

NEUJAHRSEMPFANG BEI DER CFL-VERWALTUNG



Foto: Guy NEPPER

**Wir wünschen
allen Mitgliedern,
Lesern und Leserinnen
viel Erfolg im neuen
Jahr, dies bei bester
Gesundheit**

2010 – Ein Jahr der Herausforderungen!



Camille BROCKER

Gemäß unseren Gewohnheiten gehen wir auch dieses neue Jahr voller Hoffnungen für die Zukunft an, auch wenn sie etwas gedämpft sind. Die weltweit vorherrschende Krise hat sonder Zweifel ihre Spuren hinterlassen in dem Sinne, dass es nicht nur eine technische Angelegenheit ist, sondern vor allem eine moralische. Unser Glaube an die Gerechtigkeit wurde in seinem Fundament erheblich erschüttert. Denn Millionen von Menschen bekamen die Auswirkungen dieses von der Finanzwelt inszenierten Desasters voll zu spüren. Nicht wenige verloren ihr Dach über dem Kopf und wurden ihrer ganzen Existenz beraubt. Es ist skandalös, wie hier einige skrupellose Händler versuchten durch gefährliche Spekulationen exzessive wirtschaftliche Gewinne zu machen und so die Gelder ihrer Kunden vernichteten. Hier hat nicht nur die Aufsicht der Banken sondern auch die Politik versagt. Jedenfalls ist das Vertrauen in die Finanzmärkte und die Finanzinstitutionen, die sehr stark die Weltwirtschaft und die Globalisierung beeinflussen, geschwunden. Das System hat versagt. Es müssen

neue Wege in eine andere Richtung gefunden werden. Unsere Aufgabe als Gewerkschaften wird es sein dafür zu sorgen, dass in dieser Welt die Umsetzung der Menschenrechte und der sozialen Rechte Vorrang hat. Es wurde uns vor Augen geführt wie fragil und verwundbar die Weltwirtschaft ist. Auch hierzu Lande deutet manches daraufhin, dass die Auswirkungen der Krise einige entscheidende wirtschaftliche Veränderungen mit sich bringen werden. Zu befürchten ist, dass geplante Veränderungen, auch wenn sie nicht in direktem Zusammenhang mit der Krise stehen, nun in die Diskussion gebracht werden. Die nächsten Wochen und Monate werden uns zeigen wo es hingehet. Jedenfalls stimmen uns die Vorzeichen nicht gerade sehr optimistisch. Die stetig steigende Arbeitslosigkeit und die Firmenschließungen geben den allgemeinen Trend vor. Hinzu kommt die angespannte Lage der Staatsfinanzen, die mit sich bringt, dass der Handlungsspielraum sehr eng wird. Die Regierung schätzt die Lage als sehr ernst ein, was allein daran zu erkennen ist, dass Ende des nächsten Monats eine Tripartite angesagt ist, um zusätzliche Sparmaßnahmen zugunsten der Staatsfinanzen und der Wirtschaft auszuhandeln. Dies auch im Hinblick auf die wirtschaftliche und gesellschaftliche Weiterentwicklung des Landes. Dabei wird mit großer Wahrscheinlichkeit geprüft, ob das im März 2008 beschlossene Konjunkturpaket in Höhe von 1,228 Milliarden Euro und der damit verbundene Maßnahmenkatalog zur Rettung der Wirtschaft fruchte-

ten. Von diesem Paket profitierte auch maßgeblich der Transport auf der Schiene, weshalb wir mit Nachdruck fordern, dass die begonnenen und geplanten Baumaßnahmen nicht dem Rotstift zum Opfer fallen sondern laut Zeitplan fertiggestellt werden. Dies gilt übrigens auch für die TRAM. Diese Gelder kommen schlussendlich der Wirtschaft und somit auch der Kaufkraft hierzu Lande zugute. Eine der Aufgaben der Tripartite wird wohl ebenfalls die Festlegung einer geeigneten Ausstiegsstrategie aus der Krise sein. Und genau hier kommt es auf eine gerechte Verteilung der Lasten an. Momentan befasst sich Staatsminister Jean-Claude Juncker mit einer Sondierung des Terrains, damit er in der Tripartite konkrete Vorschläge auf den Tisch legen kann. Wahrlich ein schwieriges Unterfangen, wenn man weiß, dass zwischen den Sozialpartnern tiefe Meinungsverschiedenheiten über die Vorgehensweise vorherrschen. So kennen wir als Gewerkschaften gewisse Reizthemen, die uns Bauchschmerzen verursachen wie z.B. Kürzung der Anfangsgehälter beim Staat, Indexmodulierung, Lohnkürzungen, Leistungseinschränkungen bei der CNS, Pensionskürzungen usw. Denn schließlich setzen wir auch zukünftig im SYPROLUX auf Zusammenhalt, Kontinuität und Nachhaltigkeit, die Pfeiler unseres Sozialsystems und wehren uns mit allen Mitteln gegen jedwede Form von Sozialabbau. Leider gerät der soziale Zusammenhalt auch in Luxemburg immer mehr unter Druck indem wir riskieren eine Gesellschaft von Einzelkämpfern

und Lobbyisten zu werden. Ich will aber nicht abschließen ohne meine Enttäuschung über die Klimakonferenz von Kopenhagen auszudrücken. Ehrlich gesagt waren meine Hoffnungen, dass es hier zum großen Wurf kommen würde von Anfang an sehr gering. Es freut mich umso mehr, dass Luxemburg die richtigen Lehren aus diesem Fiasko in Kopenhagen gezogen hat und der Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler zusammen mit dem Umweltminister Marco Schank den Luxemburgern einen Pakt zum Kampf gegen den Klimawandel vorschlagen. Denn auch bei uns besteht dringender Handlungsbedarf was die CO2-Bilanz und die Energieeinsparungen, die Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien anbelangt.

SIE LESEN IN DIESER NUMMER

- 2** Europa im Blickpunkt
- 3** Aktuell
- 4** Délégation Centrale
- 5-9** Kommissionen
- 10** Verschiedenes
- 11** CFL Cargo oder CFL Chaos
- 12-14** Neujahrsgratulations
- 15** West Air Luxembourg
- 16** Veranstaltungen

Europa „im Blickpunkt“

ARBEITSGRUPPE ZWECKS
„ENTKARBONISIERUNG“ GEGRÜNDET



Georges BACH

Erstmals meine besten Wünsche für das Jahr 2010 an alle Mitglieder der FCPT / SYPROLUX und alle Leserinnen und Leser des „Transport“. Auf dass ihre Wünsche und Hoffnungen sich erfüllen und dass sie vor allem bei bester Gesundheit bleiben.

Fast kein Tag vergeht, ohne dass man auf irgendeine Weise auf das Thema Klimawandel angesprochen oder durch die Medien mit dieser Problematik konfrontiert wird. Diese Tatsache an sich ist m.E. begrüßenswert. Viel zu lange nämlich wurde die Erderwärmung geleugnet, als gottgegeben angesehen, woran man eh nichts ändern könne. Den eigenen Lebensstil in Frage zu stellen kam überhaupt nicht in Frage.

Und jetzt? Die Klimakonferenz in Kopenhagen ist zu Ende, die Probleme wie wir wissen, leider vertagt. Am Ende der Verhandlungen steht kein konkreter Plan zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen.

Zu hohe Erwartungen an die führenden Politiker? Ihnen jedenfalls wird nun der Prozess gemacht. Unermüdlich wird behauptet wir könnten die globale Erderwärmung stoppen, wenn die Politiker die Willenskraft dazu hätten. Das mag zum Teil stimmen, trifft aber auf die Europäer nicht zu. Keiner hat das Problem der Erderwärmung so ernst genommen wie sie. Bereits im Vorfeld der Klimakonferenz hatten sie sich dazu entschlossen bis 2020 verbindlich ein Fünftel weniger auszustoßen als noch

1990 und waren vor und während dem Kopenhagener-Poker bereit diese Zusagen erheblich zu erhöhen. Sie hätten den Mut gehabt, der Bevölkerung in Europa zu erklären, die lediglich für 14% der weltweit ausgestoßenen Treibhausgase verantwortlich zeichnen, dass sie zusätzlich zu den beschlossenen 20% Einsparungen weitere erhebliche Anstrengungen tätigen müssten. Zum Zeitpunkt wo wir uns in der schwersten Wirtschaftskrise seit Jahrzehnten befindet, der wirtschaftliche Aufschwung sich weiter verzögert und die Arbeitslosigkeit Rekordhöhe erreicht hat, hätten sie dieses Risiko auf sich genommen.

Beim Thema Klimawandel führt demnach die EU in der Welt. Nirgendwo hat Europa seinen Führungsanspruch derart laut erhoben und durch Ideen und Zusagen untermauert. Kopenhagen hat es bewiesen. Wo blieben die Zusagen der anderen? USA, China, Indien, Brasilien usw?

Doch wie steht es mit dem Beitrag der Bürger in Europa? Sind wir alle nicht froh, immerzu Sündenböcke zu finden um von unseren eigenen Unzulänglichkeiten abzuwenden. Wie steht es mit den täglichen Handlungen? Sind wir bereit die Konsequenzen zu tragen und die von unseren Politikern geforderten Klimaziele im eigenen Alltag einzuhalten? Wie schrieb kürzlich Kollege Jakub Adamowicz im LW. Nicht zwischen Staaten ausgehandelte Reduktionsziele werden den Treibhauseffekt stoppen, sondern der Bewusstseinswandel von Milliarden Menschen.

Georges BACH

DIE SEGEL NEU SETZEN.
MEDITATION ZUM JAHRESANFANG



Raymond Streweler

Vom Erfurter Bischof Joachim Wanke stammt das zukunftsorientierte Wort:« Eine Hoffnungsgemeinschaft klagt nicht über eine falsche Wind-richtung, sie setzt vielmehr die Segel neu ».Dies gilt umso mehr für eine christliche Gewerkschaft, besonders dann, wenn ihr ein scharfer Wind um die Ohren bläst und Sturm sich ankündigt.

Der Zeitpunkt ist gekommen zu überlegen, wie und wo wir ansetzen müssen, um die Zukunft sozialer zu gestalten. Nicht das Geld, nicht die Wirtschaft, nicht die Macht, nicht der Staat stehen im Mittelpunkt, sondern der konkrete Mensch mit seinen Problemen, Ängsten und berechtigten Ansprüchen. Dabei gilt es unter den vielen Stimmen die ernstgemeinten Vorschläge zu unterscheiden von dem, was nur Propaganda und Schaumschlägerei ist. Dann müssen mutig, konsequent und verantwortungsvoll die notwendigen Schlussfolgerungen gezogen werden unter Einsatz aller gewerkschaftlichen Möglichkeiten und Fähigkeiten , dialogbereit und ohne Besserwisserei. Dabei darf keinesfalls die Solidarität auf dem

Altar der nationalen Egoismen geopfert werden.

Wir würden gewiss viel Energie sparen, wenn wir weniger damit beschäftigt wären, uns ins rechte Licht zu rücken, als vielmehr den uns anvertrauten Menschen in schwierigen Zeiten Licht, Mut und Hoffnung für ihren Alltag zu schenken.

Weder rückwärtsgewandte Nostalgie noch ungeduldiger Griff nach unrealistischen Zukunftsvisionen taugen für die Bewältigung der sozialen Probleme. Es gilt vielmehr hinhören auf die Zeichen der Zeit, hinsehen auf die Not der Menschen, unnötige Ängste abbauen, wieder Mut machen und Geborgenheit schenken, im Extremfall Auffangstrukturen begünstigen für Menschen, die an unserer schwierigen Zeit zerbrechen.

Christlich soziales Gedankengut sagt uns nicht , wie wir Wirtschaft und Gesellschaft organisieren sollen, zeigt uns aber Wege auf, wie wir unter Wahrung der unantastbaren Würde eines jeden Menschen Leben gestalten können. Allerdings müssen wir bereit sein, die Segel neu zu setzen, « damit die Hoffnung bei dem vielen Gegenwind nicht stirbt ! »

Raymond STREWELER

BU-KOMMISSION
GENERALVERSAMMLUNG 2010

Die Syprolux BU-Kommission lädt alle Mitglieder und Sympathisanten zur jährlichen Generalversammlung ein, welche stattfindet am:

FREITAG DEN 29. JANUAR 2010

16.30 UHR GENERALVERSAMMLUNG IM SCHIFF „ROUDE LÉIW“
GREVENMACHER- MACHTUM PARKING „DEISERMILLEN“

Anmeldungen werden bis zum 22. Januar 2009 im Generalsekretariat (Tel. 22 67 86-1 Basa 1289 Alegria Alex Tel : 621790779,
Schuster Marc Tel: 621 277 306 oder einfach per Email syprolux@pt.lu, entgegengenommen.

GENERALVERSAMMLUNGEN 2010

BU:	29. 01 2010
Petingen:	05 02 2010
Bettenburg:	11.02.2010
Norden:	26.02.2010
Esch	05.03.2010
Luxemburg:	12.03.2010
Osten:	19.03.2010
Ettelbrück:	26.03.2010

DATES DE PARUTION JUSQU'AU MOIS DE JUIN 2010
DE NOTRE PÉRIODIQUE

« TRANSPORT ».

15 jan 2010	16 avr 2010
29 jan 2010	30 avr 2010
12 fév 2010	14 mai 2010
05 mars 2010	04 juin 2010
19 mars 2010	18 juin 2010

NEUJAHRSEMPFANG BEI DER CFL-VERWALTUNG

Traditionsgemäß überbrachte eine SYPROLUX-Delegation Verwaltungsratspräsident Jeannot Waringo und CFL-Generaldirektor Alex Kremer die besten Glückwünsche für das kommende Jahr 2010.

Eingangs bemerkte Jeannot Waringo, dass die Zusammenarbeit mit dem SYPROLUX stets unkompliziert ist, auch wenn man sich unter Sozialpartnern nicht immer einig ist. Des Weiteren unterstrich er die schwierige budgetäre Lage in der sich Luxemburg derzeit befindet und dass in diesem Zusammenhang eine Tripartite zur Staatsfinanzierung unumgänglich sei.

Der Verwaltungsratspräsident unterstrich hingegen, dass es auf keinen Fall zu Einschnitten im Bereich der Sicherheit im Eisenbahnwesen kommen darf und wird. Dieses Credo gilt ebenfalls für den Personalbereich, wo es auch zu keinem Personalabbau kommen wird.

In den kommenden Wochen und Monaten werden die CFL-Verantwortlichen analysieren, welche Projekte mit den vorhandenen Finanzmitteln zu realisieren sind. Die CFL muss der Zukunft unbedingt offensiv begegnen und bereit sein anstehende Herausforderungen anzugehen. Jeannot Waringo unterstrich des Weiteren, dass

die Sozialpartner in diese Gespräche miteingebunden werden. Fest stehe, dass der Staat im Rahmen des Budgets eine Repriorisierung der anstehenden Projekte vornehmen wird.

