



„OPENDEURDAGEN” EEN WAAR SUKSES!

FLASH UIT DE ANTWERPSE LLOYD 21.03.1989

BTB-colloquium „Wij... Europese chauffeurs”

Het doembeeld van de sociale harmonisatie naar beneden toe...

...maakt een gewaarborgd Europees minimumloon een dringende vereiste en roept tevens de idee op van Europese CAO's

„...In de opbouw van het Europa van 1992 moet dringend werk worden gemaakt van het sociale luik, en doelgericht overleg en actie terzake zijn dus vereist. Deze grondgedachte liep als een rode draad doorheen het colloquium „Wij... Europese chauffeurs” van de BTB, de Belgische Transportarbeidersbond, afdeling Wegvervoer, die afgelopen weekeinde opendeurdagen hield te Antwerpen. Inzake de chauffeurs werden wel een aantal specifieke en sectorgebonden punten te berde gebracht, maar de discussie vond doorgaans plaats tegen de bredere achtergrond van de algehele werknemersproblematiek in het licht van 1992. De idee van Europese cao's, maar vooral van een gewaarborgd Europees minimumloon, stond tijdens dit colloquium centraal...”

„...BTB-secretaris A. De Kie zette de puntjes op de „i” en legde uit hoe het in het licht van de sterke loonverschillen verleidelijk wordt, zeer zeker voor de multinationale ondernemingen, en in het bijzonder voor arbeidsintensieve sectoren zoals wegtransport, om naar de lage-loonlanden te trekken. Die tendens is reeds merkbaar, ook in de vervoerssector. Zo meende de h. De Kie te weten dat Unilever misschien zijn transportdochter heeft verkocht

alhier (in België SBT aan Danzas), om een nieuwe transportorganisatie op te zetten vanuit de zuiderse lage-loonlanden...”

„...Maatregelen zijn dus dringend nodig om zich tegen dergelijke evoluties te wapenen. Ten allen prijze dient verhinderd dat de sociale harmonisatie plaatsvindt naar beneden toe, dat de lonen het voorwerp worden van een neerwaartse nivellering. Een gewaarborgd minimumloon voor de gehele EG dringt zich dus op. Dat wordt trouwens één der gespreksonderwerpen in de schoot van de ITF, de internationale transportvakbondsfederatie...”

„...Tijdens deze BTB-bijeenkomst kwamen ook een aantal onmiddellijke bekommernissen van de vrachtrijders aan bod. Zo bijvoorbeeld werd in het vlak van de sociale verordening, de rijen rusttijden, aangeklaagd dat de chauffeur de verantwoordelijkheid draagt voor overtredingen die hij vaak genoodzaakt wordt te begaan uit hoofde van zijn opdracht...”

„...De bepaling in de sociale reglementering dat de werkgever het werk zodanig moet organiseren dat de rij- en rusttijden kunnen worden nageleefd, dient immers nog nader te worden geregeld...”

GAZET VAN ANTWERPEN 23.03.1989

Gouden stuur voor 16 "Europese chauffeurs"

„...In de zaal „Transport” aan de Paardenmarkt 66 te Antwerpen organiseerde de afdeling wegvervoer van de Belgische Transportarbeidersbond haar jaarlijkse „Opendeurdagen”, die ditmaal plaatsvonden onder het motto „Wij... Europese chauffeurs”.

Het geheel gold als voorbereiding van de beroepschauffeurs op de ontwikkeling van de vrije transportmarkt die normaal op 1 januari 1993 een feit zou moeten worden...”

„...Het Belgisch wegvervoer is niet bang voor 1992 alhoewel zowel door werkgevers- als werknemersorganisaties zal moeten worden gewaakt over de promptte uitvoering van de Europese richtlijnen op nationaal niveau. De B.T.B. ijvert daarom voor het vastleggen van een Europees minimum maandloon voor de chauffeurs.

