain-des-Prés.

Car. à 30 km au nord-ouest, c'est Grasse, la Cité des parfums; 30 km au nord-est c'est Sospel et la merveilleuse vallée de la Bevera.

Et puis voici, étages tout autour de Nice, des buts d'excursions multiples vers lesquels s'acheminent chaque jour des dizaines et des dizaines d'autocars bondés de touristes : Saint-Cézaire et ses grottes réputées, la Turbie. avec son bien connu trophée d'Auguste sur la Voie Julienne qui passe par Saint-Roman de Bellet, une des collines niçoises dont l'ensemble forme « La Ceinture de Vénus » chantée par le poète local Dominique Durandy : Saint-Marlin-Vesubie et le Boréon. la « Suisse Niçoise »: Tende, La Brigue. Saint-Jeannet aux raisins d'hiver délicieux. Saint-Vallier. les îles de Lerins en face de Cannes et combien d'autres sites remarquables.

Mais la ville de Nice elle-même vaut la peine qu'on s'y attarde : le Château et sa table d'orientation, les Jardins de la Villa La Côte, la forêt du-Mont-Boron, le Vieux-Nice et ses chapelles, le Monastère de Cimiez et son jardin. Gairaut et sa cascade. l'Eglise russe, le Musée d'histoire napoléonienne et locale installé Villa Masséna, le Musée d'histoire naturelle Barla, le Prieuré du Vienx-Logis, etc.

Nice ne possède pas seulement des casinos. Ceux-ci sont également théâtres et les meilleures comédies, les plus grands artistes du moment flamboient sur les affiches. Récitals de musique, de chant, de danses alternent avec les créations dont quelques-unes « Avant-Paris ». A l'Opéra Municipal, une saison lyrique étendue avec la participation de l'Orchestre philharmonique de la ville de Nice, un des meilleurs de France. Un théâtre de verdure en plein essor.

Et couronnant cet ensemble de réalisations artistiques, un « Printemps Musical ». dont le thème varié chaque année, comble d'aise et d'émotion mélomanes et profanes qui souhaiteraient que l'année entière ne fût. pour cette seule raison. qu'une seule saison.

Des récitals, des concerts encore à l'Artistique; des conférences internationales au Centre Universitaire méditerranéen ; la Foire Internationale de Nice; un Centre International d'Etudes françaises.

Combien d'initiatives privées ajoutent encore aux efforts de la collectivité pour faire de Nice un centre spirituel de haute culture.

Et puis, il y a les Fêtes, les toujours imitées, mais toujours inégalables Fêtes de Nice, fêtes d'hiver, de printemps, d'été, l'universellement connu Carnaval de Nice — ces trois mots valent un programme — les Batailles de Fleurs qui deviennent noctures durant la saison d'été où elles se transforment en nuits hawaïenne, tropicale, gréco-romaine, en nuit blanche, en nuit de la folie — les nuits élégantes de la saison hivernale au Palais de la Méditerranée et au Casino municipal, les redoutes et végliones costumés et masqués, les feux d'artifice et combien d'autres fêtes encore.

Conçu selon la technique moderne et s'inspirant des plus grandes créations mondiales, tels les hippodromes de Saratoga. Melbourne et autres lieux internationaux de réunions hippiques, le champ de courses de la Côte d'Azur est situe aux portes mêmes de la ville, à moins de 4 km, desservi par les routes nationales qui déroulent autour de lui leur gracieuse ceinture.

Bien que non encore achevé, les aménagements existant ont pu faire valoir toutes les qualités qu'il présente au cours des premières courses de trot dont la presse de tous les continents a fait l'éloge.

Cet encouragement très flatteur est un baume bienfaisant, incitant chacun à s'activer dans sa tâche, permettant ainsi de présager d'un grand avenir à cette réalisation qui. sous peu. les chantiers actuels ayant fait place aux majestueuses installations, sera le lieu de rendez-vous d'une élite.

Les plus importantes réunions y sont prévues durant huit mois de l'année, dont deux en nocturne.

Cet « event » touristique et sportif méritait d'être cité. Il n'exclut pas les possibilités d'installation d'un golf pour la création duquel des projets très intéressante sont à l'étude.

Et voici une bien rapide revue des actualités d'une cité, tout entière tournée vers l'accueil du touriste qu'elle séduit chaque fois à coup sur.

Il n'était pas possible qu'il en fût autrement car des brochures entières ne suffiraient point à décrire tous les charmes d'une région privilégiée.

Je n'ai voulu, ici. que donner un aperçu de l'essentiel.

Je serais satisfait, si le peu que j'ai dit. pouvait inciter le lecteur à venir, lui-même, découvrir le reste.

R. BOSIO.

Conseiller Général
des Alpes-Maritimes,
Adjoint au Maire de Nice.

Outre ^ indications habituelles, chaque annonce de congrès est, — dans la mesure du possible. — complétée par l'adresse du comité ou secrétariat local chargé de son organisation ainsi que par celle du secrétariat général (indiqué par les abréviations Sec. Gen.). La référence au numéro sous lequel l'organisation est décrite dans notre *Yearbook of International Organizations 1954-55* est donnée avec indication des changements d'adresse s'il y a lieu. Les informations nouvelles sont marquées d'un *. Le signs • indique qu'il s'agit d'une modification à une annonce publiée antérieurement.