Keinesfalls dürfe man verkennen, dass die CFL-Gruppe trotz schwieriger Wirtschaftslage, in den letzten Monaten enorme strukturelle Verbesserungen erreicht hat. Positiv zu werten sei ebenfalls die Tatsache, dass sich wieder junge Leute für den Beruf Eisenbahner interessieren.

SYPROLUX-Präsident Camille Bocker unterstrich seinerseits die Dialogbereitschaft für welche der SYPROLUX bekannt sei. Dass man nicht scheut Lösungen zu Problemen zu suchen, wurde nicht zuletzt im Dossier SIBELIT bewiesen, wo man auf einen Sozialkonflikt zusteuerte. Romain Plümer seinerseits plädierte für eine Zusammenkunft der Verantwortlichen hinsichtlich einer Klarstellung zur Interpretation der Arbeitsbedingungen in diesem Bereich. Die Verwaltung stimmte solch einem Vorgehen zu. Generaldirektor Alex Kremer betonte ebenfalls, dass derzeit in der CFL-Gruppe über ein neues Fret-Konzept nachgedacht wird.

Als SYPROLUX kamen wir nicht umher, die CFL-Verwaltung auf das TRAM-



Projekt anzusprechen. Hierzu konnte uns Generaldirektor Alex Kremer keine genauen Angaben machen über den Verlauf des Projektes, da die CFL nicht als offizieller Partner berücksichtigt wurden. Es besteht jedoch kein Zweifel, dass die CFL in Punkto Betreuung zum gegebenen Zeitpunkt ihre Kandidatur stellen wird.

Gegen Ende des Gesprächs schnitt Camille Bocker noch die desolade Situation bei der CFLcargo an. CFL-Präsident wie Generaldirektion zeigten sich erstaunt über das schlechte Arbeitsklima innerhalb der Struktur. Beide stimmten einer baldigen Unterredung mit der CFLcargo-Direktion zu.

Die Überarbeitung der internen Vorschriften, die Programme der Aus- und Weiterbildung, sowie die Organisation der Sicherheitsmannschaft waren

ebenfalls Themen die während des Gesprächs umrissen wurden.

Abschließend warf erster Vizepräsident Jean-Paul Schmitz das Stress-Phänomen am Arbeitsplatz auf. Er wies daraufhin, dass diese Tatsache nicht länger unbeachtet bleiben kann. Eine Tatsache, welche sowieso klar durch die Ansteigung der psychosomatischen Krankheiten belegt ist und somit nicht mehr von der Hand zu weisen ist.

Zum Schluss versicherten sich beide Seiten eine gute Zusammenarbeit auch für das kommende Jahr 2010.

Der SYPROLUX war durch Camille Bocker, Mylène Wagner-Bianchy, Jean-Paul Schmitz, Viviane Weis, Joëlle Barbelen, Romain Plümer vertreten.

M. WAGNER-BIANCHY



M. Wagner - Bianchy

La chronique de M

QUAND LE TRAVAIL DEVIENT OBSESSION

Le travail, en fait c'est quoi ?

Une base fondamentale pour se permettre de vivre dans la société. Une source de revenu qui permet de nourrir sa famille, de se payer un logement, de s'offrir des choses. En somme le travail permet de faire partie à part entière de la société.

Mais le travail peut également être une conception de vivre : les uns travaillent pour vivre, les autres vivent pour travailler. Ceux qui vivent pour travailler ne valent pas plus que les autres, mais leur vue est totalement différente. Ici le travail est vécu comme un engagement profond, une réelle passion !

Une telle conception peut être qualifiée de noble, de courageuse, de folle, d'irrationnelle, bref cela dépend du point de vue. Mais pour celui qui vit pour son travail, son engagement devient aussi utile que l'effort qu'il fait pour respirer. Il s'identifie littéralement à son travail. Aucune tâche ne semble être trop lourde. Il accumule les responsabilités, crée des concepts, rapplique sans cesse avec de nouvelles idées. Et avec le temps le rythme de sa vie s'accélère, il devient omniprésent. Des représentations officielles se succèdent, des réunions et des concertations sont à l'ordre du jour du quotidien. L'image que l'on donne est quasi parfaite, rayonnante lors des réceptions, sérieuse et concentrée lors des réunions.

La satisfaction de soi-même s'installe ! Le fait d'être utile, de pouvoir exprimer ses idées, d'être écoutée et respectée, donne des ailes, fait croire qu'on est invincible. Donc on rajoute encore un peu de ce travail qui satisfait tant. On enchaîne les projets, les uns après les autres, et la cadence de la vie quotidienne amplifie. Mais on se sent toujours bien dans sa peau, forte, en pleine forme, bondée d'énergie.

Cependant un cercle vicieux commence doucement à nous encercler. Il s'introduit sournoisement dans notre vie, sans qu'on le remarque. Et le manège des tâches continue à tourner à toute allure.

L'entourage commence à se faire de sérieux soucis et dit ouvertement :

Tu en fais trop ! Et si tu prenais un peu de congé ? Tu t'es déjà regardé dans un miroir les derniers temps ? Mais mange donc ! Je commence à avoir peur pour toi, tu sais !

Et on n'écoute toujours pas ! On est persuadé que tous les gens autour de nous sont dans le mauvais film. Quelle erreur !

Mais comme dans chaque histoire, il y a ce fameux « mais », qui se glisse entre toutes ses sensations. Petit à petit on remarque soi-même que le corps nous donne toute une série de petits signes d'avertissements. Les maux de tête deviennent plus fréquents, les heures de sommeil diminuent continuellement, les réveils nocturnes apparaissent, et un drôle de sentiment commence à s'installer au profond de nous ; Ce sen-

timent au début on ne sait pas très bien le décrire. D'un côté on sent toujours l'adrénaline qui nous pousse à continuer notre parcours, d'un autre côté la fatigue par moment prend le dessus. Mais on a encore assez de force et de toute façon, on est maître de son corps et de son esprit, donc on saura les dominer. Mais en fait on les condamne tout simplement à fonctionner, on ne veut pas ressentir les signes d'une faiblesse, on ne veut pas écouter son corps, ni sa propre raison. Et là doucement on se détache de son corps, on se projette soi-même dans un autre monde. Dans ce monde tout repose sur le fonctionnement, la faiblesse n'existe pas, l'échec n'y est pas admis. A ce moment, inconsciemment, on déclenche un mécanisme dévastateur.

Puis un jour le vase déborde ! Le corps, ce corps que nous croyions si bien connaître et dominer se révolte de façon volcanique. Et on sent qu'on n'est plus maître de son corps ni de son esprit. Due à cette perte de contrôle totale de notre corps, nous croyons perdre la tête. Toute force nous échappe, tout courage nous fait défaut. Ce qui reste c'est une immense peur, et la prise de conscience que l'on se retrouve au bord d'un gouffre inconnu. D'un moment à l'autre toute notre vie, que nous avons construite et si bien organisée, bascule vers quelque chose dont on ignore l'étendue.

Voilà ! Vous vous retrouvez donc à l'hôpital au service psychiatrique ! Une sage décision ! Oui, mais au lieu de se féliciter de cette décision, un sen-

timent d'échec martyre votre esprit. La honte vous envahit, vous êtes déçu de vous-même. Et l'impression d'avoir déçu, voire d'avoir laissé tomber votre entourage privé et professionnel vous étrangle. Puis vous pleurez comme vous n'avez encore jamais pleuré dans votre vie. Vous vous permettez de vous laisser aller, de faire sortir toutes ces émotions. Vous vous permettez d'être faible. Dans ce moment de relâchement total vous devenez conscient que cela vous fait du bien, que cela vous soulage, que toute cette pression tombe de vous. Se montrer faible, ce n'est pas une faiblesse, mais il s'agit là peut-être de la plus grande force que l'humain puisse avoir. Le défi qui se présente dès lors est de puiser dans cette force afin d'avancer sur un chemin pour sortir de cette crise, mais d'en sortir plus forte et surtout plus mûre ! Néanmoins il faut demeurer conscient du fait que le chemin qu'on entreprend ne sera ni facile, ni droit. Au cours du temps il y aura des hauts et des bas ! Et le mot-clé est effectivement le mot « temps ». Ces lignes ne sont pas destinées à faire la morale, mais elles sont là pour mettre en garde du fait que nous prenons parfois de gros risques sans que nous en soyons conscients. Pour l'an 2010 je vous transmets cinq vœux : un grain de bonheur pour la paix intérieure. Une touche de courage pour surmonter les obstacles. Un brin d'audace pour relever de nouveaux défis. Un zeste de folie pour vivre les rêves. Et une larme de faiblesse pour ne pas oublier qu'on est des êtres humains.

M. WAGNER-BIANCHY



Délégation Centrale vom 16. 12. 2009

KOMPROMISS BEI LANGSTRECKENFAHRTEN WIRD ANGESTREBT



Fernand HEINZ

Im Rahmen des SIBELIT-Programms sollen CFL-Lokführer Güterzüge von Luxemburg in den Antwerpener Hafen bringen. Hauptproblem bei diesem Unterfangen ist es die Strecke innerhalb der erlaubten 5 Stunden ununterbrochener Fahrt zu bewältigen. Im Vorfeld der Sitzung der Délégation Centrale hat es auf Service-Ebene schon Versuche gegeben, diese Schwierigkeit zu überwinden. Nach einigem Hin und Her scheint sich eine Lösung anzubahnen. Generaldirektor Lex Kremer gab klar zu verstehen, dass die Arbeitsbedingungen einzuhalten sind. Andererseits, so Lex Kremer, sei es für die Luxemburger Eisenbahn wichtig einen Modus Vivendi für diese Transporte zu finden. Stellen sie doch ein wesentliches Bindeglied dar, für den Schienentransport zwischen diesem bedeutenden Nordsee-Hafen und dem südeuropäischen Raum.

Die Délégation Centrale schlug einen mehrstufigen Plan vor. Als erstes soll die effektive Fahrzeit erfasst werden. Eine Ortsbegehung soll die möglichen Probleme bei der Einfahrt in den Antwerpener Hafen erkunden und die Übernachtungsmöglichkeiten ausloten. An Hand dieser Kenntnisse soll dann ein lebensfähiges Konzept erstellt werden, dem alle Sozialpartner zustimmen können.

Effektiv-Gespräche sollen wieder eine klare Struktur bekommen

Wie schon seit Jahren verlangt die DC die Wiederaufnahme von geordneten Effektiv-Verhandlungen. Diese Gespräche helfen bei der Aufstellung des Personalbestandes alle Bedürfnisse des Betriebes zu berücksichtigen. Generaldirektor Lex Kremer sprach sich auch dafür aus, dass Effektiv-Gespräche wieder eine klare Struktur bekommen sollen. Demzufolge soll ein Zeitplan für die einzelnen Services erstellt werden, in dem sie ihre Vorstellungen vorbringen sollen, damit die eigentlichen Gespräche noch vor den Sommerferien stattfinden können.

Zickzack- Kurs bei der elektronischen Arbeitszeiterfassung

Der Service RH erklärte der Délégation Centrale, dass auf Grund des geltenden Datenschutzgesetzes die Generaldirektion von der DC eine Genehmigung für die elektronische Erfassung der Arbeitszeit in dem Direktionsgebäude benötigt. Desweiteren berichtete der Chargé de Gestion des RH von dem

Dreier-Gespräch zwischen Service Informatique, Service RH und der Firma IBM über die informatische Umsetzung der gleitenden Arbeitszeit in der Generaldirektion. Das Schreiben des entsprechenden Programms scheint sich schwierig zu gestalten. Zur allgemeinen Verwunderung der Delegierten war der Chargé de Gestion des Service RH auch nicht mehr bereit über eine Anpassung des von 1977 stammenden Reglements zu diskutieren. Diese Haltung stand im krassen Gegensatz zu seinen Aussagen in der Sitzung der Services Centraux von der vorherigen Woche. Dort hatte er ja bekanntlich die Delegierten aufgefordert, ihre Vorstellungen für eine Anpassung einzureichen. Er argumentierte jetzt, dass das Programm zur informatischen Erfassung der gleitenden Arbeitszeit so komplex würde, dass eine Änderung des Reglements einen wesentlichen Mehraufwand bedeuten würde! In der anschließenden Diskussion wurde festgehalten, dass die Personalvertretung an den nächsten Gesprächen mit der Firma IBM teilnehmen wird.

Wir werden unsere Vorstellungen zu einer Anpassung des Reglements trotzdem ausarbeiten und an den Service RH weiterleiten.

Änderungen im Ordre Général über Disziplinarmaßnahmen wurden angenommen

Die Délégation Centrale befand ein letztes Mal über die Änderungen im OG N°10. Neben dem Streichen von zwei Strafen ist hier vor allem die Vorgehensweise bei Disziplinarmaßnahmen visiert. Den Änderungen liegen jahrelange Erfahrung in der Behandlung von Dossiers im Conseil d'Enquête zugrunde. So sollen klärende Gespräche zwischen den Vorgesetzten und ihren Mitarbeitern gefördert werden. Auch wird der Comité des Directeurs als bestehendes Gremium in diese Dokument übernommen.

Wir nutzten die Gelegenheit, um erneut eine strukturierte Ausbildung aller Vorgesetzten im Umgang mit ihren Mitarbeitern zu fordern.

Geschuldete Vergütung für nichtgewährte freie Tage wird ausgezahlt

Von den einzelnen Dienststellen wurde die Aufstellung der für 2008 geschuldeten freien Tage eingereicht. Diese Listen werden jetzt analysiert und dann werden die entsprechenden Vergütungen an die Betroffenen ausgezahlt.

Personalaufstockung für 2010

Der Service RH gab Auskunft über die vorgesehenen Einstellungen von Personal für das nächste Jahr. So werden 2010 noch 2 Klassen Zug-

begleitpersonal eingestellt. Außerdem rekrutiert der Service AV noch M- und S-Personal. Die Direktion der Entreprise Ferroviaire stellt eine Person in der S-Laufbahn ein um ein neugeschaffenes Beschwerdebüro zu besetzen. Der Service TM plant für 2010 bis zu 3 Klassen von Lokführern. In den Finanzen, dem Secrétariat Général, dem Service GR und dem Service RH wird eine Reihe von S-Posten besetzt werden. Der Service IF hat eine Prozedur laufen zur Einstellung von I-, M- und A-Personal. Außerdem sollen noch Ingénieurs Industriels in den Bereichen Elektro und Génie Civil eingestellt werden.

Durch weitere Rückführungen, soll in der CFLcargo das CFL-Personal um die Mitte von 2010 auf ungefähr 120 Einheiten reduziert werden.

Der Service RH informierte die DC, dass die Rekrutierungsgespräche vorwiegend von den betroffenen Services geführt werden. Sie verfügen über das nötige Fachwissen, um herauszufinden, welche Kandidaten sich für die vorgesehenen Posten eignen.