Op de slotdag werd eveneens overgegaan tot de uitreiking van onderscheidingen aan de laureaten van het goe-

deren- en transportvervoer.

Zo werden benevens het gouden en bronzen ereteken van laureaat van de Arbeid tal van bijzondere onderscheidingen toegekend, o.m. het Gouden ereteken Laureaat van de Arbeid aan de h. A. De Kie, die tevens waardigheidseredeken van de arbeid werd.

Het „Gouden Stuur” 1988 en 1989 werd overhandigd aan 16 leden. De I.R.U., the International Road Transport Union, bedacht nog 14 leden met het diploma van „beste bestuurder van het internationaal wegtransport”.

Deze laureaten werden tijdens een korte plechtigheid gelukgewenst door Mw. Hermans, adjunct-secretaris van de Antwerpse afdeling...”

Gouden Erteken Laureaat van de Arbeid - Goederenvervoer

— Louis CLAES

Bronzen Erteken Laureaat van de Arbeid - Goederenvervoer

— Arthur LEYS
— Jozef VAN DE PERRE

Bronzen Erteken Laureaat van de Arbeid - Personenvervoer

— Eduardus BETTINGTON
— August BOENS
— Eddy HERMANS
— Paul SCHEERDIJK
— François SEGERS
— Gilbert STUR
— Leopold THIBAUT
— Frans DE NECKER
— Ivan SONCK

Ster van Cadet van de Arbeid van België - Personenvervoer

— Filip VAN DER AUWERA

I.R.U.-diploma

— Désiré VANHENGEL
— Michel GOOSSENS

Gouden Stuur 1988

— Jozef HELLEMANS
— Jozef DE BACKER
— Pierre VAN HOOF
— Gustaaf FAES

Gouden Stuur 1989

— Jozef VERPOORTEN

SOCIAAL

Z.I.V.-BIJDRA GebON - EENMAAL PER JAAR!

In de Programmawet van 30.12.1988 werd de **3-maandelijkse bijdragebon** vervangen door een **jaarlijkse bijdragebon**.

Deze nieuwe reglementering gaat in op **01.01.1989**, met als gevolg dat in 1989 geen bijdragebon verschuldigd is **voor** december 1989.

VERZEKERBAARHEID :

Dit kan slechts aan de hand van de bijdragebon, in hoedanigheid als loontrekkende, om dit dokument aan Uw ziekenfonds te overhandigen, als bewijs van verplicht verzekerde.

De bijdragebon diende dan ook nog bij het ziekenfonds afgegeven binnen 3 maanden na het kalenderkwartaal. Dit leverde nochtans enorm veel moeilijkheden voor de „verzekerde” vermits zolang de bijdragebon niet in bezit, het ziekenfonds kon weigeren de prestaties toe te kennen.

WAT IS ER VERANDERD ?

Voor de verzekerbareheid, wordt in de toekomst een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de sektor **geneeskundige verzorging** en de sektor **uitkeringen**.

De vervanging naar een jaarlijkse bijdragebon, heeft enkel nog invloed op de verzekerbareheid binnen de sektor gezondheidszorgen.

SEKTOR GEZONDHEIDSZORGEN

— aansluiting bij een ziekenfonds blijft.

RECHT OP PRESTATIES ?

— één jaar toegekend, nl. van **01.07** tot **30.06**, in zoverre voor het kalenderjaar daarvoor door de werknemer een bijdragebon bij de Mutualiteit is ingeleverd.

Voorbeeld :

Indien werknemer X van zijn werkgever een bijdragebon voor het jaar **1990** ontvangt, met daarop vermeld het vereiste minimumbedrag, zal dit hem (indien hij de bon bij de Mutualiteit inlevert) een recht op prestaties in de sektor gezondheidszorgen waarborgen gedurende de periode van **1 juli 1991 tot 30 juni 1992**.

Het gaat hier duidelijk om een algemene regel, waar bij Koninklijk Besluit tal van afwijkingen kunnen op voorzien worden.

