

EDITORIAAL

VERMOEIDHEID ACHTER HET STUUR

Voorwaar een toeval, maar wanneer wij namens de Transportarbeidersbond op 24 juli 1989 een voorstel hebben ingeleid bij de Beheerraad van het Sociaal Fonds voor Autobus- en Autokarondernemingen, omtrent een te verrichten wetenschappelijk onderzoek inzake de fameuze „fatigue” (rijvermoeidheid achter het stuur), konden wij oprecht niet gissen dat reeds één dag later de toerisme-industrie per autokar zich in de kijker zou rijden in de omgeving van Nancy.

Krantentitels zoals „PASSAGIERS RAMPBUS TERUG IN BELGIE”, „MISSCHIEN MOET IK ERMEE KAPPEN, ZEGT BUSBESTUURDER”, of verder nog „ONZE CHAUFFEUR ZAT NIET TE SLAPEN”, doen zeker geen goed voor het imago van het autokartoerisme.

Sinds jaren schrijft men over wetenschappelijke studies, welke zijn gedaan in meerdere Universiteiten in Europa en in de Verenigde Staten.

De meest recente, verricht in opdracht van onze Internationale, de I.T.F., werd verricht door Prof. Freek VAN OUWERKERK van de Universiteit te Groningen in Nederland.

Deze studie bestond er namelijk in om een samenvattende appreciatie te maken van alle tot op dat ogenblik reeds verrichtte onderzoeken.

Tot besluit vertelde Prof. F. VAN OUWERKERK de I.T.F. en de wereld, dat een medische aanpak van het probleem een must was geworden.

De medische aanpak waarvan sprake, bestaat in een onderzoek gevoerd met de medewerking van beroepschauffeurs, en houdende medische registratie van hun fysische konditie tijdens hun werkprestaties.

Als B.T.B. hebben wij ons voor medewerking aan dit onderzoek ingeschreven.

De besprekingen daaromtrent aangevat met de Rijksuniversiteit te Gent, zijn omzeggens afgerond, dit niet in het minst door de geapprecieerde medewerking van een gekwalificeerd Arbeids-geneesheer.

Wij zijn verheugd te hebben mogen vaststellen, dat de werkgevers in de Beheerraad van het Sociaal Fonds, samen met ons het nut van een dergelijk onderzoek hebben ingezien, en dat zij de participatie van het Fonds in deze zaak in hun midden zouden verdedigen.

Met of zonder het Fonds trouwens, zijn wij meer dan ooit overtuigd dat dit onderzoek moet kunnen plaatsgrijpen.

De huidige verkeerssituatie laat niet meer toe, dat men de arbeidstijden, rijtijden, en rusttijden van de chauffeurs verder zou vastleggen op basis van gissingen, waarbij de toegelaten rijtijden of de verplichte rusttijden, hoger of lager zouden zijn, al naargelang de voorstellen uitkomen, hetzij van werkgeverskant of hetzij van de kant van de syndikale organisaties.

Als Transportarbeidersbond bieden wij langs deze weg ons medeleven aan de slachtoffers van dit ongeval, waarbij o.m. de chauffeur.

Gelukkig waren er deze maal geen doden te betreuren.

Alle verklaringen aan de pers ten spijt, is het een feit dat bvb. in de meeste der verkeersongevallen in de lucht, er spijtig genoeg geen overlevenden meer zijn om de pers te woord te staan.

Laat ons hopen dat de onderzoeken, waar simultaan met Gent, verschillende buitenlandse gerenommeerde Universiteiten hun medewerking zullen aan verlenen, ons de mogelijkheid zullen geven om op een medisch verantwoorde wijze rij- en rusttijden te doen vastleggen, die de verkeersveiligheid in de hand zullen werken. Dit kan dan slechts het imago van dit beroep positief beïnvloeden, en de veiligheid en van passagiers en van andere weggebruikers in de hand werken.

DIREKTE INNING VAN BOETEN IN HET WEGVERVOER: EEN FEIT !

Vanaf 1 september 1989 wordt de direkte inning van boeten voor overtredingen van een hele reeks van nationale en E.E.G. reglementen op het wegvervoer, zowel voor het bezoldigd vervoer van personen (autobussen en taxi's), als vervoer van zaken.

De boeten gaan van 2.500,— F tot 10.000,— F en zullen mogen betaald worden in Belgische, Luxemburgse of Franse franken, in guldens of D.M., in Britse Ponden, Amerikaanse dollars of met cheques.