Die neue Struktur der Arbeitsmedizin

Die DC wurde darüber informiert, dass der Infirmier-Posten voraussichtlich im März 2010 besetzt wird. Die neue Arbeits-Ärztin der CFL hat neben den Einstellungsuntersuchungen auch ein großes Pensum an Pflichtuntersuchungen von Lokführern und Zugbegleitern. Hierbei geht es unter anderem um die Fahrerlaubnis für die benachbarten Länder. Die Wege zur Bewältigung dieser Aufgaben werden vom Service RH zusammen mit der Arbeitsärztin ausgelotet werden.

Sanitäre Einrichtungen für weibliches und männliches Personal bei den CFL

In der vorherigen Sitzung der DC war die Bestandsaufnahme der sanitären Einrichtungen für weibliches und männliches Personal bei den CFL vorgestellt worden. Hierbei hat-

te besonders der Service GR noch ein gewisses Defizit bei den Einrichtungen für das weibliche Personal zu vermelden. Die Generaldirektion informierte die Delegierten der DC, dass der Service QSE damit beauftragt wurde, die Umsetzung der Schlussfolgerungen der Analyse zu überwachen.

Anpassung der Tableaux de Classements nach der Schaffung der Sûreté-Mannschaft

Der Service RH erklärte, dass für die Belegschaft der Sûreté-Mannschaft die erforderlichen ff-Nominierungen ausgesprochen wurden. Die verschiedenen Tableaux de Classement wurden ebenfalls angepasst. Die von der Sûreté-Mannschaft gefragten Hépatite A und B – Impfungen werden genehmigt, sobald sie vom lokalen Dienstchef beantragt werden.

Herabsetzen der Stage-Zeit für das Personal der A-Laufbahn

Das entsprechende Reglement zum Herabsetzen der Stage-Zeit für das Personal der A-Laufbahn von 18 auf 12 Monate hat die notwendigen Instanzen durchlaufen und liegt nun vor. Dadurch müssen nun einige Fin de Stage-Examen vorgezogen werden. Diese gilt es nun zu organisieren.

Änderung in der Besetzung der Paritätischen Kommission der CFL

In der Besetzung der Paritätischen Kommission der CFL hat es auf der Arbeitnehmer-Seite einige Veränderungen gegeben. Diese werden in einem offiziellen Schreiben der Regierung mitgeteilt. Auf der Seite des SYPROLUX sind durch den Wechsel von Georges Bach in das Europaparlament nunmehr Camille Bocker und Jean-Paul Schmitz Titulardelegierte, während Mylène Wagner und Fernand Heinz als Ersatzdelegierte fungieren.

Fernand HEINZ

ENTREPRISE DE TOITURE

WELTER JEANNOT

10, route d'Arlon
L-9180 OBERFEULEN
Email: weljea@pt.lu

GSM/ 621 148 941
Tél/ 81 28 26
Fax/ 26 81 01 32

ELEKTRONISCHE ARBEITSZEITKONTROLLE – NEUE MOMENTE

Die elektronische Arbeitszeitkontrolle, seit einiger Zeit der Dauerbrenner der Sitzungen der Services Centraux-Delegation, stand auch dieses Mal zur Diskussion. Der Service RH informierte die Delegierten, dass sie sich am 15. Dezember mit dem Service Informatique und der Firma IBM zusammensetzen würden. Bei diesem Treffen sollten dann alle Facetten des bestehenden Reglements von 1977 auf ihre informatische Umsetzung überprüft werden. Danach soll mit den Mitarbeitern der beiden Service RH und IN ein erster Versuch gestartet werden. Alle Betroffenen sollen ihre individuelle Situation zu jeder Zeit auf dem persönlichen PC überprüfen können. Ausnahmesituationen sollen weiterhin vom jeweiligen Chargé de Gestion mit einer elektronischen Paraphe für gültig erklärt werden.

Wir brachten die Frage einer Überholung des bestehenden Reglements wieder in die Diskussion. Dabei erinnerten wir an Beschlüsse der vorherigen Session der Services Centraux. Hier wurde eine Verbesserung der Vergütung von Überstunden bei Auslandsreisen von Direktionsbediensteten auf die Anpassung des Reglements an die elektronische Kontrolle verschoben. Der Chargé de Gestion des Service RH forderte daher die Personalvertretung auf, ihre Vorstellungen für eine Anpassung

der Vorschrift zur gleitenden Arbeitszeit einzureichen.

Personalbestand in der Generaldirektion

Die Personalvertretung sprach die Probleme von verschiedenen Dienststellen in der Generaldirektion an, die wegen chronischem Personalmangel, die anstehenden Arbeiten nur schwer bewältigen können. Der Service RH wies darauf hin, dass eine Reihe von Einstellungen vorgenommen wird. Der Aufnahmewettbewerb vom vergangenen September bietet den Services ein gewisses Rekrutierungsservoir. Den Direktionsstellen ist damit aber nicht gleich geholfen, da viele Posten eine bestimmte Berufserfahrung erfordern.

Die Vertreter des Service RH bestätigen der Personalvertretung ausserdem, dass die Besetzung der neugeschaffenen Administration des Chemins de Fer (ACF) keine negativen Auswirkungen auf die Laufbahnen aller Betroffenen haben darf.

Die Baustelle vor der Generaldirektion

Auf Anfrage der Personalvertretung verteilte der Chargé de Gestion des Service RH ein Arbeitspapier des Service IF. Darauf waren die Instandsetzungsphasen der Place de la Gare eingetragen. Demzufolge

soll noch vor den Feiertagen der Vorhof der Generaldirektion und der Bürgersteig in Richtung Avenue de la Gare fertig gestellt werden. Danach wird der Vorplatz in Richtung Hauptbahnhof stufenweise seinen endgültigen Belag erhalten. Ende Juni 2010 soll dann die Außenanlage vor dem Bahnhof und links hin zur Generaldirektion fertig sein.

Neues Parkhaus und seine Auswirkungen

Durch den Bau des Parkhauses auf dem Parking P1 fehlt den Bediensteten der Generaldirektion täglich eine ganze Reihe von Abstellmöglichkeiten. Die Generaldirektion wollte zwischen den Bonneweger Rotunden ein zeitweiliges Ausweichparking schaffen. Dieses Vorhaben fiel aber einem gewissen Behördengeplänkel zum Opfer. Daher wird nun im Güterhof in der Diedenhofer Strasse ein Entlastungsparkplatz geschaffen.

Zusatzbrillen für PC-Benutzer

Viele ältere PC-Benutzer tragen Brillen mit Variolux-Optik. Daher müssen sie bei ihrer Arbeit am PC stets den Kopf hochhalten, um mit dem unteren Teil der Brille den Bildschirm zu betrachten. Dies führt auf Dauer zu unangenehmen Nackenschmerzen. Diese Leute brauchen eine Sondersehhilfe um am Bildschirm arbeiten zu können. Die Kran-

kenkasse finanziert aber nur unter gewissen Bedingungen eine zweite Brille. In Produktionsbetrieben stellt die CFL den Bediensteten eine Sicherheitsbrille. Daher beantragte die Personalvertretung eine ähnliche Behandlung für die vorgenannten PC-Benutzer. Der Service RH will in den verschiedenen Services eine Bestandsaufnahme machen lassen, um den Impakt einer solchen Lösung abmessen zu können.

Desinfektionsmittel für Klobrillen

Wir hatten dem Service RH genauere Informationen über die, von uns in der vorherigen Sitzung gefragten Desinfizierlösung zum Reinigen der Klobrillen nachgeliefert. Nun scheint der Installation dieser Spender in den sanitären Einrichtungen der Generaldirektion nichts mehr im Wege zu stehen. Die Arbeitsmedizinerin hat darum angehalten, bei Fragen dieser Art in die Entscheidung miteingebunden zu werden.

Der SYPROLUX war in der Sitzung durch Romain Grimaz und Fernand Heinz vertreten. Carlo Thissen und Jean-Marie Thoma vertraten die Interessen des Landesverbandes.

Fernand HEINZ

NACHTRAG BERICHT IF DELEGIERTENTAG DER EISENBAHNER VOM 21. NOVEMBER 2009



Gust KONZEM

Im Bericht zum Delegiertentag der in unserer Transport Nummer 18 veröffentlicht wurde haben 2 wichtige Punkte aus der Rede die Gust Konzem vorgetragen hatte gefehlt und zwar:

- Mir waarden och nach ëmmer op eis nei Secherhetsbestimmungen déi d'Warnverfahren ersetze sollen.

- Mir hunn de Problem rue d'Alsace nett op Eis geluecht, och hei waarde mir drop dass et weider geet.

I.F. KURZINFORMATIONEN.

In Troisvierges sollen die Pflastersteine in der Unterführung ins rechte Lot gebracht werden.

An den Modulen Stellwerken soll eine Bestandsaufnahme der Fassaden gemacht werden, damit diese renoviert werden können.

In Kautenbach soll in Kürze mit dem Bau des neuen Parkplatzes begonnen werden.

Gust KONZEM





Jean-Paul SCHMITZ



RÉUNION AUPRÈS DU CHARGÉ DE GESTION GESTION RÉSEAU EN DATE DU 15 DÉCEMBRE 2009

1. Les installations sanitaires et la kitchenette du PD de Belval-Usines sont dans un très mauvais état. Est-il envisageable qu'une solution soit trouvée à court terme, c'est-à-dire avant que le PD de Belval-Usines ne soit intégré dans l'ESTW de Esch/Alzette

Vu que l'intégration du PD Belval-Usines dans un ESTW n'est pas prévue à court terme, la ZOS sera chargée de faire une proposition de réaménagement;

2. Autorisation pour les agents du PD de Belval-Usines de garer leurs voitures sur le terrain Arcelor-Mittal

Cette question a déjà été traitée au niveau de la Délégation Centrale. Le nouveau directeur du site Belval ne veut pas de personnes étrangères sur son site. Une solution à envisager serait un enclos dans la cour de marchandises.

3. Qu'en est-il des rumeurs en rapport avec un rattachement futur de la gare de Bertrange dans le rayon d'action du PDL ?

Ce ne sont que des rumeurs. Le réaménagement de la ligne est prévu en 3 phases

- 1) le tronçon Kb-Mr, 2) la gare de Mr 3) le tronçon Mr-Lh.

Mais en premier lieu le PD de Kleinbettingen sera remplacé et aménagé dans un conteneur.

Deux sites sont envisageables : Kb ou Mr. Le nouveau PD Kb devrait être opérationnel en 2012 avant le commencement du réaménagement de la ligne Kb-Lh.

4. Remplacement des chaises du chef de circulation et de l'annonceur-trains en gare de Kleinbettingen par des chaises adaptées aux besoins réels (occupation 24/24 h).

La ZOC sera chargée du remplacement. Un point sur le remplacement sera fait lors de la prochaine réunion.

5. Les agents du poste de Kleinbettingen demandent une horloge avec compteur de secondes.

Une horloge avec trotteuse sera demandée.

6. Une installation d'intercommunication entre le guichet AV et le PD de Kleinbettingen serait de rigueur.

Demande à formuler par ZOC.

7. La sortie de secours au PD de Kleinbettingen est-elle prévue pour un futur proche ?

Aucune sortie de secours n'est prévue à ce moment. Vu la durée des procédures et le remplacement du PD en 2012 il sera renoncé à la demande pour une sortie de secours.

8. Renouvellement du chemin d'accès (Macadam) pour les voyageurs en gare de Kleinbettingen.

Vu le mauvais état du chemin un renouvellement s'impose. Le Service IF sera chargé des travaux.

9. Après l'incendie au PD de Kleinbettingen il a été retenu que les gaines de câbles soient fermées à l'aide de mousse isolante afin d'empêcher l'entrée de gaz nocif dans la salle de commande. Or les gaines ne sont que bouchées provisoirement avec du papier de journal. Ne serait-il pas temps que le provisoire soit remplacé par ce qui a été retenu après l'incident afin de ne pas nuire à la santé du personnel sur place?

Les mesures décidées après l'analyse du PD de Kleinbettingen n'ont toujours pas été exécutées. La santé des agents du poste ne semble intéresser personne. Le Service IF ne semble pas vouloir exécuter les travaux décidés. Une nouvelle analyse sera faite pour avoir des résultats concrets.

10. Nous demandons que le téléphone du chef de surveillance E en gare de Luxembourg soit autorisé pour les communications internationales.

Le téléphone du chef de surveillance E est déjà autorisé pour communications internationales.

11. Rappel du renouvellement et de l'adaptation des installations sanitaires au Centre de Formation.

Les travaux de renouvellement sont prévus pour le 1er semestre 2010.

12. Des rumeurs circulent que le PD de Merttert-Port serait sur le point d'être intégré dans l'ESTW de Wasserbillig ?

Une intégration à court terme n'est pas prévue.

13. La solution de loger les ordinateurs des ESTW dans un autre local, comme prévu au PDL, est-elle envisageable pour le PD de Wasserbillig ?

La solution identique au PDL est prévue pour Wasserbillig.

14. Existe-t-il une solution pour les boucles d'induction des PN 63 et 73 sur la ligne Luxembourg - Wasserbillig qui sont souvent dérangées par des trm à l'arrêt ou roulant tout simplement trop lentement ?

Quatre cas de tels dérangements ont été notés en 2008. La situation reste à analyser.

15. Les « trains marchandises surprise » de CFL cargo arrivant de temps en temps en gare de Wasserbillig ainsi que les trains marchandises garés un certain temps (p. ex. suite au refus de la gare de Bettembourg/Marchandises) peuvent créer à court terme des situations d'encombrement de la gare. Quelles sont les voies mises à disposition de CFL cargo en gare de Wasserbillig pour le garage d'une certaine durée des trains marchandises ?

Pour remédier à ce problème, des redevances de garage seront facturées à l'avenir.

16. Selon les chefs de circulation de Wasserbillig, les indications dans l'Appendice au RGE concernant la charge limite des EM 1500 et 1800 entre Wasserbillig et Wecker seraient à revoir.

Des précisions supplémentaires sont nécessaires vu qu'il s'agit probablement de la charge admise.

17. Nous demandons l'installation d'une hotte dans le coin servant de kitchenette aux agents AV (Guichet) et GR (chefs de surveillance) en gare de Wasserbillig.

L'aménagement d'une hotte dans ce coin est impossible.

18. Demande au Service IF de prévoir du matériel de réserve en quantité suffisante pour le remplacement des installations des différents postes directeurs (cf. l'exemple du clavier et de l'imprimante au PD Ettelbruck).

Un clavier et une imprimante sont en réserve. Pour les autres matériaux une réserve plus grande serait à prévoir.

19. Prévoir une alimentation continue (Nobreak) pour les ordinateurs (PC) des différents postes directeurs. Ceci surtout dans le but de prévenir les dommages fréquents aux ordinateurs lors d'une panne d'électricité ou lors des essais des alimentations de secours.

Le service compétent sera avisé d'aménager de telles alimentations pour les différents postes directeurs.