OVERGANGSBEPALINGEN VOOR HET JAAR 1989 :

— De gerechtigden die, overeenkomstig de bepalingen van toepassing tot 31.12.1988 recht hebben op **geneeskundige verzorging** gedurende het 4de kwartaal 1988, en het 1ste en 2de kwartaal 1989, behouden dit recht tot en met 30.06.1990.

— De gerechtigden wier recht op geneeskundige verzorging is ontstaan in de loop van het 4de kwartaal 1988 of het 1ste of 2de kwartaal 1989 en gehandhaafd tot 30 juni 1989, behouden dat recht eveneens tot **30 juni 1990**.

Wij komen hier meer uitgebreid op terug, van zodra de uitvoeringsbesluiten ons bekend zijn.

OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN

Op 01.01.1989 werden de loonschalen verhoogd met 3,— F, volgens de hierna vermelde anciënniteitsjaren : De lonen welke van toepassing waren voor het rijdend personeel sinds 1 november 1988 worden dus als volgt :

Voor alle chauffeurs :

(1)	(2)	(3)	(4)
0 - 6	264,15 F	299,71 F	528,30 F
6 m.	266,04 F	301,60 F	532,08 F
1 j.	267,93 F	303,49 F	535,86 F
2 j.	269,82 F	305,38 F	539,64 F
3 j.	271,72 F	307,28 F	543,44 F
4 j.	281,49 F	317,05 F	562,98 F
6 j.	284,09 F	319,65 F	568,18 F
8 j.	286,69 F	322,25 F	573,38 F
10 j.	289,30 F	324,86 F	578,60 F
12 j.	291,90 F	327,46 F	583,80 F
14 j.	294,51 F	330,07 F	589,02 F
16 j.	297,11 F	332,67 F	594,22 F
18 j.	299,72 F	335,28 F	599,44 F
20 j.	302,32 F	337,88 F	604,64 F
22 j.	304,93 F	340,49 F	609,86 F
24 j.	307,53 F	343,09 F	615,06 F
26 j.	310,13 F	345,69 F	620,26 F
28 j.	312,74 F	348,30 F	625,48 F
29 j.	315,34 F	350,90 F	630,68 F

(1) Anciënniteit.

(2) Uurloon.

(3) Uurloon voor prestaties geleverd vóór 06.00 uur en na 20.00 uur.

(4) Uurloon voor prestaties op zondagen, wettelijke feestdagen of een vervangingsdag.

Op 01.09.1989 verhogen deze loonschalen nogmaals met 2 %.

ONZE REAKTIE TERZAKE...

Waarde Lid,

"Op 10 april jongstleden ontvingen wij in goede orde Uw schrijven, gedagtekend „Zwijndrecht, postdatum". Wij namen met belangstelling kennis van de inhoud.

Als lid van onze organisatie mag het U niet onbekend zijn dat wij met veel nauwgezetheid de situatie van de chauffeurs in de praktijk opvolgen.

Ons antwoord op Uw schrijven kunnen wij vertolken in twee fasen :

1. Wat zijn de problemen ?
2. Wat doen wij eraan ?

En eerste : Wat zijn de problemen ?

Onze vakbond meent dat wij meer respekt moeten kunnen doen opbrengen voor het beroep van vrachtwagenchauffeur.

Ten tweede : Wat doen wij eraan ?

Wij geloven dat de werkgevers maar zullen weten dat de vrachtwagenchauffeur een beroepsman is op het moment dat zij hem als dusdanig zullen moeten betalen en vergoeden.

Om dit alles in feiten om te zetten onderhandelen wij sinds jaren met het patronaat met eisenebundels die er niet om liegen.

De resultaten, alhoewel naar ons eigen oordeel ontoereikend, zijn toch niet te verwaarlozen, cfr. het loon, de ARAB-vergoeding, en de Eindejaarspremie, welke onder meer in de laatste 10 jaar van 500,— BEF naar een equivalent van 100 u werd opgetrokken.