Hierna geven wij U de aard van overtredingen welke aanleiding kunnen geven tot de inning ter plaatse op of langs de openbare weg, van een geldsom van 10.000,— F per overtreding.

- a. **E.E.G.-Verordening 117/66** : artikelen 5 en 9 :
 - ongeregeld vervoer - gemeenschappelijke regels - vrijstellingen
 - kontroledokument.
- b. **E.E.G.-Verordening 516/72** : artikel 2 :
 - vergunning (bijzondere regels - internationaal vervoer van reizigers met autokars en autobussen (pendelvervoer)).
- c. **E.E.G.-Verordening 517/72** : artikel 2 :
 - vergunning (geregeld vervoer) (bijzondere vorm van geregeld vervoer).
- d. **E.E.G.-Verordening 3820/85** : artikelen 6, 7, 8 en 9 :
 - rijtijden.
 - onderbrekingen en rusttijden.
 - rusttijden op veerboot, trein.
- e. **E.E.G.-Verordening 3821/85** : artikelen 3, 13, 14 en 15 :
 - installatieplaatje - tachograaf.
 - bepalingen ten aanzien van het gebruik.
- f. **Besluitwet van 30.12.1946** : artikel 1 :
 - noodzakelijkheid machtiging.
- g. **Besluit van de Regent van 15.05.1947** : artikel 3 :
 - geneeskundige schifting - beteugeling.
- h. **Reglement gevoegd bij het Besluit van de Regent van 20.09.1947** : artikelen 6, 60 en 61 :
 - verplichte verzekering.
 - reisblad.
 - controle van de speciale vergunning.
- i. **Wet van 01.08.1960** : artikel 1 :
 - vervoerbewijs en vervoervergunning.
- j. **K.B. van 09.09.1967** : artikelen 4, 35, 36, 44, 45 en 53 :
 - nationaal vervoer (vervoerbewijs en -vergunning).
 - internationaal vervoer (algemene vergunning).
 - geldigheid - persoonlijk.
 - ongeldigheid/bepalingen vergunningen.
 - vervoerbewijzen/vervoervergunningen (controle).
- k. **K.B. van 29.11.1974** : artikelen 3 en 9,e) :
 - aanwezige dokumenten.
 - afwijkingen grensvervoer (volstaat de aanwezigheid van een gewaarmerkt afschrift van de vergunning in het voertuig).

In een brief gericht aan Minister DEHAENE, hebben wij onmiddellijk gereageerd, dat het opvoeren van de boetes met inning ter plaatse tot 10.000,— F per overtreding, **onmogelijk op de rug van de chauffeur kan worden gelegd, indien hij deze overtreding begaat in opdracht van zijn werkgever om zijn werk niet te verliezen.**

Deze maatregel die door de Minister werd getroffen is vooral gericht op de controle van de buitenlandse chauffeurs die op Belgisch grondgebied rijden.

Uiteraard worden de Belgen (men leze onze beroepschauffeurs) van diezelfde straf niet uitgesloten.

Als waar is dat, zoals de B.I.B. verklaart, zij op deze maatregel hebben aangedrongen, dan is het ook maar normaal, dat zowel patronaat als de Minister zal moeten aanvaarden, dat, zoals de E.E.G.-Verordening het voorschrijft, de nodige dokumenten in het leven worden geroepen om de gegeven opdracht vanwege de werkgever aan zijn chauffeur, voorafgaandelijk te doen vastleggen.

In onze brief aan de Minister, verwijzen wij naar onze herhaaldelijke vraag om toepassing van de vereiste uitvoeringsbesluiten van art. 15 van de E.E.G.-Verordening 3820/85 (verantwoordelijkheid van de overtredingen).

Het is niet uitgesloten dat wij als organisatie eerstdaags het volledige dossier aan de media overmaken.

WIJ HOUDEN U OP DE HOOGTE !

STRENGERE SNELHEIDSKONTROLES IN NEDERLAND

De Nederlandse politie voert deze zomer strenge controles uit op het naleven van de snelheidsbeperkingen. Buitenlanders zullen niet gespaard worden...

Snelheidsovertredingen worden beboet met bedragen die tot enkele honderden guldens kunnen oplopen (indien overtredingen met meer dan 30 km/u : 6,— fl per km/u overtreding).