20. Mise à disposition à la Police d'une liste indiquant les agents (Chefs de circulation ou Permanence) à appeler en cas d'incident ou d'accident. Cette liste devrait indiquer clairement le numéro d'appel de l'agent responsable pour les mesures immédiates sur cette ligne et ce PK. Vu qu'il s'agit parfois d'une question de minutes, cette liste éviterait la perte de temps et l'appel d'un agent non concerné qui doit retransmettre le message.

Il sera rappelé à la Police de s'adresser directement à la Permanence en cas d'incident ou d'accident. Il faudrait prévoir une ligne directe du 113 à la Permanence.

21. Bon nombre de documents sont transmis aux services locaux sous forme électronique pour une distribution ultérieure aux postes rattachés. Ces documents sont imprimés et classés pour être jetés ou, dans le meilleur des cas recyclés à la fin d'un chantier ou d'une période horaire. Dans le cadre d'une gestion écologique et économique il serait de rigueur de préciser quels documents doivent être distribués sous forme d'imprimés et lesquels peuvent se limiter à une diffusion électronique.

Il est du ressort des Zones (ZOC et ZOS) de décider quels documents sont à imprimer. Un groupe de travail sera chargé de réorganiser la transmissions des documents.

22. Le 24 octobre 2009, le trv 4737 a pris le départ à Athus alors que le PAT se trouvait encore au quai. Ce trv a par la suite continué son chemin en référence au RGE 09.33.03 jusqu'à Luxembourg (selon SMJ de la Permanence, selon d'autres sources un PAT de remplacement serait monté dans le train à Bettembourg). Le Service GR est-il d'avis que l'article 09.33.03 est vraiment à interpréter dans le sens qu'un train (composé ici d'une rame DO-STO) puisse continuer sa marche sans PAT (malgré certains PA avec points critiques, les courbes à Obercorn, Belvaux-Rédange, Belvaux-Soleuvre et malgré le fait que les rames DOSTO sont tout le temps confrontés à des ennuis techniques) entre Athus à Luxembourg ?

23. Les stipulations du RGE 09.33.03 sont claires. Cependant une Note pour clarifier les mesures à prendre si le pat n'est plus disponible en cours de route sera établie.

SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ.I.F.

Un groupe de travail GR/AV/TM discutera également de ce problème et des mesures à prendre.

24. Est-il envisageable que les chefs de surveillance soient équipés à leur demande de chaussures de sécurité basses ainsi que d'uniformes d'hiver?

- Mise à disposition de chaussures de sécurité basses pour les chefs de surveillance.
- Mise à disposition d'un uniforme « hiver » pour les chefs de surveillance. Des chaussures basses seront disponibles pour les chefs de surveillance.
- Au lieu d'un uniforme d'hiver, des sous-vêtements thermiques seront mis à disposition.

25. Beaucoup de chefs de circulation demandent que le test régulier des alarmes RST se fasse en temps réel et non seulement de façon virtuelle.

Un calendrier fixant les jours des tests sera établi.

26. Selon nos informations le Service AV aurait loué des emplacements de parking près des anciennes rotondes, rue de Bonnevoie ainsi qu'au parking des « anciennes Halles à Marchandises ». Ces parkings seraient accessibles par une barrière suite au paiement d'une location. Comment sera réglé le parking aux « Halles à Marchandises » ? A qui s'adressera-t-il ?

A ce stade, aucune barrière n'est prévue.

27. La dernière réunion prévue du groupe de travail « RGE » n'a pas eu lieu. Pourquoi ?

Il s'agissait d'un problème d'organisation à éviter à l'avenir.

28. Utilisation du formulaire de demande de congé avec volet de réponse dans la ZOC.

Malgré la désapprobation du responsable de la ZOC, le problème reste à discuter.

29. Bon nombre de discussions inutiles seraient ainsi évitées.

30. Il existe une divergence d'interprétation des congés de maladie entre la ZOC et la ZOS concernant le dernier jour de maladie tombant sur une séance « Nuit », le Service RH laissant à l'agent le choix de reprendre oui ou non le travail à cette séance « Nuit ». Alors que la ZOS néglige les 6 h entre 0.00 et 06.00 h, la ZOC décompte 6 h de congé à l'agent ne se présentant pas au travail à la séance « Nuit » dont question. Nous demandons que le Service GR intervienne auprès du Service RH pour qu'il informe les 2 Zones comment se comporter d'une manière uniforme.

Le Service RH sera contacté pour une prise de position à ce problème.

31. Autrefois le Carnet téléphonique des CFL reprenait bon nombre des numéros de téléphone des gares-frontières importantes des réseaux voisins. Or tel n'est plus le cas. Pourquoi ces numéros ne sont-ils plus repris et ne serait-il pas opportun de les remettre?

Le problème n'est pas la reprise des numéros de ces gares, mais la mise à jour est très difficile vu que les numéros changent constamment.

Divers :

- Les délégués ne comprennent pas comment l'actualisation du RAL peut durer jusqu'à une semaine.

En utilisant les nouveaux moyens de communication la procédure devrait être accélérée.

- La numérotation des trains à destination de Metz et Nancy ainsi qu'à destination de Longwy n'est pas adaptée à notre réseau. Les numéros correspondent aux numéros des trains spéciaux mis en marche par la Permanence.

Le chargé de gestion semble surpris d'apprendre que les chefs de circulation rencontrent de nombreux problèmes avec l'application des nouvelles prescriptions (CDS et RCDD).

Il est d'avis que les problèmes ne sont pas dus aux prescriptions, mais au manque de discipline de la part des responsables des chantiers. A l'avenir des chantiers, pendant lesquels des aiguilles nécessaires à la protection de flanc restent rouges, sont à refuser. Des ordres écrits ne sont à établir qu'en cas de dérangement et non pour des facilités d'exécution des chantiers.



Foto: G. KONZEM

Unter diesem Motto fand die letzte Sitzung beim Chef Service statt. Als Austragungsort war dieses Jahr der neue Halt auf Esch/Belval vorgesehen.

Das wichtigste in dieser Sitzung sind Zahlen. Zahlen, die dieses Jahr weiter nach unten gegangen sind. Sie haben aber keinen negativen Aspekt wie im Finanzwesen sondern sind als positiv einzustufen. Die Statistik mit den Unfallzahlen geht tatsächlich seit 2006 immer weiter nach unten.

Das zeigt, dass der Betrieb auf der richtigen Spur fährt. Aufklärung, und ständige Ermahnungen und Überwachung tragen wesentlich zum Erfolg bei. Aber auch ordentliches Arbeitszeug und der gelernte Umgang damit sind ein Garant dafür Unfälle zu vermeiden.

Es gibt aber keinen Grund zur Euphorie denn 50 Unfälle 2009 sind 50 Unfälle zuviel. Es kann noch besser werden wenn Aufmerksamkeit, Wachsamkeit und Weiterbildung oberstes Gebot bleiben.

Aufmerksamkeit ist besonders in dieser Jahreszeit verlangt wo Nässe und Glätte den Arbeitnehmern zu schaffen machen. Wir bewegen uns in einem Umfeld, wo die Anzahl der Unfälle besonders hoch ist. Stolpern, Rutschen oder Umknicken sind die Hauptverursacher. Das Begehen der Strecke oder Arbeiten in Weichen verlangen besonders im Winter viel Aufmerksamkeit.

H.Behm stellte den Anwesenden das neue Konzept der Visite vor, das im I.F. in nächster Zukunft voll zum Tragen kommt. Im Augenblick sollen 3 Visiteur eigens für den I.F. zuständig sein.

Besonders hervorheben muss man die Tatsache, dass diese auch für Ausbildung und Weiterbildung eingesetzt werden sollen.

Eine Note de Service wurde vorgestellt in der die Gefahren und Handhaben von Glasfaserkabeln beschrieben werden. Im Grunde ist der Kabel keine Gefahr für den Arbeitnehmer man sollte nur darauf achten wie bei jedem Kabel, Hände weg und Vorsicht wenn in seinem Umfeld Arbeiten ausgeführt werden sollen. Die Reparatur wird besonders teuer.

Auf dem Programm stand auch die Vorstellung des neuen Bahnhofs Esch / Belval, wo in Zukunft viele Benutzer erwartet werden

Der Abschluss der Versammlung fand in einem wärmerem Raum sein Ende wo Speis und Trank oberstes Gebot waren.

Wir wünschen allen Mitarbeitern und ihren Familien alles Gute für das Jahr 2010.

Ed.MALLINGER / Gust KONZEM

RÉUNION DES DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL AUPRÈS DU CHEF DU SERVICE TM EN DATE DU 17.12.2009 .



Romain PLUMER



Steve WATGEN



Marc WEYDERT

1. Suivi des points des réunions précédentes (camionnette pour le dépannage).

Dies wurde getätigt. Desweiteren wurden die Delegierten informiert, dass

- es im Moment nicht möglich sei die TER2N mit derselben Schneeschutzinstallation zu versehen wie die Z2000
 - ein Antrag an den Service IF gestellt wurde, die Trittvorrichtungen an den Bahnsteigen im Bahnhof Luxemburg etwas zu verbreitern
 - es noch etwa 6 Monate dauern wird bis das SIV an den TER2N funktionstüchtig sei
 - Anfang 2010 eine Sammelmappe dem „Comité des Directeurs“ unterbreitet wird über die „révision mi-vie“ der Z2000. Danach wird diese Revision endlich getätigt werden. Beginn Ende 2010. Die Delegierten bedauern, dass hierbei keine Klimaanlage eingebaut wird.
2. Quelles sont les conséquences pour les équipes Diesel lors d'une éventuelle mise hors service des locomotives 1800.
 - Die Anzahl der Loks 1800 werde in Kürze reduziert werden, resp. alle ausgemustert; dies hängt von CFLcargo ab.
 - Das neue Material vom Service IF wird von dieser „équipe“ gewartet werden
 - Die „bogies“ haben Gemeinsamkeiten mit anderen Fahrzeugen
 - Zusätzliche Arbeiten an TER2N resp. Corail-Wagen, Z2000, Revision Dosto und Loks 4000
 - Eventuell Arbeiten am Material des Rheinland-Pfalz Taktes sowie am französischem Material
 - Konklusion: Die Diesel-Equipe wird kleiner werden und für andere Missionen herangezogen werden.
 3. Demande d'informations concernant de possibles nouveaux clients externes pour les ateliers du CRM.

Siehe Punkt 2

4. Quelles sont les mesures à prendre en temps hivernal, lors de verglas, en matière de sécurité sur les caillebotis des voies de garage du CRM ?

Herr Lorang ist gewillt dies zu verbessern. Beim Notausgang wird die Piste instand gesetzt. Es soll auch Material angeschafft werden um den Schnee wegzuräumen, dieses könnte am anderen Jahreszeiten zu anderen Zwecken gebraucht werden.

5. Nous souhaitons que les travaux de restauration des locomotives musée 3600 et 1800 soient faits dans nos ateliers.

Dies ist der Wunsch der Personaldelegation sowie des Service TM.

6. Qui sont les nouveaux candidats sous-chef de brigade et pour quand la mise en stage ?

Es werden 4 « mises en stage » getätigt wobei die Spezialität noch geklärt werden muss. Die Entscheidung soll Anfang Januar fallen.

7. Au sujet de la formation continue nous demandons une salle d'instruction appropriée.

Kurzfristig gibt es keine definitive Lösung. Im neuen CRM werden Räume von 250 m² vorgesehen. Im CRR ist ein vielseitiger Raum für 12 Personen vorgesehen.

8. Stade d'évolution du roulement «vert».

Ab 1. Februar 2010 wird dieser eingeführt für 20 Bedienstete. In diesen Rlt. kommen diejenigen welchen von CFLcargo zurück kommen und nach

ihrer „ancienneté“ Anrecht auf einen Platz in einem Rlt. haben, sowie die „ältesten“ (ancienneté) Reservisten.

Hierbei werden auch die Reservisten des „Dépôt Relais Péttingen“ sowie des „Poste Isolé Ulflingen“ berücksichtigt.

9. Dans le cadre du « coaching personnel » nous demandons une salle adéquate.

Hierzu gibt der Service TM seine Einwilligung.

10. Quelle sera la méthode de décompte des journées improductives en 2010 dans le cadre de Railopt ?

Die Einzelheiten (tägliche Schicht) kann nach Railopt nicht mehr ausgedruckt werden. Die monatliche „Abrechnung“ wird den Bediensteten aber weiterhin zugestellt werden.

11. Peut-on envisager la mise à disposition d'une salle de réserve plus spacieuse en gare centrale ?

Es wird festgestellt, dass andere « Services » besser bedient wurden als TM. Es wird ersucht einen anderen Stellplatz für den Getränkeautomaten zu finden.

12. Au PK 50.484 à Schieren en direction de Bissen, le RF 29 du PN27B est caché par le SFIVI 1.

Herr Lorang informiert die Personaldelegierten, dass dies schon an den Service IF weitergeleitet wurde.

13. Pour atteindre une meilleure visibilité des SFVB en gare de Luxembourg, nous demandons d'équiper ces signaux avec des lampes LED.

Ziel der Services IF und TM ist es, dies möglichst schnell zu tätigen.

14. Rappel du point 14 de la réunion du 26.06.2008 (Les phares des TER2N sont relativement faibles. Y a-t-il moyen d'y remédier ?). En outre, les délégués voudraient savoir si les nouveaux engins de la série en question, qui viennent d'être commandés, seront équipés de phares plus puissants.

SNCF ist nicht gewillt dies zu ändern. Die neuen 10 TER2N haben dieselbe Ausstattung wie die jetzigen.

15. Nous demandons une numérotation des voies au CRM.

Rappel an den Service IF, da dies vor der Inbetriebnahme fertiggestellt sein sollte.

16. Nous demandons de baisser la vitesse maximale autorisée au nouveau CRM (danger imminent pour les personnes).

Dieser Antrag wird positiv begutachtet seitens des Service TM. Eine örtliche Besichtigung von Verantwortlichen des CRM und einer Delegation der Personalvertreter soll Klarheit schaffen, danach sollen Schlussfolgerungen gezogen werden.

Anmerkung: Dies hat schon stattgefunden.

Siehe Avis: 79 / 2009 CRM / C vom 30.12.2009 mit Anwendung ab 4. Januar 2010.

17. Nous demandons des fiches du programme de chaque journée de formation pour les cem assistant aux journées en question.

Hierzu gibt Herr Lorang seine Einwilligung.

18. Nous demandons que les délégués du personnel soient informés sur tous les accidents et dépassements de signaux concernant le personnel de conduite.

Hiermit ist Herr Lorang nicht einverstanden.

19. Nous demandons que les suppléants des délégués aient les mêmes informations que les délégués titulaires.

Einwilligung seitens von Herrn Lorang.

20. Nous demandons que les cem soient informés sur les procédures appliquées après un dépassement de signal.

Die Prozeduren werden dem Lokpersonal sowie den Intervenanten mitgeteilt.

