

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 AVRIL 1914.

Proposition de loi limitant la durée des prestations de travail dans l'exploitation des chemins de fer de l'État et les autres entreprises de transport.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

Le moment est arrivé où l'initiative parlementaire doit se manifester en faveur du personnel des chemins de fer et tout particulièrement en faveur du personnel roulant, afin de limiter d'une façon rationnelle et compatible avec les besoins du service, la journée de travail.

Les plaintes nombreuses qui se sont produites pendant ces dernières années, les réclamations du public et le désarroi que nous avons constaté chaque hiver sur nos lignes ferrées, tout cela nous incite à présenter aujourd'hui, sans plus tarder, une proposition de loi limitant la journée de travail des agents de notre réseau national et de tous les ouvriers et employés des administrations similaires à celle de nos chemins de fer.

Des propositions semblables ayant pour but la limitation de la journée de travail des ouvriers ont déjà été formulées au sein de notre parlement depuis 1898. Il est inutile de rappeler les propositions qui furent déposées successivement par MM. Helleputte et Louis Bertrand, qui tendaient à limiter la journée de travail des ouvriers industriels, afin d'empêcher de les soumettre au surmenage. Notre proposition, plus modeste, tend au même but pour une catégorie spéciale de travailleurs.

Après la protection des femmes et des enfants, la tendance générale de notre époque, dans tous les pays, est de réglementer la journée de travail des adultes. Il est reconnu sans conteste que c'est une question d'hygiène et de rendement de l'activité humaine.

Dans un ouvrage très documenté, John Rae, auteur anglais, a prouvé que les longues journées et le surmenage des ouvriers ont pour résultat la mauvaise qualité de la main-d'œuvre.

Sur notre railway, de l'avis même de M. le Rapporteur du Budget pour 1914, la conséquence des trop longues heures de travail s'est traduite par

« le relâchement dans la discipline et par le désarroi » que nous avons subi « malgré l'endurance et la bonne volonté dignes d'éloges du personnel ».

En Angleterre le mouvement est presque général vers la limitation de la journée de travail, non seulement à 10 heures, mais à 9 heures et à 8 heures pour certaines industries.

En France, où existe déjà une loi limitant la journée de travail depuis 1848, le gouvernement, par l'organe du Ministre du Commerce et de l'Industrie, et du Ministre des Travaux Publics, a établi des règlements restrictifs en ce qui concerne une partie du personnel des chemins de fer, et des injonctions ont été faites aux compagnies dans un but d'intérêt général.

M. Colson, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Conseiller d'Etat et Membre de l'Académie des Sciences morales et politiques de France, dans son ouvrage sur *Le travail et les questions ouvrières* s'exprime comme suit :

« Le manque de vigilance des mécaniciens, des agents chargés de manœuvrer les aiguilles et les signaux de ceux qui sont chargés de couvrir les trains arrêtés en pleine voie ou de donner les ordres de départ dans les gares, pourrait amener des catastrophes que le Ministre a jugé utile de prévenir en prenant les mesures nécessaires pour que le service ne soit jamais confié à des hommes surmenés par un travail excessif. »

En Allemagne, sur les chemins de fer de l'État prussien, la journée comprend environ 8 ou 9 heures de besogne. Plus de 50 p. c. des mécaniciens et des poseurs de voies travaillent moins de 9 heures par jour, mais 54 p. c. des aiguilleurs et des ouvriers manœuvrant les signaux sont occupés pendant 10 heures.

La loi fédérale suisse du 19 décembre 1902 a limité déjà et réglementé la durée du travail dans les entreprises de transports et de communications de ce pays.

L'article 2 de cette loi dit :

« La durée réelle du travail des fonctionnaires, employés et ouvriers ne doit pas dépasser 11 heures par jour. Le Conseil fédéral peut ordonner que cette durée soit réduite lorsque les circonstances spéciales rendent une réduction nécessaire. »

Notre pays ne peut pas tarder plus longtemps à réglementer d'une façon plus humaine et plus moderne, le travail des ouvriers de son railway, cet outil merveilleux qui a contribué pour une si large part au développement de son commerce, de son industrie, et qui fut l'objet indispensable de toute sa prospérité.

Il existe chez nous énormément de services qui s'étendent 12, 13 et 14 heures par jour, que l'on peut améliorer par une organisation intelligente et facilement ramener à 10 heures.

Il y en a d'autres qui exigent des présences de 11 à 12 heures, qu'une économie bien entendue commande de réorganiser sur des bases plus rationnelles. Il n'y a aucun doute que des agents moins surmenés, plus souvent relayés, seraient plus actifs, plus complaisants et jouiraient d'une meilleure santé.

Le bulletin de l'Association Amicale des chefs-gardes et gardes des Chemins

de fer de l'Etat belge, union professionnelle reconnue par arrêté ministériel du 6 juin 1911, dans son numéro du mois de février 1914, publie une liste récapitulative des prestations fournies pendant la période du 3 au 15 novembre 1913, par les gardes et chefs-gardes.

Il résulte du tableau des prestations relevées pendant cette période de douze jours, que la moins longue est de 14 heures 10 minutes, mais que celles dépassant 18 et 20 heures sont nombreuses.

Le comité exécutif de l'Union, qui signe l'article en question, affirme que la période de douze jours qu'il a choisie, ne l'a pas été avec intention, et qu'il s'est gardé de tabler sur des journées exceptionnelles ou de brouillard intense qui provoque le désarroi sur tout le réseau.

« Pendant cette période de douze jours, *neuf cent quarante-six* agents ont » fourni un total de *cinq mille quatre-vingt cinq* heures « de supplément », » c'est-à-dire en plus de leur journée normale. Ils ont fourni *dix-neuf cent vingt* » heures de supplément au delà de la journée *maximum* de 13 heures, » supplément qui se répartit sur 1,150 prestations. »

* * *

Les mécaniciens et les chauffeurs sont astreints par la force des choses aux mêmes prestations. Nous recevons tous les ans lors de la discussion du Budget des Chemins de fer, de longues et douloureuses plaintes contenant des faits dont beaucoup ont été rappelés à la tribune parlementaire.