De buitenlanders moeten deze boete ter plaatse betalen.

Indien dit niet kan, wordt proces-verbaal opgemaakt en wordt een overschrijvingsformulier naar de woonplaats van de overtreder gestuurd (in dit geval ligt de boete hoger).

SOCIAAL

TOEKENNING ONDER VOORBEHOUD VAN WERKLOOSHEIDSUITKERINGEN AAN SOMMIGE ONTSLAGEN WERKNEMERS

De alom gekende procedure C.4.2. is bij programmawet d.d. 30.12.1989 drastisch gewijzigd en dit vanaf 1 juli 1989.

De werkloze kan (bij een eventueel betwist ontslag) vanaf nu nog enkel aanspraak maken op terugvorderbare voorschotten wanneer aan volgende voorwaarden wordt voldaan :

1. de werkloze moet er zich toe verbinden van zijn/haar werkgever de betaling te eisen, indien nodig langs gerechtelijke weg, van de vergoeding of schadevergoeding waarop hij/zij eventueel recht heeft,
2. hij/zij moet er zich toe verbinden de voorlopig ontvangen werkloosheidsuitkeringen terug te betalen van zodra hij/zij de vergoeding of de schadevergoeding verkregen heeft,
3. de werkloze moet er zich toe verbinden de R.V.A. op de hoogte te brengen van elke schuldbekentenis die zijn werkgever doet of van elke gerechtelijke beslissing die wordt genomen m.b.t. de vergoeding of de schadevergoeding,
4. aan de R.V.A. moet de vergoeding of schadevergoeding waarvan het recht is erkend overgedragen worden ten belope van het bedrag van de voorlopig toegekende werkloosheidsuitkeringen.

Deze procedure begint te lopen vanaf Uw inschrijving als werkloze.

Van zodra de uitbetalingsinstelling U de C.4.2. en C.4.2.bis overhandigen, geschiedt de voortzetting van de rechtsprocedure via Uw beroepscentrale, in voorkomend geval, de B.T.B. „Wegvervoer” - Paardenmarkt 66 te 2000 Antwerpen (bureel 16 - 3de verdieping).

Ondanks het verzet als Nationaal A.B.V.V. tegen deze administratieve onderrichtingen, moeten wij ons voorlopig houden aan de genomen beslissingen.

SOCIAAL

ARBEIDERS WACHTEN OP VAKANTIEGELD

Dit bericht werd onlangs de media ingestuurd.

Inmiddels zijn wij reeds één vakantie-maand voorbij en hopen dat de administratieve overrompeling van uitkeringen van vakantiecheques door de R.J.V. voor U als beroepschauffeur niet al te nadelig is overgekomen. Indien hieromtrent zich nog moeilijkheden voordoen, contacteer Uw B.T.B.-sekretariaat - Paardenmarkt 66 te 2000 Antwerpen - tel. nr. : 03/231.18.40 (toestel 41 of 42).

Wat het **BIJKOMEND VAKANTIEGELD** (= dubbel vakantiegeld voor de eerste twee dagen van de vierde vakantieweek) betreft, is **NIET LANGER APART** door Uw werkgever te betalen, **MAAR WORDT NU BIJ UW EIGENLIJKE VAKANTIECHEQUE GEVOEGD !**

SOCIAAL

Door de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen zullen de bedragen van de **werkloosheidsvergoedingen** en de drempels **verhoogd worden met 2 %** en dit met ingang van **1 augustus 1989**.

1. Werkloosheidsvergoedingen :

voor de brugpensioenen ingegaan vanaf 01.01.1984 :

- dagvergoeding : 1.123,— F maximum
- maandvergoeding : 29.198,— F maximum

2. Drempels betreffende de inhouding van 3,5 % op de brugpensioenen (in toepassing van K.B. nr. 33 d.d. 30.03.1982) :

- zonder gezinslast : 30.902,— F/maand
- met gezinslast : 36.720,— F/maand

Dit betekent dat de bruggepensioneerden met een hoger inkomen onderworpen zijn aan een bijdrage van 3,5 %.

3. De aanvullende uitkering, gedragen door het Sociaal Fonds Bussen, zal eveneens verhoogd worden met 2 %, in toepassing van C.A.O. nr. 17.

