

53 Ja-Stimmen gegen 6 Nein-Stimmen

Indexklau perfekt!



URSAACHEN



... A FOLGEN!

Karikatur: Carlo Schneider

Am Donnerstag, den 26. Januar 2012 stimmte das Parlament – gegen den Widerstand der Gewerkschaften – der neuen Indexmodulation mit 53 Ja-Stimmen gegen nur 6 Nein-Stimmen zu. Damit werden den Lohnabhängigen und Rentnern in den Jahren 2012, 2013 und 2014 immerhin 500 Millionen Kaufkraftausgleich geklaut; diese fließen ohne Gegenleistung in die Kassen des Patronats – siehe Seite 2 und 3.

Editorial

GUY GREIVELDING

Auf wessen Seite stehen Regierung und Parlament?



In einer gemeinsamen Gewerkschaftsfront fanden sich OGBL, LCGB, CGFP, FGFC, ALEBA, Syprolux und FNCTTFEL-Landesverband kurz vor Mitte Januar zusammen, um ihre Ablehnung gegen die Ende 2011 von der Regierung auf den Weg gebrachte Indexmanipulation unmissverständlich zum Ausdruck zu bringen. Gemeinsam forderten diese Gewerkschaften die Regierung

auf, das Gesetzprojekt zurückzuziehen. Gleichzeitig suchten sie den Kontakt mit den Abgeordneten, um diese zu bewegen dieses Projekt nicht zu stimmen. Bis auf die DP, von der wir wissen wo sie steht, folgten die anderen im Parlament vertretenen Parteien, aber nur durch wenige Abgeordnete vertreten, am Montag der vergangenen Woche der Einladung der sieben Gewerkschaften.

Die beiden Regierungsparteien CSV und LSAP sowie die Grünen ließen die gewerkschaftlichen Argumente gegen die Manipulierung ohne Regung über sich ergehen. Sollte dies ein Zeichen des Unbehagens sein? Dennoch erklärten sie in der Zusammenkunft respektive danach der Presse, dass sie diese Indexmodulation für die Jahre 2012-2014 stimmen würden. Und so mussten wir am vergangenen Donnerstag miterleben wie die große Mehrzahl der Abgeordneten auf Geheiß der Regierung dem Salarat eine erneute soziale Abbaukur verschrieb. Zu bedauern ist, dass – bis auf ei-

ne löbliche Ausnahme – alle im Parlament aus den Gewerkschaften kommenden Mehrheitspolitiker dieses Projekt mittrugen. Taten sie das aus Überzeugung oder aus Koalitionszwang?

Es scheint der Regierung und der großen Mehrheit im Parlament egal zu sein, dass der Index eine schon über 90jährige Geschichte schreibt. 1921 wurde er für Teile des Salarats eingeführt, um dann 1975 für alle Schaffenden hierzulande verallgemeinert zu werden. Und in diesen 90 Jahren war die automatische Lohnanpassung an die Inflation stets ein Garant für den sozialen Frieden. Diese wirkte sich positiv auf das Klima bei Lohn- und Kollektivvertragsverhandlungen aus. Das wird jetzt wohl anders werden. Künftig muss in diesen Verhandlungen neben der realen Lohnaufwertung auch der Erhalt der Kaufkraft verhandelt werden. Konflikte zwischen Sozialpartnern werden nicht ausbleiben. Und die Arbeitnehmer, die nicht vom Schutz eines Kollektivvertrages profitieren können, werden ausschließlich dem Wohlwollen ihres Arbeitgebers für eine Lohnerhöhung ausgesetzt sein!

Dem Patronat hingegen werden durch diese Manipulation Millionen Euro zugestanden, ohne dass überhaupt gewusst ist was mit diesem Geld geschieht. Verwendet das Patronat dieses Geld für Investitionen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Absicherung bestehender Arbeitsplätze? Oder bereichert es sich einfach damit?

Und sind sich die Regierung und die Abgeordneten, die für diese Manipulation stimmten überhaupt bewusst, dass durch diesen Kniefall vor dem Patronat weniger Steuergeld in den Staatsäckel fließt? Oder ist ihnen diese Tatsache egal? Ging es ihnen nur darum einen weiteren Schritt in Richtung eines definitiven Begräbnisses des Index zu tun?

Der neue Erzbischof will sich ebenfalls an diesem Begräbnis beteiligen. Was geht diesen Kirchenmann an, dem Patronat lauthals Schützenhilfe zur Modulation des Index zu leisten. Hier sei die Frage gestattet: Wurde er nach Luxemburg als Oberhirte der katholischen

Kirche geholt, oder als Mithelfer den CSV-Staat weiter zu entwickeln?

LSAP auf gefährlichem Wege ...

Unverständlich und für uns nicht nachzuvollziehen ist, dass die Sozialisten in der Regierung und im Parlament diese Politik des Sozialabbaus mitmachen. Leben sie in der totalen Abhängigkeit des Koalitionspartners CSV oder haben sie ohne Wissen ihrer Basis einen politischen Sinneswandel vollzogen?

Ist nicht mehr richtig, wie in einem Mitgliedsbuch zu lesen ist, dass die LSAP sich mit den Gesellschaftsverhältnissen des Kapitalismus und des Neokapitalismus niemals abfinden kann? In demselben Parteibuch wird unter koalitionspolitischen Richtlinien betont, dass ihre uneingeschränkte Unabhängigkeit Voraussetzung dafür ist, dass ihr das Vertrauen und die Mitarbeit der fortschrittlichen Teile des gesamten schaffenden Volkes erhalten bleiben.

Mit ihrer Haltung in der Indexfrage, ebenso mit der Vorlage der Pensionsreform, geht die LSAP einen gefährlichen Weg. Wir meinen, dass es dringend notwendig ist, dass die Arbeiterpartei zu ihren Wurzeln zurückfindet und den Konservativen respektive dem nimmer sattenden Patronat ernsthaft Paroli bietet. Im Interesse des Salarats.