Au Congrès international des mécaniciens et chauffeurs tenu à Liège en septembre 1908, nous avons entendu les délégués des agents de l'Etat belge se faire l'écho de leurs collègues soumis à des prestations dont la longueur est inconnue à l'étranger, surtout en France et en Angleterre.

Un orateur, parlant des heures de travail auxquelles le personnel roulant était soumis, disait :

« Que vous dire, Messieurs, des services et des heures de travail qui nous » sont imposés ?

» Si nous nous voyons obligés de vous avouer que nos services actuels » comportent encore des prestations de 12 à 13 heures en temps normal, » prestations se portant en temps extraordinaire de 16 à 20 heures, et ce » sans aucune rétribution supplémentaire. C'est assez vous dire que si nous » nous plaignons, c'est que le service qui nous est imposé est excessif et que » nos réclamations sont fondées. »

* * *

Le même cri de douleur sort des poitrines des serre-frein. J'ai sous les yeux une petite brochure imprimée en 1911 et intitulée *La vie du serre-frein*, qui exhale les mêmes plaintes.

Le serre-frein aussi trime pendant 13, 14 et 15 heures, blotti dans sa petite cabine roulante qui n'est pour lui qu'un instrument de supplice, « ne sachant se tenir debout, où il a le corps serré comme dans un étau, où il lui est impossible de faire aucun mouvement. »

En été il est parfois brûlé par le soleil pendant de longues heures. En hiver il est torturé entre les quatre planches qui lui servent d'abri, par les vents qui lui fouettent la figure, par la pluie ou la neige qui le couvre, ou par la gelée qui l'engourdit.

*
* *

La Chambre des Députés de France s'est occupée il y a quelques années de la vie laborieuse du personnel des trains.

Dans un discours prononcé par M. le Député Zévaès, un passage concernant les machinistes et les chauffeurs mérite d'être signalé. Voici ce qu'il disait :

« Veuillez un instant considérer, Messieurs, combien nombreuses sont les
» qualités indispensables à ces travailleurs dans l'exercice de leur métier :
» intelligence éveillée, capacité technique, régularité mathématique dans le
» service, sobriété absolue dans la conduite, sentiment très net et très vif de
» la lourde et terrifiante responsabilité qui pèse sur eux et, dans les heures
» d'alerte ou de péril, clairvoyance prompte et esprit de décision. Considérez
» encore la situation légale exceptionnellement rigoureuse, et on le comprend, qui est faite au mécanicien par les lois et ordonnances de 1845 et
» de 1846 (pour la France). Le mécanicien ne peut abandonner son poste
» sous peine de six mois d'emprisonnement, il est responsable au départ du
» bon fonctionnement de sa locomotive et de son tender, il doit surveiller
» toutes les parties de sa machine, il doit constamment porter son attention
» sur l'état de la voie, il est responsable d'obéissance à tous les signaux, il
» doit ralentir à tous les points déterminés, etc...

» Et lorsque dans son rapport l'honorable M. Rose écrit que la condition
» des mécaniciens est devenue aujourd'hui plus facile avec le perfectionnement de l'outillage et la multiplicité des signaux, qu'il me permette de lui
» dire que son assertion est inexacte. La multiplicité des signaux ne simplifie
» pas la tâche; la non perception d'un disque peut produire d'effroyables
» conséquences; les trains se suivent plus nombreux et de plus près; les
» vitesses se sont accrues dans d'énormes proportions. Entre la machine rudimentaire de jadis qui faisait 40 kilomètres à l'heure et la machine Compound
» d'aujourd'hui, marchant à raison de 100 kilomètres à l'heure et deux fois
» plus compliquée, il n'y a aucune ressemblance : le travail et la responsabilité du mécanicien sont doublés.

» Considérez enfin, Messieurs, en vous plaçant à un autre point de vue, au
» physiologique, combien est pénible le métier auquel est astreint cette catégorie de travailleurs, à quels risques de mort ou de maladie, de blessure ou
» de mutilation ils sont exposés et comment, subissant les variations atmosphériques les plus brusques, secoués par une trépidation continue, ils
» voient rapidement décliner leurs facultés de résistance physique.

» Le docteur Duchesne, dont l'ouvrage « des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs » fait encore autorité
» établit que les maladies professionnelles de ces travailleurs sont les bronchites, les pneumonies, les cystites, les varicocèles, les hernies et les
» névralgies faciales.

» Lorsque les mécaniciens et les chauffeurs, écrit-il, commencent à monter sur les machines, ils éprouvent après un long trajet une courbature générale et une fatigue extrême dans les jambes et souvent un lumbago.

» Après dix ans de service continu, sous l'influence des secousses et surtout des vicissitudes atmosphériques, ils ressentent des douleurs dans les extrémités inférieures droites principalement avec un froid considérable aux genoux ; elles dépendent évidemment de la position qu'ils occupent sur la locomotive.

« Ces douleurs rhumatismales ne sont pas les seules : il y a en outre des douleurs sourdes, continues, persistantes, accompagnées d'un sentiment de faiblesse et d'engourdissement.

» Elles rendent la marche et la station debout très pénibles, elles se font sentir dans la continuité des os et dans les articulations fémoro-tibiales et tibio-tarsiennes; quelques-uns, lorsqu'ils sont restés longtemps assis ont de la peine à marcher en se levant; d'autres éprouvent ces difficultés en descendant de leur locomotive. Ces douleurs dépendent d'une affection de la moelle épinière qui a pour cause la station debout trop prolongée et la trépidation continuelle et presque inévitable des locomotives, elles augmentent avec le nombre d'années de travail sur les machines et entravent la bonne volonté des machinistes. »

*
* * *

J'estime, Messieurs, que ces considérations suffisent à justifier ma proposition.

Si j'avais besoin d'autres arguments, je pourrais ouvrir les volumes nombreux qui ont été écrits dans ces dernières années sur les questions sociales dans notre pays et j'y ferais d'amples moissons.

Il me suffirait de parcourir les ouvrages si bien documentés d'auteurs belges, français et anglais qui ont tous affirmé que les ouvriers belges; même ceux de l'État, devaient être protégés, tant au point de vue du contrat de travail, c'est-à-dire des longues journées et des maigres salaires, qu'en ce qui concerne l'hygiène, l'instruction scientifique et l'éducation morale.