Met alle respekt voor parallelle bewegingen, zoals truckers enz., kunnen wij toch niet nalaten om Uw geëerde aandacht te vestigen op de werking van onze besturen, waarbij onder meer het Bestuur van Uw eigen afdeling Antwerpen.

Deze afdeling treedt trouwens sinds enkele jaren ook naar buiten met Opendeurdagen, waar het U mogelijk wordt gemaakt op zaterdag en zondag met Uw vakbond over Uw problemen te spreken.

Tevens is er ons tweemaandelijks magazine „Wegwijs" dat aan al onze leden wordt toegestuurd.

Op dit ogenblik onderhandelt Uw vakbond op het scherp van de snede met het patronaat over het overbruggingsloon en de verblijfsvergoeding.

Ditzelfde patronaat permitteert het zich om de gewettigde eisen van onze organisatie te relativiseren op basis van brieven van andere verenigingen, welke zagezegd de belangen van de truckers verdedigen, maar die reeds enkele jaren geleden zwart op wit aan de patroonsfederatie lieten weten dat zij voorstander waren van een 14-urige rijtijd en maar liefst zonder overurenbijslag.

Indien U werkelijk iets positiefs wenst te presteren voor Uzelf en Uw kollega's, geven wij U de oprecht gemeende raad om Uw medewerking te verlenen aan de daartoe bestemde instantie, met name de vakvereniging waarvan U lid bent."

Te dien einde kunt U steeds kontakt opnemen met onze verantwoordelijke voor Antwerpen :

Adjunkt-Sekretaris Jeannine HERMANS,
Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen.
Tel. : 03/231.18.40.

Kameraadschappelijk,
namens de B.T.B.,
afdeling Wegvervoer.

KONTROLES RIJ- EN RUSTTIJDEN

Op dit ogenblik worden door de overheid controles uitgevoerd op de naleving van de rij- en rusttijden en van het gebruik van de tachograaf.

Wij herinneren er onze chauffeurs aan, dat zij steeds in het bezit moeten zijn van de tachograafschijven van de lopende week en van de schijf van de laatste werkdag van de voorafgaande week.

Niet overtuigd ?

Nochtans werden deze **richtlijnen** overzichtelijk, samen met het advies inzake de rechtskundige bijstand, in een dokumentatiemap gebundeld en ter beschikking gesteld van onze leden tijdens onze „Opendeurdagen” van 18 en 19 maart 1989.

Zo niet, werd U achteraf persoonlijk uitgenodigd (groene kaart) deze op onze burelen af te halen.

Vergeten werk ?

Dit kan nog steeds !

B.T.B. „Wegvervoer” - Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen - Tel. : 03/231.18.40 - binnenpost 41.

GEWAARDBORGD LOON IN GEVAL VAN ZIEKTE

Hieronder de verplichtingen van de werkgever inzake betaling van het gewaarborgd loon van de arbeider in geval van ziekte.

CARENSDAG

Indien de duur van de arbeidsongeschiktheid minder dan 14 kalenderdagen bedraagt, is de 1ste werkdag van deze periode een carensdag en vangt de periode van 100 % gewaarborgd loon tijdens 7 dagen (1 week) de volgende dag aan.

Indien daarentegen de duur van arbeidsongeschiktheid minstens 14 kalenderdagen bedraagt, begint de periode vergoedbaar aan 100 % op de eerste dag van arbeidsonderbreking.