In Sachen Sozialabbau ist die Spitze des Eisbergs sicher noch nicht erreicht. Die Juncker und Frieden basteln weiter an neuen Projekten für Sozialabbau und Umverteilung in Richtung Patronat. Und wenn die CSV die LSAP geschwächt hat, wird sie sich einen neuen Koalitionspartner aussuchen mit dem sie dasselbe Spielchen treibt. Und der CSV-Staat gedeiht weiter. Den Reichen werden die Taschen gefüllt, die weniger Bemittelten müssen den Gürtel enger schnallen.

Diese Entwicklung muss endlich gestoppt werden. Wir Gewerkschaften sind stark genug das zu tun. Packen wir's an! Der FNCTTFEL-Landesverband steht bereit.

Fonctionnement futur du système d'indexation

Vers un report permanent de tranches indiciaires au-delà de 2014!

Dans son premier numéro de l'an 2012 Econews, le bulletin de la Chambre des Saalriés, explique le fonctionnement futur du système d'indexation automatique des salaires, traitements et pensions après le vote de la nouvelle loi¹.

La nouvelle loi (votée le 26 janvier 2012 par la Chambre des Députés) comprend en gros trois éléments, dont le dernier apparaît a priori relativement compliqué et opaque pour les non-initiés, mais qui ne risque pourtant pas moins d'avoir des conséquences permanentes sur les salaires en créant un retard définitif supplémentaire² de l'index sur l'évolution des prix:

1) Report de la tranche de 2012

La tranche indiciaire qui devrait être appliquée à partir de mars 2012 sera reportée à octobre 2012.

2) Introduction d'un écart minimal de 12 mois de 2012 à 2014

Ensuite, au cours des années 2012-2014, il faudra un écart minimal de 12 mois entre deux applications.

Cette disposition a comme conséquence que la première tranche venant à échéance après celle d'octobre 2012, peut au plus tôt être appliquée en octobre 2013, même si l'évolution des prix est plus rapide.

Si une tranche est appliquée en octobre 2013, celle d'après sera appliquée au plus tôt en octobre 2014.

C'est ce scénario que nous avons retenu pour expliciter le troisième élément du projet.

3) Remise à niveau en 2014

Si une tranche est appliquée en 2014 (octobre dans notre exemple), le projet prévoit qu'il sera procédé à ce qui est maintenant appelé une «remise à niveau de l'inflation au niveau du mois précédent» pour la suite du fonctionnement de l'indexation.

Concrètement, cela veut dire que l'inflation accumulée jusqu'à cette



Foto: Tageblatt

application en 2014 (a priori donc en octobre) sera annulée et plus jamais compensée en termes de pouvoir d'achat.

Dans le tableau suivant, les mois marqués d'un X signifient le déclenchement d'une tranche³; les mois marqués d'un O signifient

re 2014 sera «annulée» et définitivement perdue⁴, même si la tranche d'octobre 2014 est tout de même payée.

Le compteur pour calculer le déclenchement d'une nouvelle tranche en 2015 ne débiterait donc pas en février 2014, selon le cours nor-

tard qui pourrait même prendre plus d'ampleur si le déclenchement de la tranche d'octobre 2014 devait intervenir avant février 2014.

ECONEWS CSL 1/2012
du 13 janvier 2012

d'achat des ménages (cf. www.csl.lu/avis-evacues-en-2012).

³ En fait, le système fonctionne avec une cote d'échéance qui est considérée pour le déclenchement d'une nouvelle tranche; de plus, le système comprend une cote d'application pour adapter les salaires, qui est appliquée normalement (c'est-à-dire sans modulation) le mois après le déclenchement.

⁴ Le projet prévoit en plus que si une tranche indiciaire supplémentaire devait être appliquée (selon le système normal non modulé) avant cette remise à niveau mais ne l'était parce que l'écart minimal de 12 mois n'est pas encore respecté, elle sera purement annulée. Comme la CSL l'a démontré dans son avis, cette disposition risque en effet de jouer en cas d'une inflation plus forte, et engendrerait donc carrément la perte définitive d'une tranche indiciaire.

2012												2013												2014											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
X											O												O												O

l'application d'une tranche conformément aux dispositions prévues par le projet de loi, c'est-à-dire 12 mois après l'application précédente.

La remise à niveau signifie que l'inflation accumulée en 2014 entre le déclenchement en février 2014 et l'application en octob-

mal, mais seulement en septembre 2014 (le mois avant l'application de la tranche).

Sept mois d'inflation seront donc annulés dans ce cas de figure, ce qui signifie un retard permanent supplémentaire de l'index sur l'inflation au-delà de 2014, re-

¹ Loi adaptant certaines modalités d'application de l'échelle mobile des salaires et des traitements et modifiant l'article 11 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat

² Dans son avis relatif au projet de loi en question, la CSL retrace les modulations historiques que l'index a déjà subies et leur impact sur le pouvoir

Indexmanipulation

Tiefe Löcher in den Kassen der Haushalte

Finanzielle Einbußen

Was kostet die Indexmanipulation die Beschäftigten? Die Salariatskammer (CSL) hat in ihrem Gutachten zu dem Gesetzentwurf eine Reihe von Szenarien durchgespielt. Ausgangspunkt ist ein Einkommen von 2.000 Euro/Monat.

Fall 1: „Normale“ Inflation mit theoretischem Erfall einer Indexranche im Februar 2012, April 2013 und September 2014. Auszahlung jeweils im Oktober. Verlust von 606 Euro = 30 Prozent eines Monatslohns.

Fall 2: Leicht höhere Inflation mit Erfall einer Indexranche im Januar 2012, Februar 2013 und April 2014. Auszahlung jeweils im Oktober. Verlust von 1.072 Euro = 54 Prozent eines Monatslohns.

Fall 3: Leichte Verlangsamung der Inflation mit Erfall einer Indexranche im Februar 2012, September 2013 und keiner Tranche im Jahr 2014. Verlust von 300 Euro = 15 Prozent eines Monatslohns.