*
* * *

Aux articles 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 9, j'ai indiqué les catégories d'ouvriers et d'employés auxquels s'appliquerait la loi, la longueur des prestations normales, la durée du repos et les jours de congé.

Les articles 7 et 8 s'occupent des exceptions, des cas de force majeure et de leur constatation.

L'article 10 s'occupe d'une catégorie d'agents, modestes mais extrêmement intéressants, dont la protection est urgente. Il est évident que les postiers qui sont chargés du triage des correspondances dans les voitures des trains, sont soumis à un travail souvent long et pénible. Quant aux aiguilleurs et cabiniers chargés pendant toute la journée ou pendant les longues nuits d'hiver de cette besogne régulière et absorbante telle que la moindre fausse

manœuvre pourrait produire les plus cruelles catastrophes et coûter la vie à des centaines de voyageurs, ils méritent la plus grande attention des législateurs.

Les articles 11 et suivants concernent l'application de la loi et, le cas échéant, indiquent les sanctions.

J'espère que nos collègues de tous les partis feront bon accueil à cette proposition de loi qui n'a d'autre prétention que d'apporter une faible contribution à l'édifice social de ce pays, dans le seul but d'améliorer le sort d'une catégorie de travailleurs dignes d'intérêt.

L. PÉPIN.



PROPOSITION DE LOI

limitant la durée des prestations de travail dans l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et les autres entreprises publiques de transport.

ARTICLE PREMIER.

La présente loi est applicable aux entreprises de transport faites par l'Etat, les provinces, les communes ou des sociétés particulières qui obtiennent des concessions des pouvoirs publics. Elle s'applique aux ateliers, usines et chantiers de ces administrations publiques ou privées dont le but est la création ou l'exploitation des transports par terre ou par eau.

ART. 2.

La durée maxima du travail des ouvriers, employés ou fonctionnaires au service des entreprises énumérées à l'article 1^{er} est fixée à 10 heures sur 24, et à 60 heures par semaine.

ART. 3.

L'intervalle entre chaque journée de travail doit être au moins de 12 heures.

Les repos hebdomadaires doivent être de 36 heures.

Les dimanches libres ne pourront pas être séparés de plus de 5 semaines.

WETSVOORSTEL

tot verkorting van den arbeidstijd in het spoorwegbedrijf van den Staat en in de overige openbare vervoerondernemingen.

EERSTE ARTIKEL.

Deze wet is van toepassing op de vervoerondernemingen door den Staat, de provinciën, de gemeenten of door bijzondere maatschappijen, waaraan de openbare machten concessiën verleen. Zij is van toepassing op de werkplaatsen, fabrieken en werven van die openbare of private besturen, welke ten doel hebben, het vervoer te land of te water in te richten of te ondernemen.

ART. 2.

De langste arbeidstijd der werklieden, bedienden of ambtenaren in dienst van de in artikel 1 vermelde ondernemingen wordt bepaald op 10 uren per etmaal en op 60 uren per week.

ART. 3.

De tijdruimte tusschen elken arbeidsdag moet ten minste 12 uren bedragen.

De wekelijksche rusttijden moeten 36 uren bedragen.

Tusschen de vrije Zondagen mogen er niet meer dan vijf weken verlopen.

ART. 4.

Outre les jours de repos hebdomadaires, il est accordé annuellement à tout ouvrier ou employé 15 jours consécutifs de congé avec salaire payé.

ART. 5.

Le service des agents des trains, des machinistes et chauffeurs, des serre-freins, des gardes et chefs-gardes commence dès que leur présence au poste est réclamée avant le départ du convoi.

Les parcours haut le pied, soit au départ, soit au retour seront comptés dans le calcul des heures de travail.

ART. 6.

Les livrets des agents des trains seront établis conformément aux règles des articles précédents.

ART. 7.

Les règles ci-dessus fixées ne pourront subir de dérogation qu'en cas de force majeure tels qu'accident, brouillard. Tout travail supplémentaire exécuté dans ces conditions au delà des limites légales, sera rétribué sur des bases à établir dans le mois de la mise en vigueur de la présente loi par les administrations intéressées.

ART. 8.

Toutes les dérogations aux dispositions légales concernant la durée du service et des repos seront inscrites dans un cahier spécial.

ART. 4.

Buiten de wekelijksche rustdagen wordt, elk jaar, aan elken werkman of bediende een verloftijd van vijftien achtereenvolgende dagen verleend met behoud van loon.

ART. 5.

De dienst van het treinpersoneel, van de machinisten en stokers, van de remmers, van de wachters en hoofdwachters begint vanaf het oogenblik, waarop hunne aanwezigheid ter plaatse vóór het vertrek van den trein wordt vereischt.

De ritten in lossen dienst, hetzij bij de heenreis, hetzij bij de terugreis, worden medegeteld bij het berekenen van den arbeidstijd

ART. 6.

De boekjes van het treinpersoneel worden ingericht naar het bepaalde in de vorige artikelen.

ART. 7.

Van bovenstaande regelen mag slechts afgeweken worden in niet voorziene en niet te beletten gevallen, zooals ongeval, mist. Elk overwerk, onder die omstandigheden verricht na den wettelijken arbeidstijd, wordt betaald naar grondslagen, die binnen ééne maand na de inwerkingtreding dezer wet door de betrokken besturen worden bepaald.

ART. 8.

Elke afwijking van de wettelijke bepalingen betreffende den arbeidstijd en de rusttijden wordt in een bijzonder boek ingeschreven.

Les motifs en seront formellement indiqués.

ART. 9.

La répartition des jours libres ou congés doit se faire pour une année civile ou pour une période de temps assez longue et doit être portée à la connaissance des employés au moyen d'un formulaire.

ART. 10.

Le personnel postal circulant est assimilé aux agents des trains en ce qui concerne les heures de travail, de repos et de congé. Il en est de même des aiguilleurs, cabiniers, pilotes et garde-barrières.

ART. 11.