21. Nous demandons des cours de 1er secours pour les cem.

Hierzu untersagt Herr Lorang seine Einwilligung, da dies dem PAT unterliegt.

22. Organisation du nettoyage des installations sanitaires du rez-de-chaussée du CRM.

Ok von Herr Lorang.

23. Attribution des divers canaux « Téléport » au CRM.

Dies bedarf der Abstimmung mit anderen Dienstzweigen, danach trifft der Service TM eine Entscheidung.

Informations de la part du Service TM :

Herr Lorang teilt den Personalvertretern mit, dass

- es Fürsprecher gäbe , die „rotondes“ im CRM Süd unter Denkmalschutz zu setzen, der Service TM dies aber negativ betrachten würde
- durch Beschluss der D.C. die Publikation der Sitzungsprotokolle 2 Wochen nach der Sitzung zu tätigen sind , dies so zu interpretieren, als es sich um das Pojekt des Berichtes handelt. Hierzu geben die Delegierten ihre Einwilligung
- die gestarteten Angebote des Rollmaterials für den Rheinland-Pfalz-Takt für Ende Januar erwartet werden
- das neue Organigramm des CRM / Traktion fertiggestellt sei und den Delegierten unterbreitet werde
- die Neugestaltung der Rlt's 2 Projekte vorsieht . Ein Projekt mit isolierten Ruhetagen ein zweites Projekt das 3fach- Ruhetage vorsieht. Da die Delegierten das zweite Projekt favorisieren, gibt Herr Lorang seine Einwilligung dies zu respektieren.
- mit der Entscheidung der Generaldirektion die Arbeitskonditionen so zu interpretieren wie die Gewerkschaftsorganisationen , die Sibelit- Prestationen nach Antwerpen in Rodingen resp. Petingen beginnen .

Questions subsidiaires:

QS 1) Les délégués du personnel voudraient savoir si la philosophie en matière de dépannages à faire dans les faisceaux du CRM aurait changé.

Herr Weis erklärt das Konzept , nachdem eine zu tätigende Reparatur an einer Lok resp. an einer Wagengruppe vor Eintritt in den CRM zu melden sei, damit diese(s) Fahrzeug(e) sofort richtig zu orientieren ist (sind), damit die Reparatur unter den bestmöglichen Konditionen stattfinden kann.

QS 2) Les délégués du personnel de conduite avancent que pour les trains à destination de Liers , des problèmes se seraient de nouveau manifestés avec la collaboration du personnel de manœuvre belge.

Herr Lorang bestätigt dies und er habe Anweisungen an TM/T gegeben bei ihren belgischen Kollegen vorstellig zu werden um diesen Missstand zu beseitigen.

QS 3) Les délégués du personnel de conduite déclarent que lors de leur entrevue avec D/EF, ils auraient été avisés de dresser chaque fois un rapport sur le déroulement des prestations « Sibelit »

Der Service TM hat keine Kenntnis von einer solchen Direktive.

Die TM - Delegierten des SYPROLUX

PLÜMER Romain WATGEN Steve WEYDERT Marc

OGB-L / LCGB Sidérurgie A.s.b.l.

Communiqué de presse

CFL CARGO : RESPECTEZ LES ACCORDS « LUX 2011 »

Les représentants des syndicats OGB-L et LCGB et des délégations du personnel des sites de ArcelorMittal en réunion avec la direction et les responsables des ressources humaines de CFL Cargo, ainsi que de ArcelorMittal Luxembourg et ArcelorMittal Belval & Differdange en date du 14 décembre 2009, après s’être vu présenter par la direction de CFL Cargo les restructurations prévues au sein du service de la maintenance, constatent que :

- Les accords dits « Lux 2011 » pour la partie qui concerne CFL Cargo et plus précisément les travaux de maintenance et de sous-traitance, signés au préalable ne semblent plus être respectés
- Malgré des conventions contraires retenues dans ce même document, il est prévu de se doter dans une plus forte mesure de sociétés opérant en tant que sous-traitant

En vu de ce qui précède, les syndicats OGB-L et LCGB, regrettent que :

- Les accords « Lux 2011 » pour les domaines dont question, bien que contresigné de toutes les parties concernées ne sont plus respectés
- Les salariés sous statut ArcelorMittal risquent de faire fasse à une dévalorisation de leur fonction, sans qu’une discussion en amont ait eu lieu avec leurs représentants syndicaux
- Le dialogue social, pilier fondamental de tout accord, fait défaut entre les responsables des ressources humaines ArcelorMittal et les représentants des salariés ainsi que les syndicats respectifs

Pour les syndicats OGB-L et LCGB, et en considération de ce qui précède, il s’en suit :

- Que des discussions approfondies et détaillées doivent suivre dans ce dossier peu transparent et en contradiction avec les accords signés au préalable
- Que ce dossier sera suivi de plus près lors des réunions prévues en date du 14 janvier 2010 (avec les responsables des ressources humaines d’ArcelorMittal) et du 22 janvier 2010 (réunion DMI)

• Que les syndicats OGB-L et LCGB ne manqueront pas lors de ces réunions de faire prévaloir le respect des conventions et accords valables à ce jour dans l’intérêts des salariés.

Luxembourg, le 14 décembre 2009

LOHNSTEUERKARTE 2010

In diesen Tagen erhalten die Lohn- und Pensionsempfänger die seit dem 30. September 2009 in der Gemeinde Luxemburg wohnen seitens der Steuerverwaltung die Lohnsteuerkarte für das Jahr 2010.

Gemäss den Erklärungen die auf der Steuerkarte vermerkt sind, soll der Empfänger die Richtigkeit der Angaben überprüfen und die Lohnsteuerkarte umgehend seinem Arbeitgeber oder seiner Pensionskasse zukommen lassen. Dies braucht er aber nicht zu tun wenn auf der Vorderseite der Steuerkarte folgender Vermerk ist: La fiche est à vérifier et à conserver par le contribuable. Une copie a été envoyée à l’employeur / à la caisse de pension.

Personen jedoch die eine Lohnsteuerermässigung auf ihre Karte eintragen lassen (Werbungskosten, Sonderausgaben) oder sonstige Änderungen an der Steuerkarte beantragen, müssen dies bei ihrem, auf der Steuerkarte vermerktem Steuerbüro beantragen.

Die Lohn- und Pensionsempfänger die nicht in der Gemeinde Luxemburg wohnen, geben die Lohnsteuerkarte, wie in den vergangenen Jahren, bei ihrer zuständigen Dienststelle ab.



Die Sektion Bettemburg ehrte ihre Vorstandsmitglieder welche im Jahre 2009 ihre 80 Lenze feierten. Der Sektionspräsident überreichte den Jubilaren ein kleines Präsent. v.l.n.r.: Georges SCHROEDER, Camille BROCKER, Jos HAMMEREL, Camille FISCHBACH.



GRATULATION ZUM 80. GEBURTSTAG

Eine Delegation der Sektion Ettelbrück besuchte kürzlich ihren Ehrenpräsidenten Felix Juncker um ihm die besten Glückwünsche zu seinem 80. Geburtstag zu überbringen. In der Tat ist Felix Juncker langjähriges Mitglied des SYPROLUX, wo er während langen Jahren den Präsidentenposten der SYPROLUX Sektion Ettelbrück bekleidete. Er setzte sich stets mit viel Einsatz für die Belange des Personals ein.

Zusammen mit den Wünschen für eine weiterhin gute Gesundheit wurde dem Jubilar ein passendes Geschenk überreicht.

Roby KOEDINGER

SYPROLUX BEI CSV UND LCGB NORDEN



Am 24. November 2009 trafen sich die Norddelegationen von SYPROLUX, LCGB und CSV zu einer Informations- und Diskussionsrunde, wo über Verbesserungen im öffentlichen und privaten Transport für den Norden, sowie über den „Plan Sectoriel Transport“ diskutiert wurde.

DER SOZIAL-UND GESUNDHEITSMINISTER BEI DER SALARIATSKAMMER

Zu der Abschlusssitzung des Jahres 2009 der Saliariatskammer, die am 15. Dezember im Schloss Bourglinster stattfand, war Minister MARS DI BARTOLOMEO eingeladen.

Vor dem Eintreffen des Ministers wurden folgende Gutachten einstimmig genehmigt:

- Bedingungen für die Gewährung von Bescheinigungen und Diplomen an Lehrlinge
- Das Regime der Ausbildung für Techniker und dem beruflichen Regime des technischen Sekundarunterrichts
- die biochemischen Produkte

- das Grossherzogliche Reglement betreffend die im Artikel 220 der Sozialversicherungsbedingungen vorgesehenen Ausgleichungskoeffiziente für das Jahr 2008. Dieser Koeffizient beläuft sich auf 0,719
- die jährliche Anpassung des Lebenskostenindex. Die Preisentwicklung war geringfügig.

Der Minister erinnerte daran, dass die Saliariatskammer aufgrund des Einheitsstatuts geschaffen wurde. Zur Zeit bestehen noch Unklarheiten betreffend die Berechnung der Löhne und die Einbeziehung der Zuschläge bei Krankenurlaub.

Die Reform der Unfallversicherung ist längst überfällig. Ein diesbezüglicher Vorschlag wurde schon im Jahr 2001 vom Wirtschafts- und Sozialrat vorgelegt und wird nun in den Kammerkommissionen diskutiert. Es soll Solidarität entstehen zwischen den Unternehmen mit wenig Risiko und denjenigen mit hohem Risiko. In einigen Monaten soll das Projekt im Kammerplenum behandelt werden.

Die Pflegeversicherung sei zur Zeit finanziell wieder gesund, so dass die Beteiligung des Staats zur Zeit unverändert bleibt. Die Leistungen seien in Luxemburg drei Mal höher als in Deutschland.

In puncto Gesundheitskasse studieren nun verschiedene Arbeitsgruppen die Möglichkeiten das finanzielle Gleichgewicht kurz- und mittelfristig zu gewährleisten. Alle Parteien, Patronat, Versicherte und Prestatäre müssen ihre Verantwortung übernehmen. Da im Krankwesen dem Personal eine sehr wichtige Rolle zufällt ist die Laufbahn der Krankenpfleger unbedingt zu verbessern.

Eine moderne Patientengesetzgebung sei in Ausarbeitung und werde demnächst in der Abgeordnetenkammer hinterlegt, so der Minister.

T.R.



CFLCARGO ODER CFL CHAOS

Luxembourg, le 27 novembre 2009

NOTE À TOUS LES SERVICES ET FILIALES

Objet: Résiliation des abonnements du magazine LA VIE DU RAIL

Il est porté à la connaissance du personnel actif et retraité qu'à partir du 01 janvier 2010 nous ne sommes plus en mesure d'offrir les services en rapport avec le magazine « LA VIE DU RAIL ». Il s'en suit que chaque agent devra s'abonner individuellement.

A toutes fins utiles veuillez trouver ci-après les informations nécessaires :

LA VIE DU RAIL
11, rue Milan
F-75009 PARIS
Tel : 0033/49701200
abonnement@laviedurail.com
www.la.viedurail.com

La présente note figure également sur le site Intranet du Service Ressources Humaines et est à porter à la connaissance du personnel intéressé par la voie la plus appropriée.

Le Chargé de Gestion,
Nico BOLLENDORFF

Ende November begleitete Herr Fernand Rippinger die Delegierten von L.V und Syprolux auf einer Visite im Verschiebebahnhof Bettemburg. Dies war eine Anregung der Gewerkschaften, der Herr Rippinger Folge leistete. Herr Rippinger konnte sich so an Ort und Stelle über die Probleme, mit denen die Bediensteten tagtäglich konfrontiert werden, informieren.

Der Syprolux war durch Camille Brocker, Jean-Paul Schmitz, Marco Goebel und Dirk Rieger vertreten.

Obwohl Herr Rippinger versuchte den Angestellten die Strategie der CFLcargo zu erklären, musste er eingestehen dass es momentan noch recht chaotisch zugeht. Die Verantwortlichen für die Zugplanung brauchen noch eine Eingewöhnungszeit. Zurzeit fallen regelmäßig Züge wegen organisatorischen Problemen aus. Das viel gepriesene "Dispolino" System hat noch seine Macken und muss noch verbessert werden.

Auch wenn man bei der CFLcargo ständig versucht das Rad neu zu erfinden, so muss man am Ende wieder feststellen, dass die Organisation eines Eisenbahnbetriebes sich sehr stark von der einer Stahlindustrie unterscheidet. Hier täte man besser dran, auf altbewährte Eisenbahnmethoden zu setzen und nur zu versuchen sie im Alltag besser umzusetzen

Am schlimmsten sieht es aber mit dem Personalbestand aus. An allen Ecken fehlt es an Personal.

Auch wenn Herr Rippinger Besserungen für 2010 versprach, so fällt es uns aber schwer zu verstehen wie man durch stetigen Personalabbau diese untragbare Situation verbessern will. Entweder haben die Verantwortlichen der CFLcargo eine Zauberformel bereit, oder sie wissen einfach nicht wie man ein Personaleffektiv berechnen muss. Jedenfalls kann es nicht so weitergehen.

Vom Resultat einer solchen Personalpolitik konnte sich Herr Rippinger an Ort und Stelle überzeugen. Demotiviertes Personal, das kein Vertrauen mehr in die Führung hat, ist das Resultat falsch verstandener Sparpolitik.

Es kann doch nicht sein dass am Reservepersonal gespart wird und am Ende Urlaub sowie Ruhetage gestrichen werden. So wird versucht Posten, die außer sonntags, rund um die Uhr arbeiten, nur mit drei Leuten zu besetzen. Man muss ja keinem erklären, dass mit solchen Methoden weder an Ruhetage noch an Urlaub zu denken ist.

Unter "ressources humaines" verstehen wir als Syprolux ein Potential an gut ausgebildetem Personal, das man rationell und den Ausbildungen entsprechend einsetzen sollte. Das Privat- sowie Familienleben eines jeden Mitarbeiters sollte respektiert werden und so wenig wie möglich unter dem Berufsleben leiden.

Bei der CFLcargo scheint man diese Ansichten nicht zu teilen. Das Berufsleben steht im Vordergrund.

Arbeitspläne werden tagtäglich umgestaltet, ohne Rücksicht auf das Privatleben.

Wir werden als Syprolux diese respektlose Ausnutzung der Arbeitnehmer nicht weiter dulden.

Wir empfehlen den leitenden Angestellten der CFLcargo (besonders RH) an Führungsseminaren teilzunehmen. Hier werden sie sowohl den Respekt gegenüber jeden einzelnen Mitarbeiter gelehrt, sowie den rationalen Einsatz des Arbeitnehmers im Einklang mit den bestehenden Gesetzen.

Momentan wird versucht Inkompetenz einfach durch Arroganz zu überspielen.