In addition to the customary details each announcement includes, as jar as possible, the address of the local organising committee or secretariat, as well as that of the secretariat general indicated by the abbreviation " Sec. Gen. ". The number of the entry describing the organization in the 1954-55 edition of our Yearbook of International Organizations is *also given, and where necessary particulars of changed address are added. New information is distinguished by an asterisk *. The symbol • indicates an alteration in an announcement already published.*

JUILLET 1955 JULY

1-2 Jul — Int. League of Commercial Travellers and Agents - Annual Congress.	Dusseldorf (Germany)	Sec. Gen. Yearbook n" 473.
1-7 Jul — Office Catholique Int. du Cinéma - Journées d'études int. du film.	Dublin	S. O'Sullivan, 29. Dame Street. Dublin; Sec. Gen. Yearbook n° 1023.
1-8 Jul — Int. Electrotechnical Commission - Council meeting and 4 technical Committees meeting.	London	British Standards Institution, 28, Victoria Street, London, SW 1; Sec. Gen. Yearbook n° 747.
3-7 Jul — Altrusa Int. - Biennial Convention.	Toronto (Canada)	Miss Marjorie Lamb, 1002, Victory Building. 80, Richmond Street West, Toronto 1. Canada; Sec. Gen. Yearbook n° 1113.
4-8 Jul — Fédération Int. du Diabète - Congrès.	Cambridge (UK)	Diabetic Association, 152, Harley Street, London W.I; Sec. Gen. Yearbook n° 887.
4-8 Jul — The Biometrie Society - Int. Conference.	Sao Paulo (Brazil)	Dr Americo Groszmann, Caixa Postal 1620. Rio de Janeiro; Sec. Gen. Yearbook n° 770.
4-9 Jul — Fleurop-Interflora - Congrès mondial.	Vienne	Fraumuntersterstrasse, 25, Zurich.
4-12 Jul — Bureau Int. d'Education et Unesco - 18e Conférence int. de l'Instruction publique.	Genèv3	Yearbook nos 66 et 44.
4-14 Jul — Coordinating Secretariat of National Unions of Students - 5th Int. Student Conference.	Birmingham (UK)	Sec. Gen. Yearbook n° 951.

Reproduction autorisée. — Prière d'en mentionner la source : « Associations ».
Reproduction autorised. Credit line should read : « *Associations* ».

1955 JUILLET - JULY		INFORMATION
4-24 Jul — British Friends Service Council - Int. Seminar on « human factors in international tensions».	Chalfont St Giles (UK)	International Seminar Programme, Friends House, Euston Road, London N.W.1.
5-7 Jul — Ciba Foundation - Int. Colloquium on Ageing.	London	41, Portland Place, London W. 1.
5-8 Jul — Int. Federation of Unions of Employees in Public and Civil Services - 4th Post-War Congress.	Zurich (Switzerland)	Sec. Gen. Yearbook *n°* 503.
• 5-9 Jul — Conseil de l'Europe - 7e Session de l'Assemblée Consultative - Ire partie.	Strasbourg: (France)	Yearbook n° 42.
5 Jul - 6 Aug — ECOSOC - 20th Regular Session.	Geneva	Yearbook n° 1.
6-9 Jul — Commission int. des Industries Agricoles - Symposium sur les éléments non alimentaires ajoutés en vue d'améliorer les qualités organoleptiques des aliments : aspect, odeur, consistance, saveur.	Vienne	Sec. Gen. Yearbook n" 70.
7-8 Jul — World Veterans Federation Council meeting.	Copenhagen	Frihedsbevaegelsens Veteraner, Copenhagen.
7-11 Jul — European Molecular Spectroscopists Meeting.	Oxford (UK)	Dr H. W. Thompson, St John's College, Oxford.
8-10 Jul - Congrès Catholique Européen à l'occasion des " Journées catholiques d'Augsbourg".	Augsbourg (Allemagne)	
8-13 Jul — Int. Organization for Standardization - ISO/TC 61. Plastics.	Paris	Association Française de Normalisation, 23, rue Notre-Dame des Victoires, Paris 2e; Sec. Gen. Yearbook n° 752.
8 Jul - 8 Aug — World Council of Churches - Youth Department - Ecumenical Camp.	Netherlands	Ecumenical Work Camps, 17, route de Malagnou, Geneva, or 110, East 29th Street. New York 16.
9-10 Jul — The Socialist Int. - Int. Socialist Women's Conference.	London	Sec. Gen. Yearbook n° 353.
9-10 Jul — Socialist Union of Central-Eastern Europe - Conference.	London	Sec. Gen. Yearbook n° 354.
9-16 Jul — Union Int. des Architectes - 4° Congrès - Thème : L'architecture et l'évolution de l'habitation.	La Haye et Scheveningue	9, Burgemeester de Monchyplein, La Haye; Sec. Gen. Yearbook n° 478.
9-29 Jul — Study Conference on human problems of industrial communities within the Commonwealth.	Oxford (UK)	Industrial Welfare Society, 48, Bryanston Square, London W 1.
10-15 Jul — The Rosicrucian Order - Int. Convention and Rosicrucian Art Gallery.	San José (USA)	Sec. Gen. Yearbook n° 198.
10-31 Jul — Int. Seminar on "the problems and possibilities of co-existence".	Berlin	International Seminars, Geneva Quaker House, 94, rue de Lausanne, Geneva.
11-14 Jul — Int. Organization for Standardization - ISO/TC 72. Textile machinery and accessories.	Brussels	Institut Belge de Normalisation, 29, av. de la Brabançonne, Bruxelles; Sec. Gen. Yearbook n" 752.
11-15 Jul — World Brotherhood - 1st Fifth Year Assembly. Theme : Brotherhood for Peace and Freedom.	Brussels	Section belge de Fraternité Mondiale, secrétaire général, J. Overloop, 105. rue Dodonée, Bruxelles; Sec. Gen. Yearbook n° 993.
• 11-15 Jul — Int. Institute of Administrative Sciences - Round-Table.	Oxford (UK)	Royal Institute of Public Administration, 76 A, New Cavendish Street, London W. I.; Sec. Gen. Yearbook n° 377.