Des fonctionnaires désignés par le gouvernement surveillent l'exécution de la présente loi. Leurs attributions seront déterminées par arrêté royal.

ART. 12.

Les fonctionnaires désignés en vertu de l'article précédent ont la libre entrée des bureaux des administrations visées par l'article 1^{er}. Ils peuvent exiger la communication des livres, carnets, registres, relatifs aux heures de travail du personnel. Les administrateurs, directeurs, ingénieurs, tous préposés et ouvriers sont tenus de fournir aux inspecteurs les renseignements qu'ils demandent pour s'assurer de l'observation de la loi. En cas d'infraction, les inspecteurs dresseront un procès-

De redenen daarvan worden uitdrukkelijk vermeld.

ART. 9.

De vrije dagen of de verloftijden moeten vooraf worden bepaald voor een burgerlijk jaar of voor een nog al lang tijdsverloop; daarvan moet aan de bedienden kennis gegeven worden door middel van een formulier.

ART. 10.

Het reizend personeel der posten wordt met het treinpersoneel gelijkgesteld, wat betreft de arbeids-, rust- en verloftijden. Deze regel geldt ook voor de wisselwachters, seinhuiswachters, loodsen en overwegwachters.

ART. 11.

Het toezicht op de uitvoering dezer wet wordt opgedragen aan door de Regeering benoemde ambtenaren. Hunne bevoegdheden worden bij koninklijk besluit geregeld.

ART. 12.

De krachtens het vorig artikel benoemde ambtenaren hebben toegang tot de kantoren van de besturen bedoeld bij artikel 1. Zij hebben het recht te eischen dat men hun de boeken, boekjes, registers betreffende den arbeidstijd van het personeel mededeelt. De beheerders, bestuurders, ingenieurs, aangestelden en werkklieden zijn verplicht aan de inspecteurs de inlichtingen te geven, welke zij vragen om te kunnen nagaan of de wet wordt nageleefd. Van elke overtre-

verbal qui fera foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie du procès-verbal sera dans les quarante-huit heures remise aux contrevenants, à peine de nullité.

ART. 13.

Tout administrateur, directeur, gérant, ingénieur ou préposé des établissements publics ou concédés visés à l'article 1^{er}, qui aura sciemment contrevenu aux prescriptions de la présente loi et des arrêtés relatifs à son exécution, sera puni d'une amende de 26 à 100 francs. L'amende sera appliquée autant de fois qu'il y aura de faits commis contrairement à la présente loi ou aux arrêtés royaux qui la compléteront.

En cas de récidive dans les douze mois à partir de la condamnation antérieure, les peines seront doublées sans que le total des amendes puisse dépasser 2,000 francs.

ART. 14.

Toute personne visée à l'article précédent qui aura mis obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi, sera punie des mêmes peines que celles visées à l'article 13, sans préjudice s'il y a lieu à l'application des articles 269 à 274 du code pénal.

En cas de récidive dans les douze mois, la peine sera doublée.

ding maken de inspecteurs een proces-verbaal op, dat als bewijs geldt behoudens tegenbewijs.

Op straffe van nietigheid wordt, binnen acht en veertig uren, een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreders afgegeven.

ART. 13.

Elke beheerder, bestuurder, zaakvoerder, ingenieur of aangestelde van de bij artikel 1 bedoelde openbare of geconcedeerde inrichtingen, die de bepalingen van deze wet en van de uitvoeringsbesluiten willens en wetens overtreedt, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 100 frank. De boete wordt zooveel maal toegepast als er feiten werden gepleegd in strijd met deze wet of met de koninklijke aanvullingsbesluiten.

Bij herhaling binnen twaalf maanden te rekenen van de vorige veroordeeling, worden de straffen op het dubbel gebracht; de gezamenlijke boeten mogen echter niet 2,000 fr. overschrijden.

ART. 14.

Elke bij het vorig artikel bedoelde persoon, die het door deze wet geregeld toezicht hindert, wordt gestraft met dezelfde straffen als die voorzien bij artikel 13, onverminderd, zoo er grond voor is, de toepassing van de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek.

Bij herhaling binnen twaalf maanden wordt de straf op het dubbel gebracht.

Art. 15.

L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi sera prescrite après une année révolue, à compter du jour où l'infraction a été commise.

Art. 16.

La présente loi sera obligatoire un an après sa publication.

Art. 15.

De openbare rechtsvordering wegens eene overtreding van deze wet verjaart door verloop van een volle jaar te rekenen van den dag, waarop de overtreding werd gepleegd.

Art. 16.

Deze wet wordt verbindend een jaar na hare bekendmaking.

L. PÉPIN.

J. MANSART.

E. ROYER.

LÉON TROCLET.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 29 APRIL 1914.

Wetsvoorstel tot verkorting van den arbeidstijd in het spoorwegbedrijf van den Staat en in de overige openbare vervoerondernemingen.

TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het oogenblik is gekomen, waarop het parlementair initiatief zich moet doen gelden ten voordeele van het spoorwegpersoneel en inzonderheid ten voordeele van het treinpersoneel, ten einde den arbeidstijd te verkorten op eene wijze die redematig is en strookt met de behoeften van den dienst.

Ten gevolge van de talrijke klachten die gedurende deze laatste jaren werden geuit, van de eischen vanwege het publiek en van de verwarring welke wij iederen winter op onze spoorlijnen hebben waargenomen, zijn wij er toe gebracht heden, zonder verwijl, een wetsvoorstel in te dienen tot verkorting van den arbeidstijd van ons spoorwegpersoneel en van al de werklieden en bedienden behoorende tot besturen welke met dat van onze spoorwegen kunnen gelijkgesteld worden.

Sinds 1893 werden reeds soortgelijke voorstellen om den arbeidstijd der werklieden te verkorten, bij de Kamer aanhangig gemaakt. Onnoodig te verwijzen naar de voorstellen, achtereenvolgens ingediend door de heeren Helleputte en Louis Bertrand en strekkende om den arbeidstijd van de nijverheidswerklieden te verkorten en te beletten dat zij afgebeuld worden. Ons voorstel gaat niet zoo ver; toch streeft het naar hetzelfde doel voor eene bijzondere klasse van werklieden.