LONEN IN DE SEKTOR GOEDERENVERVOER

Wegens overschrijding van de spilindex 138,51, rekening houdende met het rekenkundig gemiddelde van het indexcijfer van de consumptieprijzen van vier maanden (in voorkomend geval gemiddelde maart, april, mei en juni 1989 - 138,64) dienen de minimumlonen der ondernemingen voor goederenvervoer en de besteldiensten van de eerste dag van de betaalperiode, volgend op 30 juni 1989 toegepast te worden als volgt :

Garagepersoneel

— Handlanger	224,70 F
— Geschoolde arbeider 3de klas	245,25 F
— Geschoolde arbeider 2de klas	270,95 F
— Geschoolde arbeider 1ste klas	286,40 F
— Geschoolde arbeider buiten categorie	306,90 F

Rijdend personeel

— Hulparbeider-begeleider	227,30 F
— Chauffeur in opleiding	227,30 F
— Vrachtwagenbestuurder :	
— wagen minder dan 7 ton	236,40 F
— wagen van 7 ton en minder dan 15 ton	241,90 F
— wagen van 15 ton en meer	250,60 F

Niet-rijdend personeel : Magazijn en kaai

— Handlanger (laden/lossen)	228,90 F
— Goederenontvanger	239,30 F
— Vorkliftvoerder (hoofdfunctie aangeworven als dusdanig)	244,50 F
— Ploegbaas (min. 6 personen)	260,10 F

LONEN VOOR HET GARAGEPERSONEEL

IN DE SEKTOR VAN HET BEZOLDIGD PERSONENVERVOER

Wegens overschrijding van de spilindex 135,09 - 137,80 rekening houdende met het rekenkundig gemiddelde van het indexcijfer van de consumptieprijzen van vier maanden (in voorkomend geval maart, april, mei en juni 1989 - 138,64) dienen de minimumlonen van het garagepersoneel van het bezoldigd personenvervoer per 1 juli 1989 met 2 % verhoogd.

De nieuwe lonen zien er dus per 1 juli 1989 als volgt uit :

	38 uur/week
— Pompist, wasser, portier	229,40 F
— Hulparbeider/Handarbeider	241,45 F
— Gespecialiseerde hulparbeider/handarbeider	265,60 F
— Geschoolde 2de klas	294,55 F
— Geschoolde 1ste klas	309,05 F
— Arbeider buiten categorie	330,80 F

LONEN IN DE SEKTOR SCHEEPSBEVOORRADERS

Wegens overschrijding van de spilindex 138,51, rekening houdende met het rekenkundige gemiddelde van het indexcijfer der consumptieprijzen van vier maanden (in voorkomend geval maart, april, mei en juni 1989 - 138,64), dienen de minimumlonen per 1 juli 1989 toegepast te worden als volgt :

— Chauffeur	254,49 F
— Magazijnier	243,06 F
— Begeleider	230,11 F
— Handlanger/ster	230,11 F

Onderhavige lonen zijn gebonden aan de indexschijf 138,51.

TAXI

TOEGELATEN VROUWENARBEID IN TAXIBEDRIJVEN

Het Staatsblad van 21.06.1989 publiceert het Koninklijk Besluit d.d. 02.06.1989, tot wijziging van het K.B. van 24.12.1968, betreffende de vrouwenarbeid.

Dit houdt in dat de taximaatschappijen een afwijking krijgen toegekend op het verbod van nachtarbeid voor vrouwen.

Telefonistes en radiotelefonistes die tewerkgesteld worden in een taxidispatching mogen dus 's nachts werken (ter aanvulling van art. 5, E van K.B. 24.12.1968, inzake de vrouwenarbeid).

LONEN IN DE SEKTOR BIJZONDERE (SPECIALE) AUTOBUSDIENSTEN

Wegens overschrijding van de spilindex 138,56 rekening houdende met het rekenkundig gemiddelde van het indexcijfer van de consumptieprijzen van vier maanden (in voorkomend geval maart, april, mei en juni 1989 - 138,64) dienen de minimumlonen van de Speciale Diensten per 1 juli 1989 met 2 % verhoogd.

De nieuwe lonen zien er dus per 1 juli 1989 als volgt uit:

Anciënniteit	uurloon	zondagwerk
0 - 2	247,02 F	494,24 F
3 - 5	248,49 F	496,98 F
6 - 10	249,92 F	499,84 F
11 - 15	252,82 F	505,62 F
16 - 20	257,13 F	514,26 F
21 jaar en meer	258,62 F	517,24 F

LONEN AUTOKARSEKTOR

Op aanvraag hernemen wij hier de belangrijkste bepalingen inzake het loonstelsel Autokar, en de arbeidstijden, rekening houdend met de beslissingen van het Paritair Sub. Komitee Autokar van 14.06.1989.