Bestes Beispiel für diese These ist folgendes:

Eine "Fiche de Formation" um die geleisteten Bildungszeiten zu belegen wurde an sämtliche Betroffenen verteilt. Diese "Fiche" war natürlich auf Französisch. Eine Übersetzung oder ein Begleitschreiben für unsere deutschen Mitarbeiter fehlte. Anstatt den deutschen Kollegen zusätzliche Erklärungen zu geben, entschied man sich nach den ersten Problemen für eine interne Mitteilung. Der feige Herausgeber dieser internen Mitteilung war auf einmal wieder beider Sprachen mächtig, nur der Mut zur Unterschrift dieser Mitteilung, in der mit Streichung von Lohnentschädigungen gedroht wurde, fehlte ihm.

Meine Damen und Herren der CFLcargo Führung.

Es wird langsam Zeit aus Fehlern zu lernen und umzudenken.

Wenn sie es fertig bringen nur halb so viel Energie in die Motivation des Personals zu investieren als sie momentan in die Demotivation investieren, sehen wir einer positiven Zukunft des Unternehmens entgegen

Motivation und Respekt des Personals sind die Wünsche des Syprolux an die CFLcargo-Führung für 2010

Für die CFLcargo Kommission

Jean-Paul SCHMITZ

L'ULC au service des consommateurs !



Notre savoir faire pour vous aider:

- Assistance juridique
- Plus de quarante ans d'expérience dans le domaine de la protection des consommateurs
- Des experts en bâtiment, en impôts et des architectes à votre disposition
- Des avocats pour vous conseiller et vous défendre

N'hésitez pas et devenez membre encore aujourd'hui en renvoyant ce formulaire à : **ULC • 55, rue des Bruyères • L-1274 Howald** (Cotisation 2010: 47€)

Nom / Prénom
Adresse
C.P., Localité
N° de téléphone
E-mail
Date Signature

Pour plus d'informations
Contactez-nous par
téléphone
49 60 22-1
ou visitez
www.ulc.lu

S-net, Internet banking au plus haut niveau !



Consultation de comptes, exécution de virements, opérations en bourse... Quelles que soient vos transactions bancaires, passez par l'Internet banking de la BCEE ! Avec S-net, vous accédez à vos comptes en toute simplicité, quand vous voulez et où vous voulez !



NEUJAHRSGRATULATIONEN

Direction:

Waringo Jeannot, Président CFL
Kremer Alex, Directeur Général
Wengler Marc, Directeur Général adjoint
Jaeger François, Directeur
Franziskus J.M., Directeur
Hoffmann Marc, Directeur

Comité FCPT/SYPROLUX:

M. Jos. Hammerel, Bettembourg,
M. Tun Rassel, Gasperich,
M. Georges Bach, Cents,
M. Camille Bocker, Frisange,
M. Jean-Paul Schmitz, Heisdorf,
M. Robert Koedinger, Brouch,
M. Fernand Schroeder, Hautcharage,
Mme Marianne Muller, Reckange-Mersch,
M. Romain Biver, Noertzange,
Mme Viviane Weis, Garnich,
Mme Mylène Wagner, Soleuvre,
M. Steve Watgen, Filsdorf,
Mme Joëlle Barbelen, Soleuvre,
Mme Isabelle Faber, Hovelange,
Maître Marc Lucius, Conseiller juridique,
Luxembourg,
M. l'abbé Raymond Streweler, Aumônier,
Esch/Alzette,
M. Robert Weber, Peppange,
M. Patrick Dury
M. Alegria Alex, Boevange/Atter,
M. Nic Anzia, Useldange
M. Claude Basting, Fentange,
M. Marc Bertemes, Bettendorf,
M. Carlo Block, Mamer,
M. Lex Breisch, Bivange,
M. Ivo Carlizzi, Luxembourg,
M. Daniel Carlizzi, Differdange,
M. Georges Dengler, Cents,
M. Ramiro De Sousa Valente, Bous,
M. André Dhur, Leithum,
M. Giuseppe Di Chio, Esch/Alzette,
M. Ernest Fischbach, Dudelange,
M. Jos. Fischer, Itzig,
M. Albert Gleis, Ettelbruck,
M. Marco Goebel, Bettembourg,
M. Nels Gouvinhas Costa, Mersch,
M. Paul Gries, Olingen,
M. Romain Grimaz, Bettembourg,
M. Raymond Grotz, Howald,
M. Josy Hansen, Wellenstein,
M. Fernand Heinz, Belvaux,
M. François Kohnen, Luxembourg,
M. Gust Konzem, Mertert,
Mme Denise Krecké, Wiltz,
M. Claude Malget, Angelsberg,
M. Edouard Mallinger, Noertzange,
M. Gilbert Matzet, Esch/Alzette,
M. Christophe Mendes Da Silva,
Echternach,
M. Manu Mullenbach, Hesperange,
M. Guy Muller, Helmsange,
M. Guy Nepper, Dudelange,
M. Günther Nicolay, Wasserbillig,
M. Urbain Palzer, Elvange,
M. Romain Plumer, Biwisch,
M. Dirk Rieger, D-Schüller,

M. Joel Schmit, Schifflange,
M. Marc Schwartz, Kayl,
M. Claude Scholler,
M. Guy Scholler, Fingig,
Mme Eliane Scholtes, Kopstal,
M. Marc Schuster, Pétange,
M. Robert Steffen, Luxembourg,
M. Nico Stoltz, Grevenmacher,
M. Marc Weydert, Dudelange,
M. Romain Wolff, Oetrange,
M. Marc Zeimes, Heinerscheid

Liste Vœux 2010

M. Konzem Guillaume, Mondorf-les-Bains
M. et Mme Betzen-Flammang Léon, Hesperange
M. et Mme Finetti-Thinnes Roger, Noertzange
M. et Mme Antony-Buchler Jos, Luxembourg
Mme Gierenz-Recken Nic, Clervaux
M. et Mme Keiser-Massard Fernand, Steinfort
M. Gleis Edouard, Niederkorn
M. et Mme Palzer-Daman Frank, Clemency
M. Schaus Marcel, Schifflange
M. et Mme Lordong-Thein Jean-Pierre, Pétange
M. Lentz Albert, Clervaux
M. et Mme Back-Schantzen Guillaume, Frisange
M. et Mme Antony-Koch Arsène, Helmsange
Mme Determe-Juncker Marie, Redange-sur-Attert
Mme Mamer-Letsch Josiane, Luxembourg
Mme Metz-Turmes Triny, Esch-sur-Alzette
M. Welter Roger et Mme Welter-Thummel Virginie, Noertzang
M. Schultz Mike, Luxembourg
Mme Lutgen-Bley Susanne, Clervaux
M. et Mme Finck-Meyrath Henri, Colmar-Berg
Mme Krecké Denise, Wiltz
M. Jaerling Roger, Luxembourg
M. et Mme Lanser-Schweitzer Nicolas, Bettembourg
Mme Mannes Sandra, Grevenmacher
M. Kayser Jean, Luxembourg
M. Haas Robert, Lorentzweiler
Mme Mangen Astrid
Mme Hirtt-Hirtt Elisabeth
M. Bertemes Pierre
M. et Mme Klein-Goetzinger Arthur, Pétange
M. Meiers Roger, Mamer
Mme Ewertz-Schoeben Léonie, Mersch
M. Fürpass Jeannot, Mondercange
Poeker Nicolas et Bemtgen Marianne
M. Dimmer Pierre, Gonderange
M. Hoss Serge, Schifflange
Mme Barbelen Joelle, Soleuvre
M. et Mme Noel-Piciocchi René, Pétange
M. et Mme Lamesch-Schirtz Norbert, Luxembourg
M. Gilson Albert, Esch-sur-Alzette
Mme Bissen Isabelle, Vichten
M. Costa Nelson, Mersch
M. et Mme Warling-Thiex Joel
M. Schummer Nico

M. Leonardy Mike, Braidweiler
M. et Mme Dienhart-Gillen Nicolas
M. et Mme Reuland-Schmitz Arsène
M. Scharpantgen Jacques
M. Goerens Victor, Kopstal
Mme Hammerel-Spielmann Jeanne, Bettembourg
M. et Mme Brauch-Klein René
M. Scholler Claude
M. et Mme Dupont-Recken Robert, Asselborn
M. Zenner Georges, Niederkorn
M. et Mme Stitz-Jennetten Joseph, Troisvierges
M. Feierstein Luc, Belvaux
Mme Feierstein-Gillen Triny, Schlindermenderscheid
M. Block Carlo, Mamer
M. Weis André, Bettange-Mess
M. Goetten Romain, Dudelange
M. Heinen Romain, Bettange-sur-Mess
Fam. René François-Koster, Kleinbettingen
M. Kries Pierre, Bettendorf
M. et Mme Dirckes-Kunsch Roger, Ingeldorf
M. Forman-Steffen Ernest, Luxembourg
Mme Mallinger-Niederweis Celestine, Bettembourg
M. et Mme Osweiler-De la Hamette Eugene, Bettembourg
M. Jenn Dominique, Pontpierre
Mme Schumacher-Weber Rosa, Mondorf-les-Bains
Mlle Angelique Marques et M. Cardoso Da Costa Victor, Nie
Mme Breuer-Freres Marguerite, Doennange
Mme Schmitz-Eicher Marie, Bettembourg
M. Schanck Aloyse, Moesdorf
M. Mathieu Lucien, Gostingen
M. et Mme Lentz-Thesen Romain, Bastendorf
M. et Mme Kerger-Reiser Albert, Folschette
M. Thill Marcel, Howald
M. Camille Fischbach, Bettembourg
M. et Mme Schoumacker-Cotellessa Gaston, Rumelange
M. Scholer Georges, Bascharage
Mme Arend-Urbing Marguerite, Schieren
M. Stellmes Emile, Oberkorn
Mme Hoffmann-Schmit Irme, Luxembourg
M. et Mme Waldbillig-Edinger Norbert
Mme Kieffer-Barten Rosalie
M. et Mme Leches-Kraus Marco
M. et Mme Karpen-Steinfeld Patrick, D-Ralingen
M. et Mme Hilbert-Baustert Aloyse, Pétange
Mme Graf-Menu Josiane, Pétange
M. et Mme Geimer-Pinnel Romain, Mamer
M. et Mme Nico Hentges-Kunsch, Hagen
M. et Mme Backes-Kirsch André
Mme Rosenfeld-Braun Andrée, Bettembourg
M. et Mme Karier-Turmes Pierre, Marnach

M. et Mme Welsch-Bier Charles, Wasserbillig
Mme Wagener-Biren Lucie, Kleinbettingen
M. et Mme Lutgen-Schaack Felix, Marnach
M. Bollendorff Nico, Helmsange
Mme Meyers-Nussbaum Marie-Josée, Schifflange
Mme Christophory-Jung Charlotte
M. et Mme Grimaz-Hammerel, Bettembourg
M. Lepasch Mathias, Bertrange
Mme Geyer-Poos Marie, Wilwerdange
Mme Hendel Agnes, Luxembourg
M. Jennetten Christophe, Rodange
M. et Mme Wies-Moes Léon, Reckange/Mess
M. et Mme Schummer-Schroeder Joseph, Luxembourg
M. Bosseler Joseph, Bettange-sur-Mess
M. et Mme Thommes-Mertz Joseph, Remerschen
M. et Mme Dienhart-Lefebvre Joseph, Altrier
Mme Bettendorff-Joeckle Jacqueline, Bascharage
M. et Mme Weiland-Jacoby Emile, Luxembourg
M. Emeringer Jean, Walferdange
Mme Mertz-Junck Elisabeth, Bettange-sur-Mess
Mme Schmit-Simon Emilie, Bofferdange
M. Serrano Paulo, Rumelange
M. et Mme Seidel-Bonne Guy, Schifflange
M. Ney Francis, Mertert
M. et Mme Trierweiler-Manente Norbert, Tétange
Mme Hermes-Lemmer Suzanne, Hunsdorf
M. et Mme Gonner-Niedercorn Raymond, Holzem
M. Bruch Frédéric, Luxembourg
M. Wolff Romain
M. Telen Bernard, Peppange
M. Guirsch Robert, Olm
M. Hemmerling Raymond, Rosport
M. Weis Pierre jr, Wickrange
M. et Mme Waringo-Gregoire Lucien
Mme Schanck-Peters Suzanne, Mamer
M. Ries Alfred, Esch/Alzette
M. Paul Peters, Pétange
M. et Mme Schintgen-Kalbusch Romain, Gonderange
M. et Mme Wirtz-Klein Jean, Bascharage
M. et Mme Conradt-Schmit Joseph, Beyren
M. Hengen Charles, Wasserbillig
M. Reimen Jean-Pierre, Kautenbach
M. et Mme Schmit-Fisch Erny
M. Hertges Marco, Siebenaler
M. et Mme Straus-Fischer Arthur
M. Goerens Jean-Paul
M. Nicolay Robert, Fingig
M. Stitz Raymond, Troisvierges
M. et Mme Wiesen-Osch Auguste, Wiltz
Mlle Faber Isabelle, Huewel
M. Schroeder Marco, Schifflange
M. Backes Etienne, Howald

M. et Mme Nickels-Hinger Nicolas, Alzingen
M. et Mme Thines-Molitor Marcel, Goesdorf
M. Husinger Jean-Claude, Ettelbruck
Mme Reuter Marie-Louise
M. et Mme Henrion-Stirn Paul, Diekirch
M. et Mme Greter-Tadaszak, Blumenthal
M. Watgen Ralph
M. Dahm René, Luxembourg
Mme Schmit-Wagner Catherine, Luxembourg
Mme Hoffmann-Clement Barbe, Luxembourg
M. et Mme Frascht-Schmit André, Luxembourg
M. Bach Georges, Luxembourg
Mme Kremer Marguerite, Mersch
Mme Hoffmann-Funk Antoinette, Bettembourg
Mme Dondelinger-Schroeder T., Schiffflange
M. et Mme Palzer-Girrens Aloyse, Grindhausen
M. Venzo Pascal, Tétange
Mme Wintersdorff-Weiland Marie-Josée
M. Wandivinit Roland, Leudelage
M. et Mme De Sousa Valente-Schock Ramiro, Bous
Mme Majerus-Hetting Maisy, Diekirch
M. Gieres Guy, Buschdorf
M. Demuth Georges, Luxembourg
Mme Tholl Marie-Madeleine
M. Blasius Etienne, Rollingen/Mersch
Taxi B.B. M. et Mme Bisdorff-Bauer Johny, Luxembourg
M. Straus Jeannot
M. Thomas Alphonse, Ettelbruck
M. Schiltges Emile, Ettelbruck
M. et Mme Frisch-Bartholomey Joseph
M. et Mme Welter-Scheuren Aloyse, Fouhren
M. et Mme Entringer-Kuni Marcel, Hagelsdorf
M. Colling Paul, Bettembourg
M. et Mme Engel-Thielen Roger, Bascharage
M. Thill Jean, Erpeldange/Bous
M. Thein Henri, Pétange
M. Schroeder Fernand, Hautcharage
M. et Mme Denis-Godfroid Jean, Troisvierges
M. et Mme Steffen-Goulleven Fabrice, Aspelt
M. Casel Romain, Berbourg
M. Keiser Léon, Pétange
Mme Molitor-Busch Annette, Troisvierges
M. Kieffer Laurent, Niederfeulen
M. Hau Steve
M. Anzia Nicolas, Useldange
M. Poensgen Claude, Pétange
Mme Glodt-Steinfort Amelie, Dudelage
M. Johanns Jean, Erpeldange
M. et Mme Mander-Hecker Roger
M. Pasquali Pierre, Oberkorn
M. et Mme Rasque-Kremer Jean-Claude
M. et Mme Faber-Streveler Nico, Pétange
M. et Mme Reuter-Schweich Rudi, Ernster