Na beschermingsmaatregelen te hebben ingevoerd ten bate van de vrouwen en de kinderen, bestaat er hedendaags, in alle landen, een algemeen streven naar regeling van den arbeidsdag der volwassenen. Het wordt niet betwist dat het hier de hygiëne betreft, alsmede de voortbrenging der menschelijke bedrijvigheid.

In een werk, dat door bewijsstukken zeer is gestaafd, heeft een Engelsche schrijver, John Rae, bewezen dat de lange arbeidsdagen en de afmatting van de arbeiders slecht werk ten gevolge hebben.

Volgens de zienswijze van den Verslaggever van de Begrooting voor 1914 zelf, hadden de al te lange arbeidsuren op ons spoorwegnet ten gevolge, « dat de tucht verslapte en er ontreddering kwam, welke wij, ondanks het » lofwaardig weerstandsvermogen en den goeden wil van het personeel, » moesten onderstaan ».

In Engeland gaat men omtrent algemeen den weg naar verkorting van den arbeidsdag op, niet alleen tot 10 uren, maar tot 9 en zelfs tot 8 uren voor sommige bedrijven.

In Frankrijk, waar reeds sedert 1848 eene wet bestaat tot verkorting van den arbeidsdag, heeft de Regeering, door het toedoen van den Minister van Handel en Nijverheid en van den Minister van Openbare Werken, beperkende maatregelen ingevoerd, wat betreft een gedeelte van het spoorwegpersoneel en werden, in het algemeen belang, bevelen gegeven aan de spoorwegmaatschappijen.

In zijn werk *Le Travail et les Questions ouvrières*, heeft de heer Colson, Algemeene Opziener van Bruggen en Wegen, Raad van State en lid van de *Académie des sciences morales et politiques de France*, zich uitgedrukt als volgt :

« Het gebrek aan waakzaamheid vanwege de machinisten, de bedienden » die belast zijn met het bedienen der wissels en der signalen, van hen die » gelast zijn de treinen te dekken, welke midden op de baan stilstaan, of die » in de statien het bevel tot vertrekken moeten geven, zou rampen kunnen » teweegbrengen, welke de Minister nuttig oordeelde te voorkomen door » het nemen van de noodige maatregelen, opdat de dienst nooit toevertrouwd » worde aan menschen die door overmatig werk zijn afgemat. »

In Duitschland, op de spoorwegen van den Pruisischen Staat, duurt de arbeidsdag ongeveer 8 of 9 uren. Meer dan 50 t. h. der machinisten en der lijnleggers werken minder dan 9 uren per dag, doch 54 t. h. der wisselwachters en der seingeverers worden gedurende 10 uren aan den arbeid gehouden.

Reeds heeft de Zwitsersche Bondswet, dd. 19 December 1902, den duur van den arbeid in de ondernemingen van vervoer en verkeer in dit land verkort en geregeld.

Artikel 2 dezer wet luidt :

« De werkelijke duur van den arbeid der ambtenaren, bedienden en werk. » lieden mag niet 11 uren per dag overschrijden. De Bondsraad kan bevelen » dat deze duur verkort worde, wanneer eene verkorting door bijzondere » omstandigheden noodzakelijk wordt gemaakt. »

Ons land mag niet langer wachten om op eene meer menschlievende en meer moderne wijze den arbeid van de werklieden zijner spoorwegen te regelen. Zijn die spoorwegen niet het bewonderenswaardig werktuig dat in ruime mate heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van zijnen handel, van zijne nijverheid, en dat volkomen onontbeerlijk was voor zijne welvaart?

Te onzent bestaan er zeer veel diensten, waarin 12, 13 en 14 uren per dag wordt gearbeid en welke men kan verbeteren door eene goed begrepen inrichting en gemakkelijk tot 10 uren kan verminderen.

Er zijn er andere welke 11 tot 12 uren aanwezigheid vergen en welke eene goed begrepen regeling behoeven om op meer redematige grondslagen heringericht te worden. Het lijdt geen twijfel dat minder afgebeulde bedienden, die herhaaldelijk afgelost worden, werkzamer, gediensstiger zouden zijn en eene betere gezondheid zouden genieten.]

In zijn nummer van de maand Februari 1914 geeft het « Bulletin de l'Association amicale des Chefs-gardes et Gardes des Chemins de fer de l'Etat belge », eene bij ministerieel besluit van 6 Juni 1911 erkende beroeps-vereeniging, eene samenvattende lijst op van de dienstitijden, door de wachters en hoofdwachters gedurende het tijdsverloop van 3 tot 15 November 1913 verstrekt.

Het blijkt uit de tabel van de dienstitijden, voor dit tijdsverloop van twaalf dagen opgemaakt, dat de minst lange 14 uren 10 minuten bedraagt, doch dat die 18 en 20 uren overschrijdende dienstitijden talrijk zijn.

Het uitvoerend comitee van de Vereeniging, dat bedoeld artikel ondertee-kend heeft, bevestigt dat de termijn van twaalf dagen niet met voorbedacht-heid werd verkozen en dat het zich wel gewacht heeft te steunen op uitzonderlijke dagen of op dagen dat een dichte mist ontreddering brengt op gansch het spoorwegnet.

« Gedurende dien termijn van twaalf dagen hebben *negen honderd zes* » en *veertig* bedienden een geheel getal van *vijf duizend vijf en tachtig* » « uren overwerk » geleverd boven hunne normale dagtaak. Zij hebben » *negen duizend twintig* uren overwerk geleverd boven den *maximumdag* » van 13 uren ; dat overwerk wordt verdeeld over 1,130 dienstitijden. »

* * *

Door den drang der zaken zijn de machinisten en de stokers tot dezelfde dienstitijden verplicht.

Elk jaar, bij de behandeling der Begroeting van Spoorwegen, komen ons lange en pijnlijke klaagbrieven toe, vol feiten waarvan er vele in het Parle-ment werden bekendgemaakt.

Op het Internationaal Congres van de machinisten en stokers, in Sep-tember 1908 te Luik gehouden, hoorden wij de afgevaardigden van de Belgische Staatsbedienden het woord voeren namens hunne collegas die aan lange dienstitijden zijn onderworpen, welke in het buitenland, inzonderheid in Frankrijk en in England, ongekend zijn.