Extremfall: sehr hohe Inflation mit Erfall einer Tranche im Februar 2012, im Dezember 2012, November 2013 und September 2014. Verlust von 1.336 Euro = 67 Prozent eines Monatslohns und der definitive Verlust einer Indexranche.

Die von der Regierung beschlossenen Eingriffe in das Indexsystem werden sich nachhaltig auf die Einkommen der Lohnbeschäftigten auswirken.

Die Auswirkungen auf die Einkommen durch die Indexmanipulation sind vorprogrammiert, weil der über diesen Weg künstlich aufgebaute Rückstand auf die Inflation sich von Jahr zu Jahr kumulieren wird und eine Rückkehr zum „normalen“ Indexsystem nach 2014 im Gesetz nicht klar geregelt ist.

Die globalen Zahlen sind seit längerem bekannt, doch was der Eingriff am Indexsystem für den Einzelnen bedeutet, das hat die Regierung bislang diskret verschwiegen. Allein durch die verzögerte Auszahlung der im Februar erfallenden Indexranche erst im Oktober 2012 sparen die Betriebe 275 Millionen (davon der Staat 50 auf den Gehältern seiner Bediensteten).

Geschenk von 443 Mio. für die Betriebe

Bis Ende 2014 werden die Lohnkosten der Betriebe mit dem Eingriff an dem Indexmechanismus um 443 Millionen niedriger sein als laut aktuellem Indexmechanismus. Finanzielle Einsparungen, von denen niemand weiß, ob sie wirklich dazu genutzt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern oder ob sie von den Aktionären und Betriebsführern als zusätzlicher Betriebsgewinn einkassiert werden.

Für den einzelnen Arbeitnehmer bedeutet der Eingriff in das Indexsystem über die gesamte Periode bis 2014 den Verlust von mindestens 15 Prozent, eher aber 30 Prozent eines Monatslohns. Sollte es zu einem starken Anziehen der Inflation kommen, könnte dies der Verlust von sogar 50 oder 60 Prozent eines Monatslohns bedeuten.

Zu diesem Schluss kommt die Salariatskammer (CSL), die eine Rei-

he von Szenarien durchgerechnet hat. Selbst der definitive Verlust einer Indexranche (2,5-prozentige Anpassung der Löhne an die Inflation) wäre bei einem deutlichen Anziehen der Inflation möglich. Für die Gewerkschaften ist die Antwort auf diese neuen Rahmenbedingungen klar: Die Kollektivvertragsverhandlungen werden in den nächsten Jahren eine ganz andere Qualität bekommen, Sozialkonflikte und Streiks inklusive.

Ob es das wirklich war, was das Patronat wollte, als es die Regierung unter Zugzwang brachte?

Léon Marx, Tageblatt.lu

Kaufkraft und Indexmanipulation

ULC kritisiert geplante Indexmodulation

Mit Erstaunen, nimmt die ULC zur Kenntnis, dass die Auszahlung einer Indexbranche für die Jahre 2012, 2013 und 2014 auf nur einmal jährlich beschränkt werden soll, obwohl niemand mit Sicherheit sagen kann, wie die zukünftigen Konjunkturdaten sein werden.

zelhandels rückläufig, worauf dieser mit Preiserhöhungen reagiert. Die ULC befürchtet, dass Luxemburg aus dieser Preisspirale nicht herauskommen wird. Vorauszusehen ist dass, bedingt durch die hohe Inflation, die zukünftig noch weniger über die Löhne kompensiert werden wird, die Verbraucher dementsprechend reagieren werden. Auch lehnt die ULC eine völli-



Angesichts einer durchschnittlichen Jahresinflationsrate von 3,4% bedeutet diese Entscheidung, dass die Verbraucher einen deutlichen Kaufkraftverlust hinnehmen müssen. Sollte die Inflationsrate in den kommenden Jahren auf ähnlich hohem Niveau bleiben, werden die Lohn- und Rentempfänger die Annullierung einer ganzen Indexbranche hinnehmen müssen, entsprechend einem Kaufkraftverlust in Millionenhöhe. Die ULC bedauert zutiefst, dass die Regierung noch immer kein schlüssiges Konzept zur Inflationsbekämpfung vorweisen kann. Die ULC verlangt auch, dass die Steuertabelle endlich der Inflation Rechnung trägt.

ge Neutralisierung der Erdölpreise im Index ab.

Insgesamt stellt die ULC fest, dass die getroffenen Beschlüsse die Interessen der Verbraucher beziehungsweise der Haushalte ignorieren. Letztere werden immer weniger finanzielle Mittel zu ihrer Verfügung haben. Besonders die Empfänger von kleinen und mittleren Löhnen und Renten werden darunter zu leiden haben.

Die ULC erinnert des Weiteren daran, dass die von der europäischen Zentralbank im Dezember 2011 beschlossene Leitzinssenkung auf 1 % noch immer nicht von allen in Luxemburg ansässigen Banken an ihre Privatkunden weitergereicht wurde. Dies ist besonders schwerwiegend bei den Hypothekendarlehen und wird von der ULC scharf kritisiert,

Mitgeteilt von der ULC am 12. Januar 2012

Bedenkt man, dass die Sozialtransfers ebenfalls zurückgeschraubt werden, so wird dieser Kaufkraftverlust nach Überzeugung der ULC nicht ohne Auswirkung auf den Inlandskonsum bleiben. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sind die Umsätze des Ein-

Autofestival 2012

Wichtige Ratschläge und Warnungen der ULC

Anlässlich des Autofestivals 2012 rät die ULC allen Verbrauchern, welche am Kauf eines Neuwagens interessiert sind, sämtliche Vertragsbedingungen vor Unterzeichnung eines Kaufvertrages genauestens unter die Lupe zu nehmen.