Schwab Jessica et Lanners Ralph, Pétange
M. Mantoan Pascal, Rumelange
M. Hari Pierre, Wilwerwiltz
M. Schmit Georges, Kahler
M. et Mme Stoltz-Clemens Nico, Grevenmacher
M. Marx Theodore, Stadtbredimus
M. Lanners Michel, Ehnen
M. et Mme Klopp-Meyers John
M. et Mme Deviscour-Thurmes Jos, Soleuvre
M. et Mme Dechmann-Marani Victor, Dudelage
M. Thommes Serge, Munshausen
M. Gries Paul, Olingen
M. et Mme Freichel-Peiffer Martin, Erpeldange/Ettelbruck
M. Jennetten Henri, Bascharage
M. Hubsch Nicolas, Ettelbruck
M. Schmit Ernest, Luxembourg
Mme Schaus-Spaus Madeleine, Goedange
M. Roger Weirich, Schiffflange
Mme Weis-Weber Henriette, Differdange

Liste No 6

Milbert-Scheichl, Hesperange
M. et Mme Glod-Stellmann, Huldange

Anonyme

Scheichl Helga, Hesperange
M. et Mme Milbert-Glod, Senningerberg

Liste No 7

Bovang Guy, Roodt
Keiffer Frank, Fennange
Lampertz Pierre, Helmsange
Hari Marc, Wilwerwiltz
Gouber Robert, Bettembourg
Martin Patrick, Sandweiler
Frantz Georges, Ellange
Fernandes Daniel, Luxembourg

Liste No 8

Breuer-Faber Francis, Walferdange
Conter Roland, Wecker
M. et Mme René Felten-Heusbourg, Luxembourg
Actioun Öffentlechen Transport
Cheminots Philatélistes 61, Luxembourg
Lanners Eugène, Gasperich-Luxembourg
Diederich Pierre, Lorentzweiler
Posing René et Liliane, Ettelbrück
Kohnen Luc a Lynn, Gonderange
Kohnen Mich, Gonderange
M. et Mme Jos Kohnen-Jamin, Alzingen
M. et Mme Fr. Kohnen-Nicks, Luxembourg

Liste No 9

Reuland Guy, Hautcharage
Café de la Place, Faber Josée
Hautcharage

Liste No 10

Vandivinit René

Vandivinit Renée
Vandivinit Sandra
Bovang Guy
Le Bistro Place de Paris
Armani Fo
Battistutta Mario
Scheuer Rol
Fam. J.P. Meiers-Hoschette, Oberkorn
Hankiewicz Nadia, Steinfort
Clees Romy, Hamiville
Zotto Edmond, Beschdref
Schiltz Katya
Berens Carmen
Zimmer Carlo et Simone Reding, Perl
Humbert Jean-Paul dit Jempi
Schroeder Anny
Vandivinit André
Schroeder Lea
Wester Tanja
Thein Nico
Binsfeld Caroline
Toussaint Mady

Liste No 11

Piazza Berti, Luxembourg
Schlesser Claude, Altwies
Muller Claude, Müllendorf
Robert Lucien
Manderscheid Daniel
Estevao Olivier Bereldange
Humbert Jean-Paul
Chrisnach Guy
Gengler-Chrisnach Sandy
Gengler Roger

Liste No 16

M. et Mme Fernand Metzler-Kneip, Bonnevoie
M. et Mme Frank Metzler-Turpel, Weicherdange
M. et Mme Julien Holzmacher-Metzler, Angelsberg
Mme Marguerite Diedrich-Metzler, Hamm
M. Jos. Siebenaler Luxembourg
M. et Mme Alain Braun-Schmitt Luxembourg
M. et Mme Bernard Meyer-Scholté, Luxembourg
Mme Charlotte Bisenius, Bonnevoie
M. et Mme Pierre Fetus-Braun, Bonnevoie
M. Nicolas Hansen, Bonnevoie

Liste No 18

Matzet Gilbert
Biver Nico, Garnich
Dondelinger Michel, Luxembourg
Groupement des Amis du Rail
Muno Danielle, Roodt-Syre
Muller Guy, Bofferdange
Linden Christiane, Goetzingen
May Joseph, Asselborn
Trierweiler Claude, Bascharage
Schwartz Mariette, Niederanven
Molitor Henri, Bettembourg
Muller Gérard, Differdange
Theisen Venand, Zolwer

Antony Gast, Munsbach
Kirsch Guy, Rumelange
Hansen Gustave, Oetrange
Feltgen Roger, Clervaux
Schanen Luc, Munsbach
Lorgé Raoul, Prettingen
Garofalo Fernand, Hellange
Clement Eric, Tétange
Simon Nadine, Beringen
Kucharczyk Cecile, Dudelage

Liste No 19

Fam. Zimmer-Vichy, Èlwen
Fam. Schmitz-Krettels, Huldange
Totaro Romain, Dudelage
Schmit Joel, Schiffflange
Kriedel Carlo, Niedercorn
Weber Claude, Hassel
Jans Corneille, Flaxweiler
Ravinger Pascal, Canach

Liste No 20

Fam. Plümer-Daleiden, Biwisch
Mme Virginie Kneip, Hoffelt
Fam. Arend-Zeimes, Hachiville
Mlle Marie-Thérèse Zeimes, Hoffelt
M. et Mme Kieffer-Baum, Biwisch
Fam. Weis-Gillen, Echternach
Weydert Marc, Dudelage
Fam. Aquilino-Kemmer, Roodt/Syre
Schmitz-Felten Jean, Linger
Fam. Steinmetz-Hubert, Nospelt
Thielen Jérôme, Mertert
Lederlé Serge, Berbourg
Rasqui Léo, Boevange-Attert
Meyer Rudolphe, Berschbach/Mersch
Schmit-Weber Romain
Molitor Claude, Wincrange
Espen Nico, Hobscheid
Battista Dionisio
Fam. Kreins-Scholtes, Troisvierges
Fam. Schronen-Flammang, Troisvierges
Mme Recken-Girres, Troisvierges
Fam. Colles-Kremer, Troisvierges
Fam. Simon-Beffort, Basbellain
Fam. Dumont-Schneiders, Troisvierges
Herber André, Bereldange

Anonyme

Lorang Paul
Schaack Roland
Merenz Georges
Fasano Vito
Ney Joel
Carlizzi Yvo
Glod Nico
Simon Théo
Fam. Steinmetz-Herbrandt, Goedange
Ludvig Denis, Holler
M. Alain Theis, Basbellain
Meiers Roger, Mamer
Nilles Daniel
M. Waterschoot Nico, Eschdorf
M. Lommer Frank, Lentzweiler
M. Pauwels Patrick, Colmar-Berg
Stirn Camille, Remich

Fam. Stempels-Meyers, Wilwerdange
Jans Tom, Niederwampach
M. Donven Claude, Rodershausen

Liste No 21

Fam. Plümer-Daleiden, Biwisch
M. Metty Stempel, Basbellain
Fam. Schleich-Verscheure, Basbellain
M. et Mme Lentz-Gils, Wilwerdange
Fam. Schenck-Leners, Drinklange
Fam. Lejeune-Samida, Tétange
Anonymes, Strassen
Lusi Maerzeg
Balthasar Mike
Strotz Serge, Büderscheid
Fam. Noe-Boever, Asselborn

Weis André, Itzig
Bremer Patrick
Sibenaler Jeannot, Altwies
Fam. Huet-Plümer, Holler
M. Kaes Aly, député, Brandenburg
M. Eicher Emile, député, Marnach
M. Pauly Charel, Grummelscheid
M. Schank Marco, ministre, Eschdorf
M. Schaaf Jean-Paul, député, Ettelbruck
M. Weis Jean-Claude, Selz
Fam. Scholer-Drees, Troisvierges
Mme Odem-Konen, Troisvierges
Fam. Stempel-Lentz, Troisvierges
Fam. Zeimes-Schanck, Heinerscheid
Fam. Pleger-Cannels, Troisvierges

Fam. Dhur-Sauber, Troisvierges
Sauber Roger, Berchem
Fam. Morn-Kleis Fons, Bissen
M. Bertemes Marc, Boxer
Fam. Greth-Schaul Nadine et Dominique, Nürtrich
Fam. P. Weber-Hoffmann, Asselborn
Fam. Hahn-Becker, Goedange
Hoffmann Constant, Asselborn
M. Serges Daems
M. Bob Lary
Rolz Raym.

Liste No 22

Pleger Nico, Asselborn
Fam. Claude Pleger-List, Asselborn

Fam. Delosch-Schmitz, Deiffelt
Delosch Jean-Marie, Deiffelt
Fam. Haresch-Schmit Fr., Wilwerdange
Schmidt Eric
Schaack-Hengel, Derenbach
Koener Pascal
Fam. Wehrhausen-Antony

Liste No 24

M. Koedinger Roby, Brouch
M. Schaack Charles, Mertzig
M. Giese Tom, Ettelbruck
M. Weicherding Serge, Eschdorf
M. Fandel Claude, Asselborn
M. Beissel Henri, Contern

PORTRÄT UND ERLEBNISBERICHT

WEST AIR LUXEMBOURG

Text und Bilder: Braun Serge

Neben den beiden luxemburgischen Fluggesellschaften LUXAIR und CAR-GOLUX gibt es noch andere Airlines im Grossherzogtum, die zwar weniger bekannt sind, jedoch genauso aktiv im europäischen Fluggeschäft tätig sind.

WEST AIR LUXEMBOURG lautet der Name einer dieser Fluggesellschaften, welche eine Flotte von 10 Turbopropflugzeugen betreibt und damit Expressfracht für spezialisierte Firmen durch ganz Europa und Nordafrika transportiert. Die Gesellschaft ist ein Tochterunternehmen der West Atlantic Gruppe (Göteborg) und hat ihren Sitz in Bertrange, 2 rue Pletzer, gleich hinter der ALDI-Zweigstelle. Vor kurzem bekam ich die Gelegenheit und durfte hinter die Kulissen dieser kleinen aber doch sehr aktiven luxemburgischen Frachtairline blicken.

Zuerst einige Worte über das Mutterunternehmen WEST AIR aus Schweden, welches bereits 1962 vom Geschäftsmann und Kaffeeimporteur Anders Löfberg im nordschwedischen Karlstad gegründet wurde. Löfberg benötigte damals eine Piper Navajo PA31 um seine Produkte innerhalb Skandinaviens effizient zu vermarkten. Im Jahre 1995 wurde das Unternehmen von den heutigen Besitzern Göran Berglund, Professor der Medizin und Gustaf Thureborn, Bankkaufmann und im Flugzeugleasing Geschäft tätig, aufgekauft. Als knapp ein Jahr später die schwedische Post Aufträge zum Transport von Luftpost vergab, erkannte West Air diese Marktnische. Bis heute führt man Nachtflüge mit Post und Expressgütern in ganz Skandinavien durch. Weitere Aufträge für Zubringerflüge von Expressgütern in ganz Europa wur-

den mit FEDEX, TNT, UPS, DHL, CIBLEX u.a geschlossen. Zum Einsatz kommen jeweils kleinere Frachtflugzeuge vom Typ BAe-748F, BAe ATP-F, ATR-72F und neu auch CRJ-F und BAe-146F. Diese ehemaligen Passagierflugzeuge wurden zu Frachtern umgerüstet und sind grösstenteils Nachts im Einsatz. Im Jahre 1997 errichtete West Air ihre eigene Wartungshalle und ein Operation Control Center am Flughafen von Hovby in der Nähe von Lidköping. Der Firmensitz sowie die Hauptverwaltung wurden nach Göteborg verlegt.

Aufbau einer Filiale in Luxemburg:

Ein Grossteil der Frachtflüge, insgesamt 60%, wurden Anfang des neuen Jahrtausends in Zentraleuropa durchgeführt. Dies veranlasste die Firmenleitung im Jahre 2001 eine Tochterfirma zu gründen um den Bedürfnissen und

Anforderungen der Kunden 'näher zu sein'. Auf der Suche nach einem Standort wurde man hier in Luxemburg fündig.

Die Vielsprachigkeit sowie die zentrale Lage unseres kleinen Landes im Herzen Europas waren ausschlaggebend um hier eine Flugleitzentrale und eine Crewbasis zu errichten. Am Anfang dienten einige Büros im Luxair Cargo Center als Hauptsitz, dann aber im Jahre 2005 wurde die Zentrale nach Bertrange verlegt, genauer gesagt in die rue Pletzer No2.

Hier arbeiten momentan 74 Angestellte (52 Piloten, 2 Pilotinnen, 2 Techniker, 1 Ramp Agent und 17 Büroangestellte) unter der Leitung des luxemburgischen Direktors Peter Koster. Ihr AOC erhielt die Gesellschaft 2003 und das erste Flugzeug der WEST AIR LUXEMBOURG traf am 17

Dezember 2003 in Luxemburg-Findel ein. Es handelte sich dabei um einen British Aerospace ATP-Frachter (ex: SE-LHZ) der Muttergesellschaft West Air aus Schweden. Das Flugzeug wurde auf LX-WAL umregistriert und trug am Anfang nur die Internetadresse 'www.westair.lu' als Titel am Rumpf.

Der ATP-Frachter, ein Produkt der englischen British Aerospace Ltd., eignet sich mit einer Ladekapazität von 70cbm und einem max. Ladegewicht von 8600kg ideal im Express- und Postflugbereich. Dieser Flugzeugtyp entspricht den strengen Lärmvorschriften STAGE 3 und gäbe es noch strengere Auflagen STAGE 4, so würde Sie diesen immer noch entsprechen!

In den letzten fünf Jahren stockte West Air Luxembourg ihre ATP-Flotte kontinuierlich auf und erreicht aktuell die Anzahl von 9 Exemplaren (LX-WAL



Ideales Fluggerät : ATP-Frachter und ATR-72 Frachter

/ M / N / O / P / S / T / V / W).