Periode	Bedrag	Betaald door	Afhoudingen
7 eerste kalenderdagen (eerste week)	100 % van de normale brutobezoldiging	werkgever	RSZ + bedrijfsvoorheffing
van de 8ste tot de 14de kalenderdag (tweede week)	86,97 % van de normale brutobezoldiging	werkgever	enkel bedrijfsvoorheffing
van de 15de tot de 30ste kalenderdag	a. van het aandeel van de brutobezoldiging onder het max. dat in aanmerking komt voor de berekening van de uitkeringen van de Z.I.V. - 60 % - 26,97 %	mutualiteit werkgever	geen afhoudingen enkel bedrijfsvoorheffing
	b. van het aandeel van de brutobezoldiging boven het Z.I.V.-maximum - 86,97 %	werkgever	enkel bedrijfsvoorheffing
vanaf de 31ste kalenderdag tot het einde van de primaire arbeidsongeschiktheidsperiode (eerste jaar)	60 % van het aandeel van de brutobezoldiging onder het Z.I.V.-maximum	mutualiteit	geen afhoudingen

POSITIEVE REAKTIES OP ONZE „OPENDEURDAGEN” !

Een lid schrijft ons :

„...Hetgeen me opviel waren de verzorgde stands van de aanwezige firma's, het overvloedig dokumentatiemateriaal, foto's, posters, enz...

...Wat ik wel miste was een stand met toebehoren, o.a. C.B.-apparatuur, radio's en snufjes om ons 2de thuis in te richten.

...Misschien een gedachte voor de volgende „Opendeur” ?

...Aanvaard dit a.u.b. als „opbouwende kritiek”, want hiermede wil ik jullie feliciteren met de inzet en de organisatie om zoiets op te zetten.

...Ook bedankt voor de degelijke dokumentatiemap, met het zeer interessante boekje.”

Dank, Kameraad, voor Uw vriendelijke woorden !

Een bedenking voor vele van onze aangeslotenen, om ook eens de weg te vinden naar, voor deze gelegenheid, onze „Opendeurdagen” in ons Transporthuis.

Marijke VAN HEMELDONCK - Europees Parlements lid, meldt ons :

„...Het was me een waar genoegen, ik zal deze dag nooit vergeten.

Ik was eveneens verheugd bij deze gelegenheid nuttige kontakten te kunnen leggen met de leden en ervaren mensen uit de sektor...”

SNELHEIDSBEPERKINGEN IN NEDERLAND

		auto-snelwegen		auto-wegen	overig buiten bebouwde kom	binnen bebouwde kom	woonerf	B-wegen
		max.	min.	max.	max.	max.	max.	max.
	motorvoertuigen, andere dan vrachtauto's en bussen, zonder aanhangwagen	120	70	100	80	50	30	80
	vrachtauto's, autobussen en autobussen met éénassige aanhangwagens voor bagagevervoer	80	60	80	80	50	30	60
	vrachtauto's met aanhangwagens en autobussen met andere dan éénassige aanhangwagens voor bagagevervoer	80	60	80	60	50	30	60
	andere motorvoertuigen op meer dan twee wielen met een éénassige aanhangwagen (bijv. caravan, boottrailer, bagagewagentje)	80	60	80	80	50	30	80
	met een andere aanhangwagen	80	60	60	60	50	30	60
	motorvoertuigen op twee wielen met een aanhangwagen	80	60	80	80	50	30	80

PRIJS BENZINE EN DIESEL IN GANS EUROPA OMHOOG

Niet alleen in ons land swingen de benzineprijzen flink de pan uit.

Overall in Europa dient voor een liter brandstof meer neergeteld te worden.

In een toeristisch budget kan deze verhoging wel wat gaan betekenen, vooral als U „dure” landen gaat door-kruisen als Frankrijk.

Voor Italië geldt nog steeds een systeem van benzinebonnen waarbij U ongeveer 15 t.h. goedkoper af bent. Een overzicht waarbij het eerste getal — omgerekend in Belgische franken — de prijs aan de pomp is van een liter super, het tweede van een liter diesel.