ALGEMENE PRINCIPES

1. Afschaffing van het gewaarborgd minimumloon.
2. Vergoeding uitsluitend gebaseerd op de diensttijd (of amplitude).
De diensttijd (of amplitude) is de periode tussen het begin en het einde van de dagtaak (of prestatie) van de chauffeur.
3. De arbeidsduur is forfaitair vastgesteld op 2/3 van de diensttijd van 01.10 tot 31.03 en op 60 % van de diensttijd van 01.04 tot 30.09.
4. Berekening van de overuren over een periode van 6 maanden (van 01.01 tot 30.06 of van 01.07 tot 31.12).
5. Neutralisering van de onderbrekingen opgelegd door de E.E.G.-Verordening 3820/85 (45 minuten na 04.30 uur ononderbroken rijtijd) voor de berekening van de overuren.
6. Jaarlijkse indexering op 01.10.
Om de loonderving tussen 01.10.1988 en 30.06.1989 ten gevolge van de niet-indexering op 01.10.1988 te compenseren wordt een éénmalige premie van 6.000,— F via het Sociaal Fonds aan de chauffeurs die tijdens deze periode in dienst waren, uitbetaald (toepassingsmodaliteiten volgen).
7. De nieuwe C.A.O. werd gesloten voor 4 jaar, nl. van 03.04.1988 tot 31.12.1991.
Tussen 01.08.1990 en 30.09.1990 wordt de C.A.O. opnieuw geëvalueerd op basis van de opgedane ervaring en eventueel aangepast op 01.10.1990, op voorwaarde dat een paritair akkoord bereikt wordt.

VERGOEDING

— TOERISME :

gewaarborgde dagvergoeding

Amplitude

tot 05.15'

van 05.16' tot 14

per uur boven de 14

R.S.Z.-loon

1.061,— F

2.122,— F

177,— F

A.R.A.B.-vergoeding

21,— F per uur

21,— F per uur

— PENDELS EN INTERNATIONALE LIJNEN

a) 2 chauffeurs en meer

Diensttijd

11 u.

12 u.

13 u.

14 u.

15 u.

16 u.

17 u.

18 u.

19 u.

20 u.

21 u.

22 u.

R.S.Z.-loon

1.747,— F

1.928,— F

2.110,— F

2.291,— F

2.472,— F

2.653,— F

2.833,— F

3.014,— F

3.195,— F

3.376,— F

3.557,— F

3.738,— F

A.R.A.B.-vergoeding

231,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

b) 1 chauffeur

Diensttijd

10 u.

11 u.

12 u.

13 u.

14 u.

15 u.

R.S.Z.-loon

2.084,— F

2.316,— F

2.548,— F

2.781,— F

3.014,— F

3.247,— F

A.R.A.B.-vergoeding

210,— F

231,— F

252,— F

252,— F

252,— F

252,— F

EINDEJAARSPREMIE

1989 : 27.574,— F

1990 : 31.383,— F

1991 : 35.192,— F

1992 : 39.000,— F

WEGWYS Juli-AUG 1989

RIJ- EN RUSTTIJDEN

Voor alle duidelijkheid geven wij hier nog eens de verschillende bepalingen van toepassing wat betreft de rij- en rusttijden :

Bepaling	AETR	3820/85
Dagelijkse rijtijd	8 u. (2 x per week 9 u.)	9 u. (2 x per week 10 u.)
Wekelijkse rijtijd	48 u.	—
Rijtijd per 2 weken	92 u.	90 u.
Beperking van het maximum aantal achtereenvolgende rijdagen	—	6 (12 voor de internationale ongeregelde diensten)
Ononderbroken rijtijd	4 u.	4 u. 30'
Pauze	30' of 2 x 20' of 3 x 15'	45' of 3 x 15'
Dagelijkse rusttijd één chauffeur	10 u. op 24 u. of 11 u. op 24 u. (met 2 x per week 10 u. en 2 x 9 u.)	11 u. op 24 u. zonder opsplitsing (met 3 verminderingen tot 9 u. en compensatie voor het einde van de 2de week) of 12 u. op 24 u. met opsplitsing (waarvan een ononderbroken periode van minimum 8 u.)
Dagelijkse rusttijd 2 chauffeurs zonder slaapbank	10 u. op 27 u.	8 u. op 30 u.
Dagelijkse rusttijd 2 chauffeurs met slaapbank	8 u. op 30 u.	8 u. op 30 u.
Wekelijkse rusttijd	29 u. (met beperking tot 24 u.) te combineren met een dagelijkse rusttijd	45 u. (met beperking tot 36 u. in de woonplaats en tot 24 u. buiten de woonplaats en onopgesplitste compensatie binnen de 3 weken na de betrokken week)