		INFORMATION
11-16 Jul — Int. Society of Christian Endeavor - 43rd Int. Christian Endeavor Convention.	Columbus (Ohio, USA)	Yearbook n" 218.
11-16 Jul — Int. Federation of Free Teachers' Unions - Congress. Main themes : programme of activities for next years and co-operation of teachers' unions.	Vienna	Gewerkschaft der Oeffentlich Angestellten, 7, Teinfalstrasse, Vienna; Sec Gen Yearbook n° 498.
11-17 Jul — Int. Union of Pure and Applied Physics - Int. Symposium on general relativity in honor of the 50th anniversary of the theory of relativity.	Bern	Prof. A. Mercier, Silderstrasse, 5, Bern; Sec. Gen. Yearbook n" 832.
12 Jul — The Socialist Int. - Council.	London	Sec. Gen. Yearbook n° 353.
12-14 Jul — Ciba Foundation — Int. Symposium on bone structure and metabolism.	London	41, Portland Place, London W. 1.
- 12-16 Jul — The Socialist Int. - 4th Congress.	London	Yearbook n" 353.
12-19 Jul — World's Student Christian Federation - Executive Committee.	Bièvres (France)	Sec. Gen. Yearbook n° 221.
12-20 Jul — World's YWCA - Seminar on the international responsibility of a world Christian movement.	Geneva	Yearbook n" 999.
14-16 Jul — 2nd Int. Seaweed Symposium.	Trondheim (Norway)	Prof. T. Braarnd, Institutt for Tang-og Taraforskning, Blindem, Oslo.
15 Jul — UN - Technical Assistance Board - Meeting.	Geneva	Yearbook n° 1.
* 15 Jul - 30 Aug — Fédération Mondiale des Anciens Combattants - Camp int. d'enfants «Notre maison».	Aspet (France)	Sec. Gen. Yearbook n° 437.
16 Jul — 6th Int. Whaling: Conference.	Moscow	Sec. Gen. Yearbook n° 73.
16-22 Jul — Baptist World Alliance - 9th World Congress and Alliance Jubilee.	London	Sec. Gen. Yearbook n° 154.
16-25 Jul — Comité Int. Olympique - 2^{eB} Jeux Méditerranéens.	Barcelone (Espagne)	Comité d'organisation : Rambla de Santa Monica, 22bis, 2°, Barcelona; Sec. Gen. Yearbook n° 1090.
16-25 Jul — Fédération Int. de Natation Amateur - Congrès.	Barcelone (Espagne)	Sec. Gen. Yearbook n° 1062.
16-28 Jul — The Imperial Society of Teachers of Dancing - Congress.	London	Yearbook n° 447.
16-30 Jul — 5th Int. Youth Meeting.	Düsseldorf (Germany)	Vereinigung für Internationale Jugendfreundschaft, Dusseldorf, Rathaus, Zollstrasse, 4.
• 17-19 Jul — Conférence des Organisations Int. Catholiques - Reunion d'information à l'occasion du Congrès Eucharistique de Rio de Janeiro.	Rio de Janeiro	Sec. Gen. Yearbook n" 278.
17-23 Jul — Int. Conference of Theatre Historians.	London	M. Sybil Rosenfeld, Joint Hon. Secretary, Society for Theatre Research, 103 Ralph Court, Queensway, London W. 2.