Sprekende over de arbeidsuren van het treinpersoneel, zegde een rede-naar :

« Wat zal ik zeggen, Mijne Heeren, over de ons opgelegde diensten en arbeidsuren ?

» Indien wij ons verplicht gevoelen u te bekennen dat onze huidige diensten — onder gewone omstandigheden — nog dienstitijden van twaalf en dertien uren begripen, diensten welke, onder buitengewone omstan-digheden, van zestien tot twintig uren duren, en wel zonder de minste bijbetaling, bewijst dit genoegzaam dat wij klagen omdat de ons opgelegde dienst overdreven is en dat onze grieven gegrond zijn. »

Dezelfde smartkreet ontwelt uit de borst van de remmers. Hier, voor mij, ligt een klein, in 1911 uitgegeven vlugschrift dat voor titel heeft : *La vie du serre-frein*; het geeft lucht aan dezelfde grieven.

De remmer ook werkt gedurende dertien, veertien en vijftien uren, neergebukt in zijn enge rollende hut, welke voor hem een oprechte pijnbank is, « waarin hij niet kan rechtstaande blijven, waar zijn lichaam in geprangd staat als in eene schroef, waarin hij onmogelijk de minste beweging kan doen ».

In den zomer staat hij soms, uren lang, aan de hitte der zon blootgesteld. In den winter wordt hij tusschen de vier planken, welke hem tot beschutting dienen, gepijnigd door de winden die hem door het aangezicht zweepen, door den regen of den sneeuw die op hem nedervallen, of door de vorst die hem verstijft.

*
* * *

De Fransche Kamer der Afgevaardigden hield zich, vóór eenige jaren, bezig met het harde leven van het treinpersoneel.

Een gedeelte van de redevoering, door den Afgevaardigde Zévaès uitgesproken en waarin hij van de machinisten en de stokers gewaagt, verdient te worden vermeld. Ziehier wat hij zegde :

« Gelieft, Mijne Heeren, een oogenblik te overwegen hoeveel onontbeer-
» lijke hoedanigheden deze arbeiders moeten doen blijken bij het uitoefenen
» van hun ambt : wakker verstand, technische bekwaamheid, mathema-
» tische regelmatigheid in den dienst, volstrekte soberheid van levenswijze,
» zeer juiste en zeer levendige opvatting van de zware en verschrikkelijke
» verantwoordelijkheid die op hen drukt; in de oogenblikken van onver-
» wacht onraad en van gevaar, moet hij snel zien en beslist handelen.
» Beschouwt daarbij nog den begrijpelijken en uitzonderlijk strengen toe-
» stand, waarin de wetten en verordeningen van 1845 en 1846 (in Frankrijk)
» de machinisten hebben gebracht. Op straf van zes maanden gevangenzit-
» ting mag de machinist zijn post niet verlaten; bij het vertrek is hij verant-
» woordelijk voor de goede werking zijner locomotief en van zijn tender;
» hij moet het oog houden op al de deelen van zijne machine; hij mag den
» toestand der baan niet uit het oog verliezen; hij moet gehoorzamen aan al
» de seinen; hij moet op al de bepaalde punten vertragen, enz.

« En wanneer de heer Rose in zijn verslag schrijft dat de toestand van de
» machinisten thans gemakkelijker is geworden dank zij het verbeterde
» materieel en de menigvuldige seintoestellen, dat hij mij dan toelate hem
» te zeggen dat zijne bewering onjuist is. De menigvuldigheid van de
» seinen vereenvoudigt de taak niet; het niet bemerken van eene signaal-
» schijf kan de vreeselijkste gevolgen hebben; de treinen volgen op elkander
» steeds meer talrijk en op korteren afstand; de treinen rijden onverge-
» lijklijker sneller. Tusschen de aanvankelijke locomotief van vroeger, welke
» 40 kilometer per uur deed, en de Compound-machine van heden, welke
» 100 kilometer per uur aflegt en tweemaal zoo ingewikkeld is, is er geene
» vergelijking mogelijk : het werk en de verantwoordelijkheid van den
» machinist zijn verdubbeld.

« Beschouwt ten slotte, Mijne Heeren, van een physiologisch standpunt » uitgaande, hoe pijnlijk de stiel is waartoe deze klasse van arbeiders is ver- » plicht, aan welke gevaren van sterfte of van ziekte, van kwetsuren of ver- » minderingen zij zijn blootgesteld en hoe zij, aan de meest snelle veran- » deringen van luchtgesteldheid blootgesteld en voortdurend geschokt, ras » hunne lichamelijke weerstandskrachten voelen verminderen.

» In het boek van D^r Duchesne : *Des chemins de fer et de leur influence » sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*, dat nog steeds gezaghebbend » is, wordt betoogd dat de beroepsziekten van deze arbeiders zijn : de bron- » chitis, de longontstekingen, de blaasontstekingen, de scrotumaderspat, » de breuken en de gezichtszeruwpijnen.

» Wanneer de machinisten en de stokers, zoo schrijft hij, in den beginne » op de locomotief plaats nemen, gevoelen zij na een langen rit een alge- » meene stijfheid en eene uiterste vermoedheid in de beenen en dikwijls ook » pijn in de lenden.

« Na tien jaren aanhoudenden dienst, onder den invloed van de schokken » en vooral van de wisselvallige luchtgesteldheid, worden zij pijnen gewaar » in de rechter onderste ledematen, vooral met een aanzienlijke gewaar- » wordig van koude in de knieën; deze pijnen zijn blijkbaar het gevolg » van de houding die zij op de locomotief aannemen.

» Deze rheumatische pijnen zijn niet de eenige : daarnaast komen vage, » aanhoudende, blijvende pijnen, vergezeld van een gevoel van zwakheid » en van stijfheid.