Let wel : de verordening 3820/85 is van toepassing voor de rondritten beperkt tot de 12 lidstaten van de EG, maar bij doorkruising van een derde Staat (Oostenrijk, Zweden, Joegoslavië...), moet het AETR-reglement in acht genomen worden.

RIJKSDIENST VOOR ARBEIDSBEMIDDELING EN BEROEPSOPLEIDING

V.D.A.B.

MEDEDELING

De Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (V.D.A.B.) zal voor zijn centra voor Beroepsopleiding eerlang een vergelijkend wervingsexamen inrichten met het oog op het samenstellen van een wervingsreserve van mannelijke of vrouwelijke

INSTRUKTEURS BESTUURDER ZWARE VRACHTWAGENS

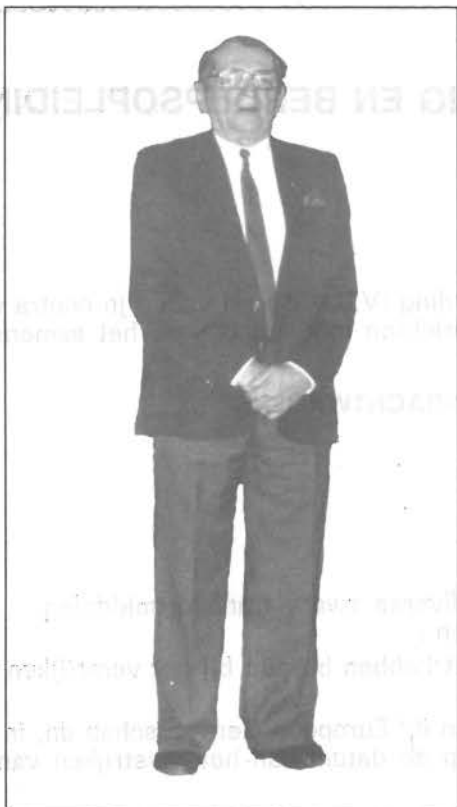
De kandidaten dienen kennis te hebben van :

- automobiel- en dieseltechniek,
- wegcode in binnen- en buitenland,
- boorddocumenten voor internationaal vervoer,
- A.D.R.-vervoer.

Bovendien dienen de kandidaten rij-ervaring te hebben met diverse zware transportmiddelen.

De kandidaten moeten voldoen aan de volgende voorwaarden :

1. ten minste 24 jaar oud zijn en de leeftijd van 55 jaar niet hebben bereikt bij het verstrijken van de termijn van inschrijving voor het examen ;
2. van Belgische nationaliteit zijn of burger van een land van de Europese Gemeenschap en, in dat geval, sedert minstens 5 jaar in België woonachtig zijn op de datum van het verstrijken van de termijn van inschrijving voor het examen ;
3. van goed zedelijk gedrag zijn (enkel in geval van aanwerving dient een door het Gemeentebestuur afgeleverd bewijsstuk voorgelegd te worden) ;
4. a. ten minste houder zijn van een diploma van het lager secundair technisch onderwijs overeenstemmend met niveau 11 of 61 (vroeger A3-B2) en het bewijs leveren van een nuttige praktijk van ten minste 5 jaar in het bewuste beroep ; bij gebrek aan diploma, het bewijs leveren van een nuttige praktijk van ten minste 10 jaar in het bewuste beroep ;
b. houder zijn van het rijbewijs C en het bewijs leveren van medische schifting ;
5. het inschrijvingsrecht van 300,— F gestort te hebben op P.R. nr. 000-1431695-72 van de V.D.A.B. met vermelding „examen INSTRUKTEUR BESTUURDER ZWARE VRACHTWAGENS + naam kandidaat” ;
6. het inschrijvingsformulier (dat kan bekomen worden op het Examensekretariaat van de Beroepsopleiding) moet samen met de gevraagde bewijzen uiterlijk op 15.09.1989 toegestuurd worden aan de V.D.A.B. - Direktie Beroepsopleiding (Examensekretariaat) - Keizerslaan 11 te 1000 Brussel ;
7. bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden op het sekretariaat B.T.B. Afdeling „Wegvervoer” - telefoonnummer 03/231.18.40 toestel 41, betreffende de inschrijvingsvoorwaarden en de techniciteit van de functie.