Diesbezüglich gibt die ULC folgende Ratschläge und Hinweise:

- Die genaue Bezeichnung des zu bestellenden Wagens muss im Vertrag präzise vermerkt sein, inklusive aller Optionen und Ausstattungspakete.
- Eine präzise verbindliche Lieferfrist muss angegeben sein.
- Im Falle der Inzahlungnahme des alten PKWs ist darauf zu achten, dass der zu entrichtende Endpreis präzise vermerkt ist. Dies gilt natürlich auch bei einem Autokauf ohne Inzahlungnahme des Altwagens.
- Die allgemeinen Geschäftsbedingungen dürfen keine willkürlichen Klauseln enthalten. Darunter versteht man Vertragsbedingungen mit Hilfe derer sich der Verkäufer einseitige Vorteile zum Nachteil des Kunden einräumen will (z.B. dass der Liefertermin für den Händler unverbindlich ist). Solche Vertragsklauseln sind illegal.

- Verträge welche im Autohaus unterschrieben werden, unterliegen keinerlei Rücktrittsrecht, wie dies zum Beispiel bei Fernverkäufen der Fall ist. Wird der Autokauf durch ein Darlehen finanziert, so sieht die Gesetzgebung ein Rücktrittsrecht von 14 Kalendertagen nach Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages vor. Der Verbraucher muss dies dem Autoverkäufer jedoch schriftlich mitteilen. Durch Gebrauch dieses Rücktritts-



Foto: Tageblatt

rechts wird der Kaufvertrag bezüglich des Neuwagens ebenfalls hin-fällig.

Auch rät die ULC, die Bedingungen eines Darlehensvertrages genau zu analysieren und auf den tatsächlichen Jahreszinssatz (TAEG) zu achten

- Die ULC rät den Verbrauchern sich vor Unterzeichnung eines Kaufvertrages umfassend zu informieren und dessen Inhalt ausführlich durchzulesen. Es kommt in der Tat öfters vor, dass der Verkäufer dem Verbraucher klarzumachen versucht, es handele sich bei dem zu unterzeichnenden Dokument nur um eine Formalität um im Falle eines eventuellen Kaufs spätere administrative Schritte zu erleichtern.

Jedoch handelt es sich hierbei meistens um ein Bestellungsformular, welches, wenn es unterschrieben ist, einen richtigen Kaufvertrag darstellt und somit auch verbindlich ist. Sollte der Kunde seine Meinung im Nachhinein ändern und den Vertrag auflösen wollen, so muss er mit Schadensersatzforderungen rechnen.

Für alle weiteren Informationen steht die ULC allen Verbrauchern gerne zur Verfügung unter der Telefonnummer 496022-1.

Mitgeteilt von der ULC am 24. Januar 2012

Kommentar

Ab 1. Januar 2012

Krisensteuer abgeschafft

Auf Grund des Drucks der Gewerkschaften wurde die Krisensteuer von 0,7% auf dem Einkommen der Lohnabhängigen und Rentner abgeschafft. Dies geschah durch das Budgetgesetz vom 16. Dezember 2011.

Bei den Gehältern und Pensionen vom Januar 2012 hatten noch viele Betriebe ihrem Personal die Krisensteuer von ihrem Gehalt resp. ihrer Pension abgezogen, mit dem Argument, es liege noch kein Gesetz vor, das die Abschaffung der Krisensteuer festhalte. Diese Gesetz wurde jedoch bereits am 23. Dezember 2011 im 'Mémorial' veröffentlicht und tritt am 1. Januar 2012 in Kraft, so dass ab 1. Januar 2012 keine Krisensteuer mehr fällig ist. Denjenigen, denen die Krisensteuer noch vom Januargehalt abgezogen wurde, muss diese jetzt zurückerstattet werden.

seite erfolgen. Vollbeschäftigung und integral indexierte Löhne und Gehälter, beeinflussen die Einnahmeseite der Sozialversicherungen positiv. Über alternative Finanzierungsmöglichkeiten wurde ebenfalls schon viel geredet, geschehen ist nichts.

Es ist jedenfalls nicht hinnehmbar, dass nach der Abschaffung der Perequation, das ajustement scheinbar abgeschafft wird. Regelmäßig und integral angepasste Pensionen sind ein wesentlicher Teil der Verteilungsgerechtigkeit, die wir anstreben. Deshalb sagen wir: „d’Fanger ewech vum ’ajustement.“

Nico Wennmacher

und 1999 abgeschafft. Diese Abschaffung erfolgte in 2 Etappen. Als erstes Element wurde 1995 die Perequation durch den Anpassungsmechanismus des Privatsektors, ajustement genannt, ersetzt. In der Folge wurde auch die Entwicklung der öffentlichen Gehälter mit berücksichtigt, um das ajustement zu berechnen. Damals versicherte die Regierung, die Anpassung der Pensionen mittels ajustement sei viel krisenfester als die Perequation und werde niemals infrage gestellt.

Heute wissen wir, dass dem nicht so ist. Bereits 2007 wurde das am 1. Januar fällige ajustement zweigeteilt und verspätet ausbezahlt. Die Auszahlung der ersten Hälfte erfolgte am 1. Juli 2007, die zweite Hälfte am 1. Juli 2008. Auch das am 1. Januar 2011 fällige ajustement wurde zweigeteilt, die zweite Hälfte wurde an diesem 1. Januar ausbezahlt.

Das nun vorliegende Vorprojekt sieht vor, dass das ajustement normal ausbezahlt wird, solange die Ausgaben der Pensionskasse die Einnahmen nicht übersteigen. Andernfalls würde das ajustement halbiert oder bis überhaupt nicht mehr gewährt.

Als Landesverband werden wir uns gegen diese Reform wehren. Wenn Ausgaben und Einnahmen auseinanderklaffen, muss rechtzeitig etwas auf der Einnahme-

dische Anpassung der Pensionen und Renten an die Entwicklung der Löhne und Gehälter ist ein herausragender Meilenstein in unserem Sozialgefüge.