		INFORMATION
17-24 Jul — Union Int. du Cinéma d'Amateurs - 14e Congrès.	Angers (France)	Fédération française des clubs de cinéma d'amateurs, 128, boulevard Malesherbes, Paris 17e; Sec. Gen. Yearbook n° 1041.
17-24 Jul — 36e Congrès Eucharistique Int.	Rio de Janeiro	S.E. Mgr Helder Camara, Evêque Auxiliaire de Rio de Janeiro, Palacio Sao Joaquim, Rio de Janeiro.
18 Jul — Int. Water Supply Association - 3rd Int, Supply Congress and Exhibition.	London	Sec. Gen. Yearbook n° 756.
18-23 Jul — Association Int. de Psychotechnique - Congrès.	Londres	Mr Alec Rodger, National Institute of Industrial Psychology, 14, Welbeck Street, London W. 1; Sec. Gen. Yearbook n° 237.
19-22 Jul — Fédération Int. des Employes et des Techniciens - 11e Congrès ordinaire.	Copenhague	Dansk Handels-og, Kontormedhjaelperforbund, Vestre Boulevard 43, Copenhague V; Sec. Gen. Yearbook n° 497.
19-24 Jul — Semaines Sociales de France - Thème : Les techniques de diffusion dans la civilisation contemporaine.	Nancy (France)	Sec. Gen. 16, rue du Plat, Lyon 2e, France.
20-26 Jul — Congrès int. de philosophie, à l'occasion du Ier centenaire de la mort d'Antonio Rosmini.	Stresa (Italie)	Institute di Filosofia, Universita, Genova, Italie.
20-27 Jul — Organisation du Traité de Bruxelles - Conférence des recteurs des universités des cinq pays.	Cambridge (GB)	Sec. Gen. Yearbook n° 34.
• 20-30 Jul — World University Service - General Assembly.	Helsinki	Finland National WUS Committee, Mannerheimintje, SC VII, Helsinki; Sec. Gen. Yearbook n" 436.
21-24 Jul — World Council of Churches - Joint Committee Int. Missionary Council/World Council of Churches.	Davos (Switzerland)	Sec. Gen. Yearbook n" 211.
21-27 Jul — Union Int. de Chimie Pure et Appliquée - 17e Conférence générale et 14e Congrès de chimie organique.	Zurich (Suisse)	Conseil de la Chimie Suisse, Postfach 13, Bale, Suisse; Sec. Gen. Yearbook n° 831.
22-24 Jul — Young World Federalists - 9th Annual Congress.	Paris	Sec. Gen. Yearbook n° 344.
22-28 Jul — 3rd Pan African Congress on Prehistory. Theme : Prehistory of the Pan African Continent : anthropological and palaeontological research.	Livingstone (N. Rhodesia)	Dr J. D. Clark, Organizing Secretary, Rhodes-Livingstone Museum, P. O. Box 124, Livingstone.
23-28 Jul — Int. Association for Liberal Christianity and Religious Freedom - Congress. Theme : Liberal religion in an age of anxiety.	Belfast (UK)	Mr Robert Wilkinson, MBE, 59, Knock Eden Park, Belfast; Sec. Gen. Yearbook n" 165.
* 23-28 Jul — Congrès int. d'art dramatique religieux.	Oxford (UK)	
23 Jul - 13 Aug — Int. Seminar on "regionalism and world unity".	Otzenhausen (Saar)	Int. Seminars, Geneva Quaker House, 94, rue de Lausanne, Geneva.
24-31 Jul — Société Int. de Chirurgie - 16e Congrès.	Copenhague	Dr Hasner, 7, Blegsdamsvej, Copenhague: Sec. Gen. Yearbook n° 919.
24 Jul - 1 Aug — Pax Romana MIEC - Rencontre du Sous-Secrétariat des Elèves-Ingénieurs. Thème : Formes de matérialisme chez l'élève ingénieur catholique.	Aix-la-Chapelle (Allemagne)	Sous-Secrétariat Pax Romana, Ingénieurs. 18, rue de Varenne, Paris 7e; Sec. Gen. Yearbook n" 318.