Am 13 Juli 2007 stiess dann auch eine erste Aérospatiale ATR-72 Frachtmaschine zur luxemburgischen West Air Flotte. 'Dies ist gleichzeitig die erste Maschine des europäischen Konstrukteurs EADS, welche im LX-Register fungiert, und wir wollen auch noch weitere ATR Frachter in Dienst stellen um damit unser Vertrauen in europäische Flugzeuge zu vermitteln und zu festigen', so die Aussagen eines engagierten CEO Peter Koster. Expressgut wird meistens über Nacht transportiert um am nächsten Tag an seinem Zielort zu sein. So trifft man denn auch WEST AIR Flugzeuge eher Abends und Nachts in Aktion als tagsüber. Die Zuverlässigkeitsrate der Gesellschaft liegt bei beeindruckenden 99,54%. Dies ist wesentlich der guten Motivation ihrer Mitarbeiter zu verdanken. Einige Strecken, die West Air Luxembourg regelmässig im Auftrag verschiedener Expressfirmen bedient sind u.a.: Amsterdam – London Stansted, Amsterdam – Paris Charles de Gaulle CDG, Köln/Bonn – Paris CDG, Wien – Paris CDG, Marseille – Lyon – Paris CDG, München – Paris CDG, Paris CDG – Stuttgart – München, Marseille – Tunis, Köln/Bonn – Ljubljana und Luxemburg–Leipzig. Der Flughafen Paris Charles de Gaulle (CDG) ist denn auch eine Art Knotenpunkt (HUB) für West Air, denn der wichtigste Kunde, FEDEX, hat dort sein Europadrehkreuz.

Ende Oktober 2008 nun haben sich die WEST AIR EUROPE-Gruppe (Göteborg-Schweden) und die Atlantic Airlines (Coventry-England) aus strategischen Gründen zusammengeschlossen und bilden neu die WEST ATLANTIC-Gruppe mit Sitz in Göteborg. Dadurch entstand Europa's grösster All Cargo Regional Carrier mit einem jährlichen Umsatz von 125 Mio EUR, einer Belegschaft von über 500 Mitarbeitern, einer Flotte von insgesamt 41 BAe ATP Frachtern, einer ATR-72F, sechs Lockheed Electra und zwei Canadair CRJ-200PF. Atlantic Airlines, West Air Sweden und West Air Luxembourg werden wie bisher separat weitergeführt (Registration und Bemalung der Flugzeuge bleibt), aber einzelne Tätigkeiten wie z.B. die Wartung der Flugzeuge, werden nun zentralisiert. Durch diesen Zusammenschluss werden auch einige Routen untereinander ausgetauscht, um Kosten zu sparen.

Mit 'Westlux-7016' von Amsterdam nach London:

Auf Einladung von WEST AIR LUXEMBOURG durfte ich an zwei aufeinanderfolgenden Tagen an einem solchen Frachtflug teilnehmen um mir ein Bild zu machen über ihre Tätigkeiten vor Ort. Treffpunkt war der Flughafen Amsterdam-Schiphol, wo ich mich am späten Nachmittag des 02 Juli mit Pat Gemmer (chief pilot + flight operation manager) sowie Fulco Vitters (copilot) traf. Beide erklärten



mir kurz den Ablauf unseres etwa einstündigen Frachtfluges 'Westlux 7016' von Amsterdam nach London-Stansted, der als sogenannter Zubringerflug im Auftrag von Federal Express durchgeführt werde. Ohne grössere Probleme konnten wir anschliessend die obligate Sicherheitskontrolle passieren. Von Gate 22 aus brachte uns dann ein Vorfeldauto zum ATP Frachter, der schon zum Beladen bereit stand. Mit Entzücken stellte ich fest, das es sich beim Flugzeug um die LX-WAL handelte, das bekanntlich erste Flugzeug der WEST AIR (Luxbg.). Während Pilot und Copilot sich im Cockpit den Startvorbereitungen widmeten, konnte ich die ATP von allen Seiten fotografieren. Es war in der Zwischenzeit 17.45 Uhr und die bekannten Lieferwagen der Firma FEDEX trafen nun im 5 Minuten Takt am Vorfeld ein.

Per Hand und über ein Förderband an der Front- und an der Hecktür wurden die unzähligen Pakete und Päckchen von den LKW's in die ATP verladen. Obwohl West Air ein spezielles Containersystem für ihre ATP entwickelt hat um den Transport von Expressgütern zu beschleunigen und dadurch die Transitzeiten zu verbessern, hat sich dieser Kunde dagegen entschieden und belad seine Fracht noch einzeln per Hand. Insgesamt 2950kg Expressgut wurde innerhalb von 25 Minuten in's Frachtflugzeug umgeladen, verstaut und gesichert. Gerade als die letzte Expresssendung im Rumpf der LX-WAL verschwand, setzte ein kurzes aber heftiges Gewitter ein.

'Westlux-7016 clear for take off':

Höchste Zeit sich in die Maschine zu begeben, wo mir Pat Gemmer die Funktion meines Sitzes erklärte, dem sogenannten 'Jumpseat', der einzigen Sitzgelegenheit für einen Mitflieger in dieser Frachtmaschine. Es handelte sich dabei um einen ausklappbaren Sitz, eingebaut in der Verbindungstür zum Cockpit. Weil die ATP bekanntlich zum Frachter umgerüstet war, wurden natürlich alle Passagiersitze, Handgepäckablagen, Küche und Toiletten ausgebaut. So war nur dieser Platz vorhanden und ich sass sozusagen als Passagier und Flugbeobachter 'in der ersten Reihe des Geschehens..!'. Danach bekam ich noch eine kurze Einführung in die Funktionsweise der Cockpitinstrumente sowie der Sauerstoffmaske im Falle eines plötzlichen Druckverlustes. Die Checkliste und Verhaltensweise bei einem Notfall (Star-

tabbruch, Triebwerksausfall, Feuer, Druckverlust oder Notwasserung) wurden ebenfalls besprochen. Nichts wird dem Zufall überlassen, auch nicht bei einem Frachtflug. Alles geht, wie bei jeder guten Airline, geregelt nach Vorschriften. Schlussendlich kontrollierte Copilot Vitters noch das ordnungsgemässe Schliessen und Verriegeln der Türen und das Vorhandensein der Frachtpapiere. Wenige Minuten vor unserem geplanten Start um 18.30 Uhr verbesserte sich dann das Wetter und 'Westlux 7016' (Rufnummer unseres Fluges) erhielt pünktlich seine Starterlaubnis für Startbahn 24.

Nach einem einwandfreien Start kam es dann zu einigen gewitterbedingten Turbulenzen, die noch einige Zeit anhielten, bis wir uns über dem Ärmelkanal befanden, wo in 14000 Fuss Höhe das Wetter sich beruhigte und die Sonne zum Vorschein kam. Nach knapp 30 Minuten nahm Copilot Vitters bereits Kontakt auf mit der Anflugkontrolle von London-Stansted, welche uns auf direktem Wege zur Landebahn 23 lotste. Pünktlich um 19.20 Uhr, nach 50 minütigem Flug setzte Flugkapitän Gemmer die LX-WAL sanft auf der Landebahn auf. Eine freundliche Damenstimme an der Bodenkontrolle forderte uns dann auf, wir sollten auf der Cargoramp auf Position 204F parken. Gesagt, getan.

Ferry zurück nach Amsterdam-Schiphol:

Sofort nach Abstellen der Motoren begann das Bodenpersonal die ATP zu entladen. Hierbei wurden alle Pakete wieder von Hand in Container verladen und dann sofort in's FEDEX-Verteilerzentrum gleich neben der Frachtramp gebracht. Dort werden die Expresssendungen ihrem Zielgebiet zugeordnet, also entweder per LKW innerhalb Südenglands oder aber Richtung Übersee mit der grösseren Frachtmaschine vom Typ McDonnell Douglas MD-11F. Schnelligkeit ist Trumpf und so kam es, dass bereits nach knapp 20 Minuten unsere ATP entladen war und fertig gemacht wurde für den leeren Ferryflug 'Westlux 8026' zurück nach Amsterdam. Allerdings war unser Slot (Abflugszeitfenster) für 20.30 Uhr angesetzt, so hatte ich noch etwas Zeit das eilige Geschehen auf der Ramp zu beobachten. Hier sei noch bemerkt, dass unsere ATP in Amsterdam mit 6000 Liter Kerosin vollgetankt wurde, sodass wir in Stansted keine Betankung benötigen, da die ATP für

diesen Hin-und Rückflug 'nur' gerade mal 1100 Liter Sprit verbrauchte. Der Start beim Rückflug erfolgte problemlos und auch das Wetter zeigte sich nun von seiner besten Seite. Pilot Pat Gemmer erklärte mir unterdessen, dass West Air diesen Flug regelmässig von Montags bis Donnerstags durchführe und übers Wochenende keine solchen Flüge stattfinden. Dann werden jeweils abwechselnd die ATP's in die Werft nach Hovby überflogen, wo diverse Reparaturen, Checks und Triebwerkskontrollen durchgeführt werden. Andere ATP Maschinen stehen im StandBy, um bei Bedarf zum Einsatz zu gelangen, wenn bei Partnerairlines ein Frachter ausfällt. Um 21.20 Uhr landen wir wieder in Amsterdam-Schiphol auf Piste 18R, besser bekannt als 'Polderbaan'. Auf der Cargoramp wartete bereits eine neue West Air Crew um die LX-WAL am gleichen Abend mit neuer Expressfracht in Richtung Paris Charles de Gaulle zu fliegen.

Es kommt immer anders als erwartet:

Am nächsten Tag durfte ich dann nochmals an diesem Flug teilnehmen. Die Besatzung war die gleiche, das Wetter in Amsterdam war besser und auch unser Frachtvolumen war mit

3025 kg in etwa identisch mit dem vom Vortag. Lediglich das Flugzeug war über Nacht gewechselt worden. Diesmal war es die LX-WAS, die uns nach London-Stansted bringen sollte. Also kein Problem dachte ich, aber es kam ganz anders als erwartet!

Da am zweiten Tag die Besatzung bereits etwas früher zur Maschine musste, war ich gezwungen alleine durch die Sicherheitskontrolle zu gehen. Am Vortag, in Begleitung beider Piloten, war dies nur eine reine Formsache. Diesmal gab's jedoch Probleme.

Ein junger hochmotivierter Sicherheitsbeamter in Schiphol fand meinen 'Jumpseater boarding pass' der West Air für ungültig und schaltete auf stur. Nach längerer Diskussion und mehreren Anrufen in der West Air Zentrale und beim örtlichen Sicherheitschef, gab die Security dann endlich grünes Licht und ich durfte passieren. Viel kostbare Zeit war verstrichen und ich erreichte die LX-WAS um 18.22 Uhr, knapp 8 Minuten vor dem planmässigen Abflug Richtung England. Gerade noch Zeit um einige Bilder der heutigen ATP zu schiessen bevor es losging.

Fortsetzung folgt

ST. NIKOLAUSFEIER DES SCHIFFERVEREINS.

Am 5.12.2009 hatte der Vorstand des Schiffervereins zu seiner alljährlichen St Nikolausfeier mit anschließender Generalversammlung nach Wasserbillig eingeladen.

Besonders hervorzuheben ist die Feier zum 165-jährigen Bestehen des Vereins.

Nach dem feierlichen Gottesdienst stand ein Empfang im Wasserbilliger Gemeindehaus an .

Während des Ehrenweines gingen der Bürgermeister (Herr Stefanetti) und der Präsident des Schiffervereins (Herr Herrig) auf die traditionsreiche Geschichte und die Beweggründe zur Gründung des Vereins ein.

Nach dem Mittagessen im Restaurant Hengen wurde die Generalversammlung abgehalten und der Nachmittag in freundschaftlicher und lockerer Atmosphäre ausklingen gelassen.

LISTE DES NUMÉROS DE BILLETS GAGNANTS DU NIKLOSÂL 2009

FC EISEBUNN 97

1 er prix:	1549	21 ième prix:	1327	Prix gagnants à enlever à la Brasserie de Cents à partir du 18 décembre 2009 jusqu'au 22 janvier 2010.
2 ième prix:	1903	22 ième prix:	1027	
3 ième prix:	1487	23 ième prix:	1441	
4 ième prix:	1924	24 ième prix:	1429	
5 ième prix:	1650	25 ième prix:	1941	
6 ième prix:	1586	26 ième prix:	1769	
7 ième prix:	1405	27 ième prix:	1283	
8 ième prix:	1123	28 ième prix:	1270	
9 ième prix:	1087	29 ième prix:	1186	
10 ième prix:	2483	30 ième prix:	1501	
11 ième prix:	1110	31 ième prix:	1066	
12 ième prix:	1687	32 ième prix:	1309	
13 ième prix:	1345	33 ième prix:	1861	
14 ième prix:	1146	34 ième prix:	1888	
15 ième prix:	1666	35 ième prix:	1964	
16 ième prix:	1005	36 ième prix:	1367	
17 ième prix:	1622	37 ième prix:	1208	
18 ième prix:	1169	38 ième prix:	1381	
19 ième prix:	1467	39 ième prix:	1129	
20 ième prix:	2103	40 ième prix:	1786	

A.S.CFL - LEICHTATHLETIK

SAMSTAG 16 JANUAR 2010 - CFL CROSSMEISTERSCHAFTEN

Am Samstag den 16 Januar 2010, finden in Biwisch (bei Troisvierges) die 27. CFL-Crossmeisterschaften statt.

Der Startschuss für den Hauptlauf der Damen und Männer erfolgt um 15h00.

Distanzen:

Damen: 6.000m (3 Runden à 2.000m) Herren : 8.000m (4 Runden à 2.000m)

Die Umkleideräume und Duschen stehen den Athleten in der Sporthalle in Troisvierges zur Verfügung.

Einschreibungen zum Cross werden entgegengenommen bei:

Josy Bourgraff - Tel.: 4990-5822 (oder über E-mail: josy.bourgraff@cfl.lu)

Anfahrt nach Biwisch Wald:

kommend aus Richtung Troisvierges fahren Sie gerade aus Richtung Asselborn.
Bei Café Legay rechts abbiegen Richtung Weiler. Anschließend folgen Sie der Beschilderung CFL-Cross (bis zum Start ± 2km).

Transport

L-1351 Luxembourg
13, rue du Commerce
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr. 1289
Telefax: 22 67 09
B.G.L. LU52 0030 0455 8529 0000
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:
saint-paul luxembourg.

Organe bimensuel officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transports et à la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne.

La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés.

Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet

Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 15 mm et maximum de 30 mm.
0,35 €

1) Annonces

Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 60 mm.
0,11 €

Mitglied der A.P.P.L.



Association de la
Presse Périodique
Luxembourgeoise

Der Punktwert-Index 702,29

Seit dem 1. März 2010 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 16,3658 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (409,18 €) und einem Maximum von 29 Punkten (474,60 €)

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 15,0565 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 15,6374 €.

Für den Hilfskader: 15,4968 €

Der nächste

„Transport“

erscheint am

29. Januar 2010

Redaktionsschluss

ist der 22. Januar 2010

(Nach diesem

Datum können keine

Artikel mehr

angenommen werden)