Der Landesverband erkämpfte 1921 das Personalstatut das u. a. vorsah, dass die Ruhegehälter gleichzeitig mit den aktiven Gehältern angepasst würden. Diese Perequationsregel lautete wie folgt : „Les traitements, servant de base au calcul des pensions, sont soumis aux mêmes révisions périodiques que les traitements des agents en activité de service. En conséquence, les pensions varieront en même temps que les traitements correspondants.“ Dieser fortschrittliche Anpassungsmechanismus wurde 1954 auf die öffentlichen Pensionssysteme übertragen.

Im allgemeinen Pensionssystem wurde das Prinzip der Anpassung der Pensionen an die allgemeine Lohnentwicklung 1964 eingeführt. Anfänglich erfolgte diese Anpassung alle 5 Jahre. Durch gewerkschaftlichen Druck konnte diese Zeitspanne auf 2 Jahre reduziert werden. Anders als bei der früheren Perequation im öffentlichen Sektor erfolgt diese Anpassung mit 1 respektive mit 2 Jahren Verspätung auf die Lohn- und Gehälterentwicklung.

Bekanntlich wurden die sozial fortschrittlichen, öffentlichen Pensionssysteme zwischen 1994

D’Fanger ewech vum ’ajustement’



Das Vorprojekt zur allgemeinen Pensionsreform, welches jetzt vorliegt, beinhaltet verschiedene unangenehme Überraschungen. Im Gegensatz zu den Zusicherungen des Sozialministers auf unserer Pensionistenkonferenz, vor 2 Jahren, bleiben die Pensionierten bei dieser Reform nicht verschont.

Es ist nämlich, unter anderem, vorgesehen das „ajustement“, je nach Kassenlage ganz oder teilweise, abzuschaffen. Diese perio-

Redaktionsschluss für die nächste Nummer des

"Le Signal"

Dienstag, 9. Februar 2012

Sparpläne bei den Eisenbahnen

Das Sparjahr 2012

Überall wird gespart. Wieso sollte da irgendwer aus der Reihe tanzen? Getanzt wird ohnehin nicht bei der aktuellen ökonomischen und politischen Großwetterlage. Es ist noch nicht bei jeder(m) angekommen, doch es führt offensichtlich kein Weg vorbei an den Gesundheitsmaßnahmen. Auch nicht bei der Bahn.

Besser bei beiden Bahnen. Die nationale Eisenbahngesellschaft hat beschlossen bei der Wartung des Personenbeförderungsmaterials und des dazugehörigen Traktionsmaterials zu sparen. Dadurch dass die Produktivität des mit der genannten Wartung beschäftigten Personals gesteigert wird. Nun das ist aber nicht nur eine mathematische Aufgabe die hier gelöst werden muss. Das Arbeitsumfeld muss stimmen und die Motivation des visierten Personals sollte positiv beeinflusst werden anstatt es mit irgendwelchen Programmen, deren Sinn viele nicht mehr einsehen, ins Motivationselend zu treiben. Veränderungen in einem Masse wie sie durch das Projekt Atelier 2014 herbei geführt werden sollen, können nur mit den Beschäftigten gehen. Auf keinen Fall gegen die Belegschaft. Eine Erfahrung die anderenorts auch schon gemacht wurde und eigentlich zum Selbstverständnis der Projektmanager gehören sollte. Nun im Moment funktioniert das nicht wirklich gut. Der Auftraggeber und Projektmanager, und das sind nicht unbedingt die Leute die vor Ort mit der Umsetzung der Vorgaben beschäftigt sind, hören offensichtlich nicht genau hin. Ansonsten hätten sie mitbekommen müssen, dass es nicht mehr rund läuft im CRM. Dass die Leute den tieferen Sinn einfach nicht mehr erkennen können und Mühe haben sich irgendwie noch zurecht zu finden. Eine ordentliche Kommunikation ist das A und O bei solchen Restrukturierungen. Da reicht es nicht den Leuten zu sagen, dass sie eigentlich die ganze Zeit über an den Objektivitäten vorbei gearbeitet haben und heute nur alles besser wird, weil es eigentlich nur



besser werden kann und sie sich den Kopf nicht über das wie und weshalb zerbrechen sollten. Viele fühlen sich ganz einfach verschaukelt. Der Sektor Eisenbahnen hat in Zusammenarbeit mit der Berufssektion „Ateliers“ in diesem Zusammenhang eine offene Belegschaftsversammlung organisiert bei der die Kollegen zu Wort kamen. Die Liste der Beanstandungen ist lang. Sie geht von Ausbildung über Outsourcing bis hin zu Zertifikate.

Und die Leute erwarten konkrete Antworten auf konkret gestellte Fragen. Sie erwarten ernst genommen zu werden.

Der Ball liegt eindeutig im Direktionslager

Aber auch an anderer Stelle soll nach Wunsch der Chefetage gespart werden. Nämlich beim Fahrkartenverkauf. Nicht dass man weniger Fahrausweise verkaufen will, nein, es soll bei den Fahrkartenverkäufern gespart werden. Dazu hat die Direktion ein ambitioniertes Gesamtkonzept erarbeitet das fast alle Probleme lösen soll. Um ein umfassendes Bild der Lage zu bekommen, wurden sowohl die Gemeindeautoritäten wie auch die

Bahnbenutzer in die Konzeptgestaltung mit eingebunden. Das Bild das sich im Moment abzeichnet, erweckt den Eindruck, als ob die Gemeindeautoritäten wenig Interesse daran hätten einen Fahrkartenschalter mit CFL-Personal in ihrer Ortschaft zu haben. Nun wir können es nicht mit absoluter Sicherheit sagen aber uns dünkt die Gespräche mit den verschiedenen Bürgermeister haben nicht in vollem Umfang die Konzeptdefinition beeinflusst.