1955 JUILLET - JULY		INFORMATION .
* 24 Jul - 8 Aug — Pre-Congress of the World Congress of Pythagorean Organizations.	Brussels	M. Jean Mallinger. 66, rue de Parme, Bruxelles.
25 Jul — Pan American Institute of Geography and History - 6th Session of the General Assembly; 7th Consultation on Cartography ; 4th Consultation on Geography ; 3rd Consultation on History.	Mexico	Sec. Gen. Yearbook n" 109.
25-28 Jul — Postal, Telegraph and Telephone Int. - Congress.	Wiesbaden (Germany)	Deutsche Postgewerkschaft, Untermainkai 70-76, Frankfurt a. M., Germany; Sec. Gen. Yearbook n° 513.
25-30 Jul — Congrès Int. d'Anatomie.	Paris	Sec. Gen. Yearbook n° 867.
25-31 Jul — Int. League for Modern Gymnastics - Congress.	Saarbrücken	Sec. Gen. Yearbook n" 1088.
25-31 Jul — Women's Int. League for Peace and Freedom - Executive Committee.	Geneva	Sec. Gen. Yearbook n" 330.
25 Jul - 5 Aug — World's YMCA - Int. Course on "the Christian Mission of the YMCA in the Community".	Mainau (Germany)	Sec. Gen. Yearbook n" 998.
26-29 Jul — World Movement for World Federal Government - 7th Annual Congress.	Paris	Sec. Gen. Yearbook n" 341.
27-29 Jul — Ciba Foundation - Int. Symposium on paper electrophoresis.	London	41, Portland Place, London.
27-30 Jul — Pilot Int. - Convention.	Los Angeles (USA)	Sec. Gen. Persons Building, Macon, Georgia, USA.
27-31 Jul — Watch Tower Bible and Tract Society - Regional Assembly.	London	Sec. Gen. Yearbook n" 207.
27-31 Jul — World Council of Christian Education - Int. Sunday School Conference.	Toronto (Canada)	Sec. Gen. Yearbook n" 210.
• 28-29 Aug — Int. Union of Pure and Applied Chemistry - Symposia on progress in the organic chemistry of macromolecules; development in the techniques of high polymers.	Zurich (Switzerland)	Doyen Wenger, Ecole de Chimie, boulevard des Philosophes, Genève; Sec. Gen. Yearbook n° 831.
28-30 Jul — Colloque int. sur les problèmes biochimiques des lipides.	Gand (Belgique)	Prof. R. Ruyssen, Laboratoire de Chimie médicale de l'Université, Sint-Jansvest, 12, Gand.
28-30 Jul — Int. Federation of Secondary Teachers - 26th Congress. Theme : School holidays in different countries : their purposes and how they may be used to promote educational and social ends.	Istamboul	Mr Halfs Ozgü, Secretary General, Teachers' Union of Turkey, P.K. 709, Istamboul: Sec. Gen. Yearbook n° 974.
28-30 Jul — Int. Federation of Teachers' Associations - Conference.	Istamboul	Sec. Gen. Yearbook n° 975.
29-31 Jul — Int. Committee of Electrochemical Thermodynamics and Kinetics - 7th annual meeting.	Lindau (Germany)	Dr E. Lange, Physikalisch Chemisches Laboratorium der Universität Erlangen, Germany; Sec. Gen. Yearbook n" 797.
* 29 Jul - 8 Aug — World's YWCA - European Ecumenical Youth Congress - Theme : Dialogue between Asia and Europe.	Leyden (Netherlands)	Sec. Gen. Yearbook n" 999.
30 Jul - 5 Aug - Fédération Int. de Sténographie et de Dactylographie - Congrès.	Monte-Carlo	Sec. Gen.. Aliceplatz, 1, Bad Nauheim. Allemagne.

1955 JUILLET - JULY		INFORMATION
30 Jul - 6 Aug — Universala Esperanto Asocio - 40th Universal Esperanto Congress.	Bologna (Italy)	CIT, Piazza Nettuno n° 2, Bologna; Sec Gen. Yearbook n° 324.
30 Jul - 7 Aug — Fédération Mondiale des Jeunesses Féminines Catholiques Camp d'amitié.	Burg Feuerstein (Allemagne)	Sec. Gen. Yearbook n" 1128.
30 Jul - 13 Aug — World University Service in co-operation with British National Union of Students and United Nations Student Association - Int. Summer University. Theme : The world is rich ?	Crofton Grange (Herts-UK)	British WUS Committee. 59, Gloucester Place, London W.1 : Sec. Gen. Yearbook n" 436.
31 Jul - 2 Aug — World Council of Churches - Executive Committee.	Davos (Switzerland)	Sec. Gen. Yearbook n" 211.
31 Jul - 4 Aug — World Confederation of Organizations of the Teaching Profession - Conference.	Istamboul	Sec. Gen. Yearbook n" 994.
31 Jul - 6 Aug — World Student Christian Federation - Annual Conference in co-operation with World's YMCA and YWCA.	Bièvres (France)	Sec. Gen. Yearbook n" 221.
31 Jul - 14 Aug — Fédération Mondiale de la Jeunesse Démocratique - 5e Festival mondial de la jeunesse et des étudiants pour la paix et l'amitié.	Varsovie	Sec. Gen. Yearbook n" 995.
Jul — Int. Union of Biological Sciences - Symposium on Biometry.	Campinas (Brazil)	Sec. Gen. Yearbook n° 825.
Jul — Alliance Int. du Tourisme - 5e Congrès int. de Tourisme Africain.	Elisabethville (Congo Beige)	Sec. Gen. Yearbook n" 1099.
Jul — Intergovernmental Committee for European Migration - General Assembly.	Geneva	Yearbook n° 64.
Jul — Int. Order of Good Templars - Int. Camp.	Melzen (Germany)	Mr Robert. Mc Kechnie, Secretary, 202. Holdenhurst Road. Bournemouth ; Sec. Gen. Yearbook n° 183.
Jul — Comité Int. de la Teinture et du Nettoyage - Congrès et Exposition.	Munich (Allemagne)	Fachvereinigung Farberei und Chemisch Reinigung, Farberstrasse 10-20, Hannover-Limmer, Allemagne; Sec. Gen. Yearbook n° 612.
Jul — ECOSOC - Technical Assistance Committee.	New York	Yearbook n° 1.
Jul — Fédération Int. de Lawn-Tennis - Assemblée générale.	Rome	Sec. Gen. Yearbook n° 1087.
Jul — Union Catholique Int. de Service Social - Réunion int.	Sao Paulo (Brazil)	Mr Francisco Paula Ferreira, Secretariat Brésilien de l'UCISS, 413, rua Sahara, Sao Paulo; Sec. Gen. Yeorbook n° 392.
Jul — Int. Society of Photogrammetry - 8th Congress.	Stockholm	Yearbook n" 821.
Jul — Pax Romana MIIC et MIEC - Semaine d'étude des femmes universitaires. Thème : La femme universitaire face au mariage et au célibat.	Suisse	Unio Academica Catholica, Obmoostr. 10 a, Zug; Sec. Gen. Yearbook nos 318 et 319.
Jul — Int. Friendship League - Int. Conference.	Switzerland	Sec. Gen. Yearbook n" 301.