» Zij maken het gaan en het rechtstaan zeer moeilijk; zij doen zich » gevoelen in de lengte van de beenderen en in de gewrichten tusschen het » dij- en het scheenbeen en tusschen het scheenbeen en den voetwortel. » Sommigen, wanneer zij langen tijd neergezeten zijn, kunnen, wanneer » ze opstaan, met moeite gaan; anderen gevoelen die zwaarigheid, wanneer » zij van hunne locomotief afdalen. Deze pijnen worden verwekt door eene » ziekte van het ruggemerg, welke het gevolg is van het langdurig recht- » staan en van het aanhoudend en bijna onvermijdelijk geschok hunner » locomotief; zij nemen toe met het aantal jaren arbeid op de locomotieven » en verlammen den goeden wil der machinisten. »

*
* *

Ik ben van gevoelen, Mijne Heeren, dat deze bemerkingen volstaan om mijn voorstel te rechtvaardigen.

Zoo ik nog andere bewijsgronden noodig had, zou ik ze ruimschoots kun- nen vinden in de talrijke boekwerken welke, in dezen jongsten tijd, over de sociale vraagpunten in ons land werden geschreven.

Het ware vrij voldoende, de zoo goed gedocumenteerde werken te door- bladeren van Belgische, Fransche en Engelsche schrijvers, die allen hebben volgehouden dat de Belgische werklieden, zelfs die van den Staat, moeten beschermd worden, zoowel ten aanzien van de arbeidsovereenkomst, m. a. Van de lange werkdagen en kavige dagloonen, als met het oog op de hygiëne, de wetenschappelijke opleiding en de zedelijke opvoeding.

In de artikelen 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 9 heb ik de klassen van werklieden en bedienden opgegeven, op wie de wet van toepassing is, den duur van de gewone dienstitijden, den duur van de rusttijden en de verlofdagen.

De artikelen 7 en 8 gewagen van de uitzonderingen, de gevallen van overmacht en dezer vaststelling.

Artikel 10 houdt zich bezig met eene klasse van nederige, maar uiterst belangwekkende bedienden, die dringend bescherming vergen. Het is klaar dat de postbedienden die gelast zijn, in de treinrijtuigen, de poststukken te sorteerden, aan een soms lang en lastig werk onderworpen zijn. Wat betreft de wisselwachters en de seinhuiswachters, die gansch den dag of gedurende lange winternachten belast zijn met een werk dat met regelmatigheid moet geschieden en zoodanig beslommerend is, dat de minste linksche beweging de wreedste rampen zou kunnen veroorzaken en het leven kosten aan honderden reizigers, zij ook verdienen de grootste bezorgdheid vanwege de wetgevers.

Artikel 11 en de volgende artikelen betreffen de uitvoering van de wet en bepalen de bij voorkomend geval toe te passen straffen.

Ik vertrouw dat onze medeleden van al de partijen dit wetsvoorstel gunstig zullen onthalen; immers, het streeft er enkel naar, op nederige wijze bij te dragen tot de oprichting van het sociaal gebouw in dit land, met het eenig doel, het lot van eene klasse van belangwekkende arbeiders te verbeteren.

L. PEPIN.

PROPOSITION DE LOI

limitant la durée des prestations de travail dans l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et les autres entreprises publiques de transport.

ARTICLE PREMIER.

La présente loi est applicable aux entreprises de transport faites par l'Etat, les provinces, les communes ou des sociétés particulières qui obtiennent des concessions des pouvoirs publics. Elle s'applique aux ateliers, usines et chantiers de ces administrations publiques ou privées dont le but est la création ou l'exploitation des transports par terre ou par eau.

ART. 2.

La durée maxima du travail des ouvriers, employés ou fonctionnaires au service des entreprises énumérées à l'article 1^{er} est fixée à 10 heures sur 24, et à 60 heures par semaine.

ART. 3.

L'intervalle entre chaque journée de travail doit être au moins de 12 heures.

Les repos hebdomadaires doivent être de 36 heures.

Les dimanches libres ne pourront pas être séparés de plus de 5 semaines.

WETSVOORSTEL

tot verkorting van den arbeidstijd in het spoorwegbedrijf van den Staat en in de overige openbare vervoerondernemingen.

EERSTE ARTIKEL.

Deze wet is van toepassing op de vervoerondernemingen door den Staat, de provinciën, de gemeenten of door bijzondere maatschappijen, waaraan de openbare machten concessiën verleenen. Zij is van toepassing op de werkplaatsen, fabrieken en werven van die openbare of private besturen, welke ten doel hebben, het vervoer te land of te water in te richten of te ondernemen.

ART. 2.

De langste arbeidstijd der werklieden, bedienden of ambtenaren in dienst van de in artikel 1 vermelde ondernemingen wordt bepaald op 10 uren per etmaal en op 60 uren per week.

ART. 3.

De tijdruimte tusschen elken arbeidsdag moet ten minste 12 uren bedragen.

De wekelijksche rusttijden moeten 36 uren bedragen.

Tusschen de vrije Zondagen mogen er niet meer dan vijf weken verlopen.

ART. 4.

Outre les jours de repos hebdomadaires, il est accordé annuellement à tout ouvrier ou employé 15 jours consécutifs de congé avec salaire payé.

ART. 5.

Le service des agents des trains, des machinistes et chauffeurs, des serre-freins, des gardes et chefs-gardes commence dès que leur présence au poste est réclamée avant le départ du convoi.

Les parcours haut le pied, soit au départ, soit au retour seront comptés dans le calcul des heures de travail.

ART. 6.

Les livrets des agents des trains seront établis conformément aux règles des articles précédents.

ART. 7.

Les règles ci-dessus fixées ne pourront subir de dérogation qu'en cas de force majeure tels qu'accident, brouillard. Tout travail supplémentaire exécuté dans ces conditions au delà des limites légales, sera rétribué sur des bases à établir dans le mois de la mise en vigueur de la présente loi par les administrations intéressées.

ART. 8.

Toutes les dérogations aux dispositions légales concernant la durée du service et des repos seront inscrites dans un cahier spécial.

ART. 4.

Buiten de wekelijksche rustdagen wordt, elk jaar, aan elken werkman of bediende een verloftijd van vijftien achtereenvolgende dagen verleend met behoud van loon.

ART. 5.

