La limitation du poids des fardeaux à 75 kg

Autor(en): **Schifferstein, H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse**

Band (Jahr): **21 (1929)**

Heft 6

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-383734

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

la connaissance de l'Union générale des chemins de fer qu'il procéderait à la désignation de la commission d'experts pour la question de l'attelage automatique des véhicules de chemin de fer, dans sa session d'octobre 1929.

La limitation du poids des fardeaux à 75 kg.

Par J. Schifferstein.

La Fédération syndicale internationale (F. S. I.) s'est assignée comme tâche d'engager la conférence internationale du travail à élaborer une convention qui contienne l'interdiction du transport des fardeaux dépassant 75 kg. La requête de la F. S. I. ne se borne pas à une interdiction de tous les fardeaux dont le poids dépasse 75 kg. Certaines marchandises, notamment les machines, entrant dans le trafic international pèsent plus de 75 kg et leur poids ne peut être réduit. Ce que la F. S. I. désire est une interdiction du transport des fardeaux dépassant 75 kg qui entrent dans le trafic comme marchandises en masse et qui doivent être transportées par un seul homme. Le transport de quelques fardeaux de plus de 75 kg par des ouvriers habitués ne comporte aucun préjudice durable. Une atteinte au corps humain n'intervient que si des fardeaux dépassant 75 kg doivent être transportés pendant un certain temps.

La question de la limitation du poids des fardeaux a déjà été l'objet, avant la guerre, de desiderata, de brochures et d'examens. Dans les années 1890, elle occupa la Société suisse des meuniers. Cette association obtint alors un résultat positif en ce sens que le Conseil fédéral suisse promulgua en 1903 un arrêté, en vertu duquel il était interdit, dans les moulins et les entrepôts, de laisser soulever ou transporter par un seul homme des fardeaux dépassant 100 kg. Cet arrêté du Conseil fédéral devint caduque en 1920 par suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les fabriques, de sorte qu'aujourd'hui la question de la limitation du poids des fardeaux n'est pas réglementée par une loi, en Suisse comme partout ailleurs. Dans certains pays, la réglementation n'englobe que les fardeaux qui sont transportés par les femmes et les jeunes gens. Il n'y a que le Chili qui possède une réglementation légale s'étendant aux adultes du sexe masculin. Dans ce pays, la loi du 9 février 1923 fixe à 80 kg le poids maximum des sacs de marchandises de n'importe quel genre devant être portés par une seule personne.

Quelques chiffres des enquêtes exécutées par l'Union internationale des ouvriers de l'alimentation et la Fédération internationale des ouvriers des transports nous indiquent le poids des fardeaux qui sont encore transportés aujourd'hui. En Allemagne,

les sacs jusqu'à 150 kg sont usuels. En France, on a pu constater qu'il est encore transporté des sacs dont le poids brut dépasse 159 kg. Ces lourds sacs sont encore d'usage parce que 200 kg de grains donnent 157 kg de farine, avec lesquels on peut faire 200 kg de pain. Au port de mer d'Anvers, il est transporté des sacs

d'orge et d'avoine	pesant	75	kg
de blé	»	100	»
de soude	»	100	»
de sucre	»	125—145	»
de graines de lin	»	135—165	»

Dans les différents ports de mer de la Grande-Bretagne, le poids des sacs de céréales, de farine, de sucre, etc., devant être portés sur les épaules par un seul homme, oscille entre 90 et 150 kg.

Dans les entrepôts autrichiens, il est encore transporté des fardeaux d'un poids très élevé. Ainsi les sacs de riz pèsent 110 kg, les sacs d'amidon, de sucre, de soude, de farine, etc., jusqu'à 100 kg.

En Suède, les sacs de céréales pèsent en général 100—110 kg. En Angleterre et dans les autres pays, les conditions ne sont pas meilleures. Des fardeaux pesant jusqu'à 150 kg sont aussi transportés dans ces pays. Il n'y a qu'en Russie et en Hongrie où l'on trouve des chiffres moins élevés.