1955 JUILLET - JULY		INFORMATION
Jul — World University Service - Int. Seminar.	Tokyo	World University of Japan, 1-2, Chôme, Nishi-Kanda, Chiyoda-ku, Tokyo; Sec. Gen. Yearbook n° 436.
Jul — Fédération Démocratique Int. des Femmes - Congrès mondial des mères.	Non fixé	Sec. Gen. Yearbook n" 1126.

AOUT 1955 AUGUST

1-5 Aug — Int. Congress of Plastic Surgery.	Stockholm and Uppsala	Dr Tord Skoog, Uppsala University, Sweden.
1-5 Aug — Int. Union of Leather Chemists Societies - 3rd Biennial Conference.	Stockholm	Dr K. H. Gustavson, President, Drottning Kristinas Vag, 47, Stockholm O; Sec. Gen. Yearbook n" 830.
1-6 Aug — Int. Union of Biochemistry - 1st General Assembly and 3rd Int. Congress of Biochemistry.	Brussels	Prof. C. Liebecq, Secretary of Congress, 17, place Delcour, Liège, Belgium ; Sec. Gen. Yearbook n" 803.
1-7 Aug — Int. Vegetarian Union - 14th World Vegetarian Congress.	Paris	Mr et Mme Brobecker, 21, rue de Diane, Argenteuil, Paris; Sec. Gen. Yearbook n" 929.
3-7 Aug — Int. Meeting of Neurobiologists and Symposium.	Groningen (Netherlands)	Dr J. Aliens Kappers, Department of Anatomy and Embriology, Oostersingel, 69, Groningen, Netherlands.
3-7 Aug — Watch Tower Bible and Tract Society - Regional Assembly.	Paris	3. Villa Guibert, Paris 16e; Sec. Gen. Yearbook n° 207.
3-12 Aug — Int. Pharmaceutical Students' Federation - 4th Conference and Camp.	Vienna	Mr Zeno Wolf, Chairman, Kolingasse, 19/4, Vienna IX; Sec. Gen. Yearbook n° 980.
6-9 Aug — Int. Council of Scientific Unions - 13th Meeting of the Bureau and 7th Meeting of the Executive Board.	Oslo	Det Norske Videnskaps Akademi, Oslo: Sec. Gen. Yearbook n° 804.
6-16 Aug - Pax Romana - MIEC - Rencontre int. d'étudiants. Thème : La famille.	Gemen (Allemagne)	Katholischer Akademikerverband, Niebuhrstrasse, 16 b, Bonn; Sec. Gen. Yearbook n° 318.
6-27 Aug — Int. Seminar on "the role of smaller nations in the world community".	Kranj (Yugoslavia)	Int. Seminar, Geneva Quaker House, 94, rue de Lausanne, Geneva.
7-11 Aug — World's Student Christian Federation - Consultation on Student work.	Bièvres (France)	Sec. Gen. Yearbook n" 221.
7-14 Aug — Fédération Int. du Sport Universitaire - Jeux d'été - Congrès - Assemblée générale.	San Sébastian (Espagne)	Sec. Gen. Yearbook n" 1077.
8-12 Aug — Pax Christi - Congrès.	Nimègue (Pays-Bas)	Sec. Gen. Yearbook n" 317.
8-12 Aug — Int. Landworkers' Federation and Int. Federation of Building and Woodworkers - Special Conference of forestry and sawmell workers.	Gävle (near Stockholm)	Svenska Skogs- og Flottningsartaetare-förbundet, Central Plan, 3, Gävle, Sweden ; Sec. Gen. Yearbook nos 506 and 520.
8-13 Aug — Fédération Int. pour l'Enseignement du Dessin et des Arts appliqués à l'Industrie - Congrès.	Lund (Suède)	Sec. Gen. Yearbook n" 967.