De dienst van het treinpersoneel, van de machinisten en stokers, van de remmers, van de wachters en hoofdwachters begint vanaf het oogenblik, waarop hunne aanwezigheid ter plaatse vóór het vertrek van den trein wordt vereischt.

De ritten in lossen dienst, hetzij bij de heenreis, hetzij bij de terugreis, worden medeggeteld bij het berekenen van den arbeidstijd

ART. 6.

De boekjes van het treinpersoneel worden ingericht naar het bepaalde in de vorige artikelen.

ART. 7.

Van bovenstaande regelen mag slechts afgeweken worden in niet voorziene en niet te beletten gevallen, zooals ongeval, mist. Elk overwerk, onder die omstandigheden verricht na den wettelijken arbeidstijd, wordt betaald naar grondslagen, die binnen ééne maand na de inwerkingtreding dezer wet door de betrokken besturen worden bepaald.

ART. 8.

Elke afwijking van de wettelijke bepalingen betreffende den arbeidstijd en de rusttijden wordt in een bijzonder boek ingeschreven.

Les motifs en seront formellement indiqués.

ART. 9.

La répartition des jours libres ou congés doit se faire pour une année civile ou pour une période de temps assez longue et doit être portée à la connaissance des employés au moyen d'un formulaire.

ART. 10.

Le personnel postal circulant est assimilé aux agents des trains en ce qui concerne les heures de travail, de repos et de congé. Il en est de même des aiguilleurs, cabiniers, pilotes et garde-barrières.

ART. 11.

Des fonctionnaires désignés par le gouvernement surveillent l'exécution de la présente loi. Leurs attributions seront déterminées par arrêté royal.

ART. 12.

Les fonctionnaires désignés en vertu de l'article précédent ont la libre entrée des bureaux des administrations visées par l'article 1^{er}. Ils peuvent exiger la communication des livres, carnets, registres, relatifs aux heures de travail du personnel. Les administrateurs, directeurs, ingénieurs, tous préposés et ouvriers sont tenus de fournir aux inspecteurs les renseignements qu'ils demandent pour s'assurer de l'observation de la loi. En cas d'infraction, les inspecteurs dresseront un procès-

De redenen daarvan worden uitdrukkelijk vermeld.

ART. 9.

De vrije dagen of de verloftijden moeten vooraf worden bepaald voor een burgerlijk jaar of voor een nog al lang tijdsverloop; daarvan moet aan de bedienden kennis gegeven worden door middel van een formulier.

ART. 10.

Het reizend personeel der posten wordt met het treinpersoneel gelijkgesteld, wat betreft de arbeids-, rust- en verloftijden. Deze regel geldt ook voor de wisselwachters, seinhuiswachters, loodsen en overwegwachters.

ART. 11.

Het toezicht op de uitvoering dezer wet wordt opgedragen aan door de Regeering benoemde ambtenaren. Hunne bevoegdheden worden bij koninklijk besluit geregeld.

ART. 12.

De krachtens het vorig artikel benoemde ambtenaren hebben toegang tot de kantoren van de besturen bedoeld bij artikel 1. Zij hebben het recht te eischen dat men hun de boeken, boekjes, registers betreffende den arbeidstijd van het personeel mededeelt. De beheerders, bestuurders, ingenieurs, aangestelden en werklieden zijn verplicht aan de inspecteurs de inlichtingen te geven, welke zij vragen om te kunnen nagaan of de wet wordt nageleefd. Van elke overtre-

verbal qui fera foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie du procès-verbal sera dans les quarante-huit heures remise aux contrevenants, à peine de nullité.

ART. 13.

Tout administrateur, directeur, gérant, ingénieur ou préposé des établissements publics ou concédés visés à l'article 1^{er}, qui aura sciemment contrevenu aux prescriptions de la présente loi et des arrêtés relatifs à son exécution, sera puni d'une amende de 26 à 100 francs. L'amende sera appliquée autant de fois qu'il y aura de faits commis contrairement à la présente loi ou aux arrêtés royaux qui la compléteront.

En cas de récidive dans les douze mois à partir de la condamnation antérieure, les peines seront doublées sans que le total des amendes puisse dépasser 2,000 francs.

ART. 14.

Toute personne visée à l'article précédent qui aura mis obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi, sera punie des mêmes peines que celles visées à l'article 13, sans préjudice s'il y a lieu à l'application des articles 269 à 274 du code pénal.

En cas de récidive dans les douze mois, la peine sera doublée.

ding maken de inspecteurs een proces-verbaal op, dat als bewijs geldt behoudens tegenbewijs.

Op straffe van nietigheid wordt, binnen acht en veertig uren, een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreders afgegeven.

ART. 13.

Elke beheerder, bestuurder, zaakvoerder, ingenieur of aangestelde van de bij artikel 1 bedoelde openbare of geconcedeerde inrichtingen, die de bepalingen van deze wet en van de uitvoeringsbesluiten willens en wetens overtreedt, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 100 frank. De boete wordt zooveel maal toegepast als er feiten werden gepleegd in strijd met deze wet of met de koninklijke aanvullingsbesluiten.

Bij herhaling binnen twaalf maanden te rekenen van de vorige veroordeeling, worden de straffen op het dubbel gebracht; de gezamenlijke boeten mogen echter niet 2,000 fr. overschrijden.

ART. 14.

Elke bij het vorig artikel bedoelde persoon, die het door deze wet geregeld toezicht hindert, wordt gestraft met dezelfde straffen als die voorzien bij artikel 13, onverminderd, zoo er grond voor is, de toepassing van de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek.

Bij herhaling binnen twaalf maanden wordt de straf op het dubbel gebracht.

ART. 15.

L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi sera prescrite après une année révolue, à compter du jour où l'infraction a été commise.

ART. 16.

La présente loi sera obligatoire un an après sa publication.

ART. 15.

De openbare rechtsvordering wegens eene overtreding van deze wet verjaart door verloop van een volle jaar te rekenen van den dag, waarop de overtreding werd gepleegd.

ART. 16.

Deze wet wordt verbindend een jaar na hare bekendmaking.

L. PÉPIN.

J. MANSART.

E. ROYER.

LÉON TROCLET.