Das Ergebnis einer Umfrage hängt natürlich auch davon ab wie die Fragen gestellt werden. Es kann aber auch Zufall sein, dass die Umfrageergebnisse bei den Gemeindeautoritäten ganz gut ins Schema passen. Das vorgelegte Dokument, das die mittelfristige Schließung von 11 Fahrkartenschaltern bedeuten würde, leidet aber noch unter anderen Unzulänglichkeiten. Die Bahnbenutzer die interviewt wurden, haben ein subjektives Unsicherheitsgefühl geäußert. Das sollte ernst genommen werden. Das Konzept erhebt für sich den Anspruch dieses Unsicherheitsgefühl mit Notrufsäulen und Überwachungskameras zu bekämpfen zu wollen. Zu einem Zeitpunkt wo die Stadt Luxemburg

zum Beispiel dazu übergeht an neuralgischen Punkten erneut auf menschliche Präsenz statt Kameras zu setzen. Ohne auf andere Aspekte an dieser Stelle eingehen zu wollen, muss festgestellt werden, dass das Konzept in der vorliegenden Form an einer Reihe von inhärenten Unzulänglichkeiten leidet und für uns in dieser Form inakzeptabel ist.

Aber nicht nur bei den CFL soll gespart werden

Nein auch die im Frachtgeschäft tätige Tochtergesellschaft CFL cargo hat sich vorgenommen zu sparen. Oder besser ausgedrückt, sie will mehr Geld verdienen. Denn das fällt im Moment richtig schwer. Wir erinnern uns, der Stahlproduzent ArcelorMittal, Minderheitsaktionär bei der CFL cargo, hat Ende des vergangenen Jahres beschlossen, die Standorte Rodingen und Schifflingen auf unbestimmte Zeit zu schließen. Das hat natürlich enorme Konsequenzen auf die Geschäftsbilanz. Und wenn der Schuh überall drückt, werden auch die Bewegungen unkontrolliert. Die Chefetage von CFL cargo hat mit diversen Mitteln versucht aus dem Dilemma heraus zu kommen. Und wenn es ans Eingee-

machte geht, ist man bekanntlich wenig zimperlich. So wurde mit Nachdruck versucht, den Gewerkschaftsvertretern Zugeständnisse in Sachen Arbeitsbedingungen abzupressen oder sie mit Drohungen gefügig zu machen. Die anhaltende Krise hat schon so manche böse Überraschung hervorgebracht. Es kann nicht sein dass die Arbeitsbedingungen und damit die Sicherheit auf dem Altar des grenzenlosen Wettbewerbs geopfert werden. **Mit uns nicht!**

Bei der Filiale der Filiale, den Werkstätten in Pétange sieht es im Moment auch relativ trüb aus. Die Restrukturierung der „Ateliers de Pétange“ hat bislang einzig und alleine dazu geführt, dass Managementposten am laufenden Band geschaffen wurden und gleichzeitig das überlebensnotwendige „Know-how“ der Stammebelegschaft verloren geht. Es reicht ganz einfach nicht altgediente Fachleute aus dem Betrieb zu ekeln um sie dann durch Marketingleute zu ersetzen, die zwar Ahnung vom Vermarkten aber keinen blassen Schimmer von komplexen Funktionen einer solchen Reparaturwerkstatt haben. Mehrmals haben wir diese Situation thematisiert. Im Endeffekt wurde sich die Direktion bewusst, dass die Zukunft der Werkstätte in der Fachkompetenz liegt. So hat sie denn auch ein neues Organigramm ausgearbeitet das die Strukturen der Werkstätte und die Fachkompetenz festigen soll. Der erste Schritt ist wohl getan. Wir werden natürlich die zeitnahe Umsetzung des genannten Organigramms aus nächster Nähe beobachten und gegebenenfalls korrigierend Einfluss nehmen.

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kompetenz müssen Hand in Hand gehen mit Marktpositionierung.

Wer Vermarktung, Geld verdienen und Kompetitivität über alles andere stellt, riskiert über kurz oder lang den Weiterbestand dieses Betriebes.

Jean-Claude Thümmel

AS-CFL-Bowling

300!



Le rêve de chaque joueur de bowling, aussi appelé jeu parfait qui se présente de 12 Strikes consécutifs sur la même partie.

Lors de la compétition de la FLQ sur la discipline Double Frame en juin 2011, Romain Oberweis a fait son premier 300 au niveau national.

Le 17 mai 2011 Alain Lieners a également fait son premier 300 pendant la saison 2011 sur le tournoi international à Jumet (Belgique). Alain est le seul joueur de bowling luxembourgeois ayant réalisé jusqu'à ce jour un 300 au niveau international.

Guy Herr

CSL- und ULC-Publikation

„Meine Rechte als Reisender“

Rechtzeitig zum Beginn der Reisemesse „Vakanz“ haben die Salariauskammer und der Konsumentenschutz eine Broschüre über die Rechte als Reisender in Europa zusammengestellt. Eine handliche Broschüre, die eigentlich ins Handgepäck gehören sollte.

Die EU und vor allem das Schengen-Abkommen haben das Reisen innerhalb Europas wesentlich erleichtert. Ein Fortschritt, von dem die Bürger kleiner Länder natürlich besonders stark profitieren. Je kleiner das Land, umso größer das Ausland – die Rechnung ist simpel, aber das Resultat nicht immer

ganz so einfach. Denn die Reisefreiheit hat leider nicht zu einem einheitlichen Rechtsraum geführt. Zwar arbeitet die EU-Kommission daran, doch in manchen Bereichen gelten neben den EU-Bestimmungen auch noch internationale Abkommen. Mit der vorliegenden Infoschrift komme man einem klaren Informationsauftrag gegenüber den Mitgliedern nach, unterstützen Jean-Claude Reding und Nico Hoffmann, Präsident des OGBL bzw. der ULC.

Die von Me Patrick Goergen zusammengestellte Broschüre geht im Detail auf die Rechte und Pflichten der Reisenden ein. Für den schnellen Durchblick sorgt dabei die Einteilung in spezifische

Kapitel (allgemeine Rechte, Passagierrechte im Transportbereich, Pauschalreisen).