		INFORMATION
8-17 Aug — Fédération Int. des Semaines d'Art - Semaine d'art belge.	Belgique	Sec. Gen. Yearbook n° 1030.
8-20 Aug — UN - Ad Hoc Advisory Committee of Experts on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders.	Geneva	Yearbook n" 1.
8-20 Aug — UN - Int. Conference on peaceful uses of atomic energy.	Geneva	Yearbook n" 1.
• 9-12 Aug — Int. Council of Scientific Unions - 7th General Assembly.	Oslo	Det Norske Videnskaps Akademi, Oslo ; Sec. Gen. Yearbook *n"* 804.
10-14 Aug - Watch Tower Bible and Tract Society - Regional Assembly.	Nüremberg (Germany)	Am Kohlheck, 16, Wiesbaden-Dotzheim, Germany; Sec. Gen. Yearbook n° 207.
10-15 Aug — Association Européenne pour l'Etude du problème des Réfugiés - 5e Assemblée générale.	Helsinki	Prof. Dr Hsikki Tapio Waris, Brakenkatu, 4, Helsinki ; Sec. Gen Yearbook n° 399.
12-15, 23 Aug — World's YMCA - Conférence of Secretaries.	Paris	World Centennial Conference Office, 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e and Maison de la Chimie, 28, rue St-Dominique, Paris 7e; Sec. Gen. Yearbook n" 998.
12-23 Aug — World's YMCA - Older Boys Conference.	Paris	World Centennial Conference Office, 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e and Cité Universitaire, Int. University Centre and Campus, World Conference of Older Boys, Boulevard Jourdan, Paris 14e; Sec. Gen. Yearbook n" 998.
12-23 Aug — World's YMCA - Young Men's Conference.	Paris	World Centennial Conference Office, 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e and Palais de la Mutualité, 24, rue St-Victor, Paris 5e ; Sec. Gen. Yearbook n" 998.
12-23 Aug — World's YMCA - World Boys Camp.	Melun (France)	World Centennial Conference Office, 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e and - Le Rocheton ", La Rochette, Melun, Seine-et-Marne, France; Sec. Gen. Yearbook n° 998.
13-20 Aug — Int. Union for Land Value Taxation and Free Trade - 9th Int. Conference.	St Andrews (UK)	Sec. Gen. Yearbook n" 554.
14-15. 23 Aug - World's YMCA - Int. Association of Y's Men's Clubs - Conference.	Paris	World Centennial Conference Office, 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e and Maison de la Chimie, 28, rue St-Dominique, Paris 7e: Sec. Gen. Yearbook n° 998.
14-17 Aug — Union Int. des Syndicats des Industries Alimentaires - Congrès ordinaire.	Oslo	Norsk Baker -og Konditorforbund, Youngsgaten, 13. Oslo; Sec. Gen. Yearbook n" 510.
14-24 Aug — World's YWCA - Int. Camp.	Crêt Bérard Lake of Geneva (Switzerland)	Sec. Gen. Yearbook n° 999.
16-21 Aug — World Convention of Churches of Christ.	Toronto (Canada)	Sec. Gen. Yearbook n" 209.
16-23 Aug — World's YMCA - Centennial World Conference.	Paris	World Centennial Conference Office. 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e; Sec. Gen. Yearbook n" 998.

1955 AOUT - AUGUST		INFORMATION
17-21 Aug — Watch Tower Bible and Tract Society - Regional Assembly.	The Hague	Koningslaan, 1, Amsterdam, Netherlands; Sec. Gen. Yearbook n° 207.
17-25 Aug — Pax Romana - MIIC et MIEC - 23e Congrès mondial. Thème : "De l'université à la vie : les problèmes du jeune diplômé".	Nottingham (UK)	The Newman Association, Miss Mary Morath, Hon. Secretary, 31, Portman Square, London W. 1; Sec. Gen. Yearbook nos 318-319.
18-30 Aug — Int. Alliance of Women, Equal Rights, Equal Responsibilities - 17th Congress.	Colombo (Ceylon)	Association of the All Ceylon Women's Conference, 474, Galle Road, Kollupitya, Colombo, 3; Sec. Gen. Yearbook n° 1117.
19-28 Aug — 9th Int. Conference of Agricultural Economists.	Helsinki	Sec. Gen. Yearbook n" 689.
20 Aug — European League for Mental Health. Theme : The effect of the married woman working outside the home.	Istanbul	Sec. Gen. Yearbook n" 857.
20-28 Aug — Equipes Int. de Renaissance Chrétienne - 6e Semaine Int. de culture religieuse et professionnelle - Thème : La. théologie du mal et ses conséquences pour la vie professionnelle.	Azelo, Borne Overijssel (Pays-Bas)	Sec. Gen. Yearbook n" 759.
21-27 Aug — World Federation for Mental Health - 8th Annual Meeting. Thème : Family mental health and the State.	Istanbul	Turkish Society for Mental Hygiene, Ankara Caddesi, 15, Istanbul; Sec. Gen. Yearbook n° 945.
21-27 Aug — Int. Fellowship of Reconciliation - Conference.	Vaumarcus (Switzerland)	Sec. Gen. Yearbook n" 176.
22-24 Aug — Int. Council of Scientific Unions - Symposium on Solar Eclipses and the Ionosphere.	London	Sec. Gen. Yearbook n" 804.
22-26 Aug — Int. Federation of Business and Professional Women - Int. Silver Jubilee - Board of Meeting.	Geneva	Miss Ursula Bader, Wabersachkerstrasse, 26. Liebefeld, Berne, Switzerland ; Sec. Gen. Yearbook n° 1119.
22 Aug - 3 Sept — UN - Congress on the prevention of crime and treatment of offenders.	Geneva	Sec. Gen. Yearbook n" 1.
22 Aug - 9 Sept — Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation - Int. wool textile research conference.	Sydney, Geelong, Melbourne (Australia)	314, Albert Street, East Melbourne C.2, Victoria, Australia.
*22 Aug - 21 Sept — Fédération Int. d'Associations nationales d'élèves ingénieurs - Voyage d'information technique.	Allemagne, France, Italie	Sec. Gen., 14, rue Chateaubriand, Paris 8".
23 Aug — World's YMCA- Plenary Session of the World Council.	Paris	World Centennial Conference Office, 13, avenue Raymond Poincaré, Paris 16e; Sec. Gen. Yearbook n° 998.
• 23 Aug — World Federation of the Deaf - 2nd World Congress of the Deaf.	Zagreb (Yugoslavia)	Sec. Gen. Yearbook n" 434.
23-28 Aug — Int. Liaison Committee of Organisations for Peace-Conference. Theme : The scientific and psychological approach to peace problems to-day.	Oosterbeek (Netherlands)	Sec. Gen. Yearbook n° 303.
24-27 Aug — World's YWCA - Executive Committee,	London	YWCA Bedford House, 108, Baker Street, London W.1 ; Sec. Gen. Yearbook n" 999.