EEN GOEDE VRIEND ONTVIEL ONS,

Op onze manier , zoals hierna omschreven, hebben wij afscheid genomen van een goed syndikalist.

Frans, het is zoals wij U zouden aanspreken, op onze syndikale bijeenkomsten .

De kameraadschap, uw spontaniteit, onze gebondenheid op het syndikale vlak is niet meer.

Het bericht dat ons toekwam, U niet meer in ons midden te zien, konden wij eveneens als Uw naastbestaanden, niet direkt aanvaarden.

Sinds 1969 en tot op heden maakte U deel uit van het bestuur van de Belgische Transportarbeidersbond, Afdeling "Wegvervoer".

Gij hebt een onverbeten strijd geleverd om samen met enkele kollega's de kollektieve arbeidsovereenkomst van het beroepsgoederenvervoer in het toenmalige bedrijf "EUROPA EXPRESS CAMERMAN" te doen respekteren, wat U in 1970 is gelukt.

De overname van het bedrijf door de multinationale FERRYMASTERS-EUROPA-EXPRESS, belette niet om Uw syndikale activiteiten uit te bouwen, zowel in de organen Komitee voor Veiligheid en Gezondheid en Ondernemingsraad, voor het A.B.V.V., Uw mandaat als syndikaal afgevaardigde voor de B.T.B., en zelfs als diensthoofd veiligheid.

Het Hulp ziekenfonds in het bedrijf, ten behoeve van zieke en noodlijdende werknemers, werd door Uw werkkollega's bijzonder op prijs gesteld.

Uw syndikale werk ten bate van de beroepschauffeurs in de totaliteit of geleverde inspanningen van sociale aard, die het algemene belang van Uw werkmakkers hebben gediend, hebben U getooid met het Bronzen, Zilveren en Gouden Ereken-teken als Laureaat van de Arbeid, waar U terecht fier op was.

De welverdiende rust die U bij Uw brugrustpensioen sinds 1985 zou kunnen genieten, heeft U er nog toe aangezet, Uw direkte medewerking als animator bij het Syndikaal Vormingsinstituut van het A.B.V.V. Antwerpen en Studiegroep te verlenen.

In de omgangstaal met Uw kameraden van het A.B.V.V. was U "de Louis".

De talrijke vrienden welke U omringden, ook deze van de werkgroep Brug- en Brugrustgepensioneerden van het A.B.V.V. Antwerpen zijn hier aanwezig.

De vakantieperiode heeft echter een aantal vrienden weerhouden U een laatste groet te brengen.

Voor de Mutualiteiten en S.P. Distrikt Wilrijk was U een trouwe propagandist.

Uw syndikale werking, welke niet altijd het verhoopte resultaat bracht, zette Uw " humor " voor niets uit de weg.

Frans, U was een groot bewonderaar van enkele grote figuren in ons socialistisch denken.

Ook wij, Frans, uitten onze bewondering en erkenning voor U al omvattende bestuurstaak, in Uw beroepscentrale B.T.B. en Uw vitale inzet voor het A.B.V.V.

Naast Uw syndikale activiteiten, genoot U ten volle, samen met Uw familie, van het kampingleven, waar U tot Uw laatste dag verbleef.

Samen, Frans, hadden wij binnen het bestuur Wegvervoer en Technisch Komitee de komende maanden nog vele opdrachten te vervullen.

Uw standpunten omtrent het " beroep " van de chauffeur zijn ons meer dan bekend.

Wij zullen deze blijven respekteren.

Namens A.B.V.V., B.T.B. en Gemeenschappelijke Aktie, mogen onze dank een troost weze, aan de echtgenote Yvonne en kinderen, en hun sterkte te brengen, in het verlies van echtgenoot en vader.

Frans, dierbare vriend, wij nemen nu afscheid.

U blijft voor ons een enorme syndikale waarde.

Vaarwel Frans, Louis.