Der erste Weg muss aber nicht der zum Gericht sein. Bei kleineren Streitereien etwa ist es empfehlenswert, zunächst den Weg über die „Commission luxembourgeoise des litiges“ zu versuchen.

Im

Die Broschüre kann gratis heruntergeladen werden unter www.csl.lu oder www.ulc.lu. Sie kann allerdings auch GRATIS angefordert werden bei der CSL, 18, rue Auguste Lumière, L-1950 Luxembourg oder 13, rue de Bragançe, L-1255 Luxembourg oder bei der ULC, 55, rue des Bruyères, L-1274 Howald.



Generalversammlungen 2012

Berufssektionen - Sektor Eisenbahnen

Sektion IF/VTSTC	Freitag, 3. Februar 2012	18.00 Uhr	Casino Syndical 2. Stock
Sektion TM cargo	Freitag, 2. März 2012	16.00 Uhr	Casino Syndical 2. Stock
Sektion TM/PTC	Freitag, 2. März 2012	19.00 Uhr	Casino Syndical 2. Stock
Sektion SC	Dienstag, 6. März 2012	17.00 Uhr	Casino Syndical 2. Stock
Sektion ATELIERS	Mittwoch, 7. März 2012	16.30 Uhr	Casino Syndical 2. Stock
Sektion BU	Freitag, 9. März 2012	19.00 Uhr	Casino Syndical 2. Stock

Transportkonferenz des FNCTTFEL-Landesverbandes in Uiflingen

Die Nordstrecke und ihre Anbindung

Im hohen Norden organisierte der Landesverband am 11. Januar 2012 eine Transportkonferenz, in deren Mittelpunkt die Nordstrecke der CFL und deren bessere verkehrstechnische Anbindung an Lüttich standen. Nico Wennmacher, der durch die Konferenz führte, konnte u.a. CFL-Direktor Alex Kremer und Ehrenpräsident Josy Konz begrüßen.

eher allgemeine Aspekte des öffentlichen Transportes und die entsprechenden Vorstellungen der Gewerkschaft ein. Er betonte, die FNCTTFEL habe ein großes Interesse an einem nachhaltigen Transportwesen. Dies allerdings, ohne die Arbeitsbedingungen zu vergessen. Schienentransport sei eine ökologische Alternative zum Individualtransport; die geeignete Infrastruktur sei allerdings hier eine Grundvoraussetzung. In diesem Sinne begrüßte er einige Anstren-

brück und Bissen müsse im Rahmen der Nordstadt wieder aufgenommen werden.

Die Kapazitäten der Nordstrecke sollen laut Vorstellungen der FNCTTFEL ausgebaut werden. Er sprach auch die geplanten Schließungen von Schaltern an, die den Interessen der Kunden, allein schon aus Gründen der Sicherheit, widersprächen. Außerdem kündigte er eine kurzfristige Unterredung mit der Generaldirektion an, wäh-

strich die Unerlässlichkeit des Ausbaus der Kapazitäten. Die Strecke sei ein Pfeiler für das Mobilitätskonzept des Landes. Die Ausweitung des öffentlichen Netzes über die Grenze hinaus sei eine Überlegung wert. Die aktuelle Krise stelle eine Reihe von notwendigen Bausteinen zum Gesamtkonzept „Mobilität 2020“ in Frage, dies sei eine schlechte Entwicklung und die Politik sei gefordert, in diesem Kontext ihre Verantwortung zu übernehmen.

kurz auf das Gesamtkonzept der CFL einging. In dem Zusammenhang mit der Nordstrecke unterstrich er, die Realisierung der Zweigleisigkeit sei schwierig zu realisieren. Besonders jene bei Michelau stellte er in Frage. Ein Halbstundentakt nach Uiflingen werde hingegen untersucht. Mit Skepsis sieht er auch die Schaffung von zusätzlichen Haltestellen. Die Kapazitätserhöhung der Parkplätze werde hingegen ins Auge gefasst.



Pierre Bertemes, René Birgen, Alex Kremer, Nico Wennmacher, Guy Greivelding und Roland Schreiner

Foto: Alain Rischard

Uiflingen sei u.a. aus symbolischen Gründen als Veranstaltungsort für die Konferenz gewählt worden, so Wennmacher, der auf die Kämpfe um die elektrifizierte Nordstraße verwies. Allerdings fehle noch eine gute Verbindung u.a. über die Grenze hinweg nach Lüttich (cf. nebenstehenden Rahmen).

Guy Greivelding, Präsident des Landesverbandes, ging auf einige

gungen jüngerer Zeit, wie zum Beispiel den neuen Bahnhof Belval.

20 Jahre Diskussion über Tram

Greivelding ging aber auch auf die Pläne zur hauptstädtischen Tram ein und drückte seine Sorge um den Fortgang dieser Planungen und die Realisierung dieses modernen und effizienten Transportmittels aus. Auch der Personenverkehr per Zug zwischen Ettel-

rend deren diese und andere Probleme angesprochen werden sollen. Grundlegend unterstrich er, die CFL müsse, europäischen Bestrebungen zum Trotz, eine integrierte und öffentliche Gesellschaft bleiben. Roland Schreiner, Schifflinger Bürgermeister und Transportexperte, verwies seinerseits auf die Kämpfe um die Elektrifizierung der Nordstrecke. Seitdem herrsche im Land Konsens um die Notwendigkeit der Zugstrecke. Auch er unter-

René Birgen, Mitglied der Verbandsleitung und Vertreter der Aktion Öffentlicher Transport, Philippe Bottermann (belgische Transportgewerkschaft CGSP) und Alex Kremer nahmen ebenfalls zu der Thematik Stellung.

In grenznahen belgischen Bahnhöfen werden ab 1. Februar Tickets nach Luxemburg zu kaufen sein. Ein Stundentakt nach Gouvy sei nicht ausgeschlossen.

Robert Schneider, Tageblatt

Birgen äußerte sich zu punktuellen Problemen und verwies auf die nicht rein finanziellen Vorteile eines funktionierenden öffentlichen Transportes und entsprechender Infrastruktur, während Kremer

Des améliorations s'imposent!