België	22,90 ;	18,70
Duitsland	26,68 ;	20,44
Frankrijk	33,54 ;	21,89
Engeland	26,89 ;	21,28
Griekenland	21,95 ;	10,83
Italië	40,26 ;	22,29
Luxemburg	21,70 ;	13,25
Nederland	32,31 ;	16,83
Oostenrijk	28,15 ;	24,17
Spanje	25,83 ;	19,20
Zwitserland	26,50 ;	25,03

HET EUROPEES RIJBEWIJS

Het Belgisch rijbewijs zoals we dat thans kennen, is konform de internationale konventies.

Het wordt dus erkend in alle landen, de E.E.G.-lidstaten inbegrepen.

De Belgische reglementering voorziet in het behoud van de verworven rechten.

Een verloren of gestolen rijbewijs naar nationaal model bij voorbeeld, wordt vervangen door een rijbewijs naar Europees model.

Dit nieuwe rijbewijs geldt voor dezelfde categorieën van motorvoertuigen als die welke de bezitter ervan voordien mocht besturen.

Men kan zich afvragen of het nuttig is een Europees rijbewijs aan te vragen. In sommige gevallen wel.

Het Belgisch rijbewijs is geperforeerd in één enkele categorie.

De categorieën die erboven vermeld zijn, zijn automatisch gevalideerd.

Het zou kunnen dat men in andere lidstaten moeilijkheden ondervindt door het feit dat de categorie van het voertuig dat men op dat ogenblik bestuurt, niet uitdrukkelijk geperforeerd is.

Bijvoorbeeld voor de categorie CE, namelijk vrachtwagen + aanhangwagen en meer dan 750 kg, of bij een oplegger.

Het is dus aangewezen voor internationale vrachtwagenchauffeurs, een Europees rijbewijs aan te vragen.

LONEN

VERHUIZINGEN

Aangezien het rekenkundig gemiddelde van de indexcijfers der consumptieprijsen 137,14 (gemiddelde maart 1989) de grens van 136,68 heeft overschreden, dienen de minimumlonen en de effectief uitbetaalde lonen in de sektor „Verhuizingen” met ingang van 01.04.1989 met 2 % verhoogd.

Voor de goede orde laten wij U nogmaals de lonen in voege vanaf 1 december 1987.

	01.12.1987 (39 u p/w)	01.12.1988 (38 u p/w)	01.04.1989 (38 u p/w)
— Beginneling-drager (gedurende 1 jaar)	238,92	245,21	250,11
— Drager	241,02	247,36	252,30
— Autobestuurder	242,09	248,46	253,42
— Autobestuurder internationaal	244,20	250,63	255,64
— Inpakker	245,26	251,71	256,74
— Geschoolde inpakker	247,38	253,89	258,96
— Ploegbaas	247,38	253,89	258,96

De volgende spilindex bedraagt 139,41.

VERHUIZINGEN-GARAGEPERSONEEL

	01.12.1987 (39 u p/w)	01.12.1988 (38 u p/w)	01.04.1989 (38 u p/w)
— Pompist-wagenwasser portier	231,46	237,55	242,30
— Handlanger (6 maanden)	239,55	245,85	250,76
— Gespecialiseerde handlanger (6 maanden)	253,08	259,74	264,93
— Geschoolde arbeider 2de klas	266,76	273,78	279,25
— Geschoolde arbeider 1ste klas	278,33	285,65	291,36
— Arbeiders buiten categorie	294,34	302,09	308,13

SCHRIFTELIJKE KURSUS VEILIGHEID EN GEZONDHEID

Zoals mocht blijken uit de K.M.O.-peiling is veiligheid en gezondheid een belangrijke bron van betwisting in kleine bedrijven.

Vandaar dat de Vlaamse Intergewestelijke (VLIG) een schriftelijk cursus organiseert, en daarbij een bijzondere inspanning willen doen voor werknemers uit K.M.O.'s.

De inschrijving voor de cursus gebeurt individueel via een inschrijvingsstrook, welke op eenvoudige aanvraag aan Uw beroepscentrale (B.T.B. „Wegvervoer” - Paardenmarkt 66 te 2000 Antwerpen - tel. : 03/231.18.40 bin-nenpost 41) kan bekomen worden.