1955 AOUT - AUGUST		INFORMATION
24 Aug - 8 Sept — World's YMCA - Int. training course for student leaders.	Mainau (Germany)	Sec. Gen. Yearbook n° 998.
25-27 Aug — Int. Astronomical Union - Int. symposium on radio astronomy.	Manchester (UK)	Sec. Gen. Yearbook n° 790.
25-27 Aug — Int. Conference of the Boy Scout Movement - World. Jamboree.	Niagara (Canada)	Dr Domingo Romeu y Jaime, Chairman, Consejo Interamericano de Escultismo, Mazon n° 201, La Habana, Cuba.
25-31 Aug — World Council of Churches - Youth Department - Youth Faith and Order Consultation.	Canterbury (UK)	Sec. Gen. Yearbook n° 211.
25-31 Aug — Union interparlementaire - 44e Congrès.	Helsinki	Mr Lennart Heljas, Président du Groupe Finlandais, Ministre de l'Education, Parliament House, Helsinki; Sec. Gen. Yearbook n° 309.
26 Aug - 25 Sept — World Council of Churches - Youth Department - Ecumenical Camp.	Velletri (Italy)	Ecumenical Work Camps, 17, route de Malagnou, Geneva, or 110, East 29th Street, New York 16.
* 27-29 Aug — Union Mondiale des Organisations Féminines Catholiques - Journées d'études. Thème : L'éducation de la personnalité de la femme chrétienne.	Copenhague	Sec. Gen. Yearbook n° 1130.
28 Aug — Int. Committee of Military Medicine and Pharmacy - Meeting.	Istanbul	Sec. Gen. Yearbook n° 74.
28 Aug - 1 Sept — Office Int. de Documentation de Médecine Militaire - 18e Session.	Istambul	Sec. Gen.. Yearbook n° 74.
29 Aug - 2 Sept — Int. Association for Hydraulic Research - General Meeting.	Delft (Netherlands)	Yearbook n" 738.
29 Aug - 2 Sept — Fédération Int. de la Précontrainte - 2e congrès.	Amsterdam (Pays-Bas)	Sec. Gen. Jr. J.A. H. Hartmann, Groningsestraat, 15, La Haye.
29 Aug - 3 Sept — Alliance Int. du Tourisme - Assemblée générale annuelle.	Bruxelles	Sec. Gen. Yearbook n° 1099.
29 Aug - 5 Sept — Int. Astronomical Union - 9th General Assembly - Symposia on non -stable stars ; large scale structure of galaxies. Meeting of Joint Commissions on solar and terrestrial relationship.	Dublin	Sec. Gen. Yearbook n° 790.
29 Aug - 6 Sept — 14th Int. Horticultural Congress.	Netherlands	Dr G. de Bakker, Inspector Horticultural Research, Ministry of Agriculture, Bezuidenhoutsweg, 30, The Hague; Sec. Gen. Yearbook n° 687.

En raison du nombre élevé des réunions internationales qui se tiennent au cours des mois d'été, il ne nous est pas possible, faute de place, de donner les informations sur les réunions ultérieures. Nous rappelons que pour suppléer à cette lacune, un * Supplément au Calendrier » est publié quinze jours après la parution de la Revue et donne les informations récemment reçues, jusqu'aux dates les plus éloignées.

Because of the large number of international meetings scheduled for the summer months and the limited space here, it is not possitte for us to include notices of later meetings. We should like to remind our readers that, in order to fill this gap, we publish a « Supplement to the Calendar » two weeks after the publication of the Review. This supplement gives new information about meetings to be held during the next five or six years.