Le transport de lourds fardeaux a comme conséquence les plus graves préjudices corporels. Avant la guerre, on constatait déjà que le transport de lourds fardeaux entraînait la déformation de la colonne vertébrale, des hernies, des varices et d'autres dommages. A cette époque, on rencontrait déjà parmi les boulangers, les meuniers et les ouvriers de port de mer un beaucoup plus grand nombre de personnes atteintes d'hernies que dans les autres professions. Lors du mouvement des ouvriers meuniers pour l'obtention de l'interdiction des sacs dépassant 100 kg, les inspecteurs de fabrique suisses constataient que le nombre des meuniers atteints d'hernies augmente de plus en plus. Lors des examens de recrues, on s'apercevait que les meuniers présentaient une fois et demie de plus d'hernies que la moyenne globale de toutes les autres recrues.

On peut dire en général que le transport de fardeaux est une profession exposée une fréquence d'accidents très élevée. Si les larges sphères de la population sont encore trop peu renseignées sur les dommages que comporte le transport de fardeaux trop lourds, cela provient certainement du fait que les conséquences ne se manifestent presque jamais tout de suite. Ce n'est qu'au cours des années que les déformations corporelles se révèlent. C'est la raison pour laquelle les plaintes des travailleurs intéressés n'ont rencontré qu'un faible écho jusqu'à maintenant.

Le Bureau international du travail a présenté un rapport sur la question de la limitation du poids des fardeaux. Ce rapport contient les résultats des enquêtes faites par tous les savants notoires. Tous les représentants de la science sont unanimes à reconnaître que le poids maximum des fardeaux devrait être inférieur à 75 kg. Le Dr Loriga en est aussi arrivé au même résultat. En 1914, il soumit à l'Association internationale pour la protection légale des travailleurs un rapport détaillé sur cette question. Dans ce rapport, il concluait que le poids des fardeaux qu'un homme doit transporter pendant un jour de 7 à 8 heures ne doit pas dépasser 60 kg.

Le côté économique de la question, qui ne doit pas être perdu de vue dans l'élaboration d'une loi fixant le poids maximum des fardeaux, n'a pas été pris en considération dans les enquêtes scientifiques. Au point de vue économique, le poids maximum doit coïncidé avec le système métrique. On ne peut tabler que sur un poids de 75 kg, ou 50 kg si l'on veut un poids encore inférieur.

Le présent exposé montre que le maintien de l'état de choses actuel ne constitue pas une nécessité. Il serait dans l'intérêt de l'humanité qu'une convention internationale, réglementant le poids des fardeaux, intervienne le plus tôt possible. Les représentants patronaux du conseil d'administration du Bureau international du travail ont aussi adopté une attitude négative dans cette question. Ils la justifient en proclamant qu'ils sont étrangers à tout progrès. Car quiconque condamne des milliers d'êtres humains à un travail qui engendre la maladie et les infirmités ne possède pas encore cette conscience sociale dont la découverte doit être l'œuvre de notre siècle.

L'enquête de l'Union syndicale suisse sur les salaires, en automne 1928.

Nous vivons à l'époque des statistiques. Toutes les choses imaginables sont comptées, mesurées, recensées périodiquement. Et pourtant nous devons constater de grandes lacunes dans ces quantités de chiffres et cela justement où une statistique aurait le plus sa raison d'être. Jusqu'à présent, la *statistique sur le revenu* est restée un élément délaissé de la statistique économique et sociale. Pour juger la situation économique, il est certes très important de connaître les conditions du marché de l'argent, les cours de la bourse et le prix des marchandises. Mais il est tout aussi important d'établir la capacité d'achat des larges sphères de la population et ses fluctuations. Cela n'a pas seulement une grande importance pour l'observation des conjonctures, mais plus encore pour juger la situation sociale d'un peuple.