De aanvraag van deze cursus dient echter **vóór 15 juni** a.s. toe te komen op de VLIG.

OPTOCHT 1 MEI 1989

Wij rekenen er ten stelligste op, U als aangeslotene, B.T.B. „Wegvervoer” samen met Uw familie in onze 1 mei-optocht, mee te zien opstappen !

De Belgische Transportarbeidersbond verzamelt op maandag 1 mei 1989 vanaf 10.30 uur op de Frankrijklei, middenbeuk rechts beginnend ter hoogte van de Stoopstraat.

Afspraak ter plaatse !

GRIEVEN VAN ONZE AANGESLOTENE AAN ZIJN VAKBOND OP EEN RIJTJE...

Geachte Mevrouw,

Geachte Heer,

"Tal van wantoestanden geven onze Truckers een naar gevoel en vele chauffeurs zijn dan ook gekrenkt door het feit dat zij als lastige, moeilijke, soms zelfs domme mensen bestempeld worden. Daarom deze open brief aan onze vakorganisatie.

Er wordt onder de vrachtvoerders veel gepraat en dat weet U ook wel, maar weinig of zelden zet iemand wat op papier. Na 18 jaar ervaring als trucker dacht ik genoeg ervaring te bezitten om de vele wantoestanden aan te klagen.

Eerst en vooral is er het grote loonverschil met onze Nederlandse chauffeurs want die verdienen gemiddeld zo'n 65 f meer per uur dan de Belgische trucker, de nachtvergoeding ligt ook gevoelig hoger, zelfs het dubbele, we vragen ons af waar dat verschil ligt ondanks hetzelfde werk.

Om U een beeld te geven van de behandeling die we krijgen in de Antwerpse haven, t.t.z. de verschillende containerminals.

De sociale voorzieningen zijn maar pover ten opzichte van andere landen wat betreft koffie, frisdrank, toiletten, wasgelegenheid en dergelijke.

Soms vragen wij ons af hoe men ons aankijkt :

Als een hond ? Want op enkele plaatsen staan wij gewoon buiten om onze papieren te laten nazien, bvb. Kaai 702.

Computerspecialist ? Op een kaai moeten wij reeds zelf onze gegevens intikken.

Een wilde ? Want op truckers wordt gejaagd op de terminals, want ZIJ (de terminalvoertuigen) hebben voorrang.

Een boef ? Op een terminal moeten wij onze paspoorten laten zien. Dat alles omdat er een container is verdwenen door fout van de terminal.

Ook bestempelt men ons als analfabeten. Wij worden er herhaaldelijk op gewezen dat reglementen alleen tellen voor zij die kunnen lezen (vb. Kaai 516).

Tovenaars zijn wij ook want we moeten soms al aankomen voor we vertrokken zijn.

Om nog te zwijgen van de vele slechte spooroverwegen in de haven.

Er zijn nog een hele waslijst van de wantoestanden, maar dan zou de lijst te lang worden.

Op vele plaatsen worden wij dan ook als onkundigen bestempeld, nochtans ben ik er van overtuigd dat men nooit een computer zal uitvinden om een chauffeur te vervangen.

Om een trucker op te leiden kost veel tijd en ook veel geduld vanwege de bedrijfsleiding. Vele jonge chauffeurs hebben het dan ook niet gemakkelijk nu men zo veel van hen verlangt.

Ik vraag dan ook met aandacht en aandrang aan onze vakorganisatie zich te vergewissen van onze problemen en er eventueel wat aan te doen.

Misschien krijgt men dan een ander beeld van onze arbeid die toch veel opofferingen vraagt van ons en ons gezin, zoals van huis slapen, grensproblemen, panne en de grote verantwoordelijkheid e.d.

Met dank voor uw aandacht."

Van de Perre Jozef.