La Conférence des Transports du FNCTTFEL-Landesverband, siégeant en date du mercredi 11 janvier 2012 à Troisvierges, a retenu les conclusions suivantes concernant les transports en commun nationaux et transfrontaliers ainsi que les services d'apport touchant la ligne du Nord:

Les accords conclus entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique lors la modernisation et l'électrification de la ligne ferroviaire Luxembourg - Liège doivent être respectés et réalisés. La ligne doit enfin être considérée comme relation internationale rapide et confortable entre les TGV Est et Nord et desservie comme telle. Suivant les accords bilatéraux un accès aisé au TGV Nord garantissant de bonnes relations vers les Pays-Bas et l'Allemagne du Nord devrait être offert à la clientèle luxembourgeoise.

Des mesures pour augmenter la capacité de la ligne et la vitesse de référence, surtout côté belge, sont nécessaires. Une remise à double voie des deux côtés de la frontière devrait être considérée. Côté luxembourgeois la réalisation d'un évitement à Michelau, le prolongement de la double voie en gare de Goebelsmühle et la remise à deux voies de la section Clervaux -Troisvierges devraient être réalisés prioritairement.

Mais même sans améliorations de l'infrastructure immédiates des améliorations à court terme sont possibles et nécessaires. Le fait que des navetteurs belges des régions de Vielsalm, Trois-Ponts et Liège, ne disposent pas, malgré la présence d'une ligne modernisée et électrifiée, de possibilité de se rendre à leur travail au Luxembourg, est un scandale non seulement du point de vue social, mais également du point de vue écologique. Le service offert sur la ligne doit être adapté aux besoins des navetteurs. Des correspondances avec les trains Thalys en gare de Liège sont à prévoir par la mise en place d'un service cadencé à l'heure adaptée.

L'introduction d'un tarif attractif pour les navetteurs de la Grande Région ainsi que la reprise de la gare de Gouvy dans la tarification luxembourgeoise s'avère nécessaire pour des raisons sociales, économiques et écologiques. Ces mesures permettraient de désengorger la gare de Troisvierges et de réduire la circulation automobile dans la localité. Dans le même contexte un service d'apport pour les navetteurs et les utilisateurs occasionnels devrait être créé entre la ville de St-Vith et la gare de Troisvierges.

En plus, la conférence demande la réalisation des mesures suivantes dans l'intérêt des utilisateurs du rail :

- Une augmentation du nombre des places de stationnement près des gares et arrêts de la ligne du Nord.
- Une modernisation appropriée des gares et haltes, surtout à Ettelbruck et à Wiltz.
- Des périodes d'ouverture des guichets, salles d'attente et installations sanitaires adaptés aux besoins de la clientèle. La conférence s'oppose dans ce contexte à toute fermeture de guichets.
- La mise en ligne d'un matériel ferroviaire moderne et confortable.
- La réouverture de la halte de Bellain.
- La création d'arrêts supplémentaires, notamment entre Ettelbruck et Diekirch.
- La réouverture de la ligne Ettelbruck-Bissen pour le service des voyageurs.

La conférence des transports charge le comité exécutif de la FNCTTFEL d'intervenir auprès de toutes les instances politiques et des CFL pour la réalisation de toutes ces mesures en faveur de l'amélioration de l'offre sur la ligne du Nord.

Troisvierges, le 11 janvier 2012

Neujahrsempfang bei der CFL-Generaldirektion



Foto: Patrick Thoma

CFL-Verwaltungsratspräsident Waringo, Generaldirektor Kremer sowie der beigeordnete Generaldirektor Wengler empfingen am 10. Januar 2012 eine Delegation des Landesverbandes unter der Führung ihres Präsidenten Guy Greivelding zu einem Meinungsaustausch. Es ging bei dem Gespräch, wie könnte es anders sein, um eine Einschätzung der Lage bei sowohl der nationalen Eisenbahngesellschaft als auch den angegliederten Tochtergesellschaften.

CRM 2014 – ein Projekt für die Zukunft

Belegschaftsversammlung des Werkstättenpersonals

Am 12. Januar 2012 hatte die Berufssektion „Ateliers“ in Zusammenarbeit mit dem Sektor Eisenbahnen zu einer Belegschaftsversammlung des Werkstättenpersonals eingeladen. Viele Kolleginnen und Kollegen waren zu dieser offenen Debatte erschienen. Die Stimmung in den Werkstätten ist schlecht und die Moral quasi am Boden. Zeit etwas zu verändern! Untenstehend veröffentlichten wir die Fragen und Anmerkungen, die das Werkstättenpersonal anlässlich dieser Versammlung geäußert hat.

Zahlreiche Probleme ...

- Information über das Organigramm des CRM.
- Information über interne Versetzungen.

- Die Prozedur der Ausführung der Check-Listen von oben nach unten führt in der Praxis zu Produktivitätsverlusten. Check-Listen werden immer wieder geändert. Sollen die Check-Listen und die eingeführten Standards die Handwerker ersetzen? In der Zeit vor den Check-Listen wurde das Wissen von den älteren Kollegen an die jüngeren weitergegeben. Bislang gut funktionierende Praktiken werden aufgegeben.

- Sorgenkind Waschanlage: Die Vermarktung läuft schlecht bis gar nicht. Ungenügende Ausbildung des Bedienungspersonals macht sich bemerkbar. Das Budget für Ersatzteile wird gestrichen. Zwei mobile Wascheinheiten dienen als Ersatzteillager. Wie sieht es mit dem Personaleffektiv aus?

- Auf den Laufstegen des CRM gibt es Probleme mit den Wasserfüllanlagen und dem Durchblasen von Leitungen, der Druckminderung und den Rückschlagkappen.

beiten, führt zu Missmut. Bei der Posteneinteilung werden sie vor langjährigen CRM-Mitarbeitern bevorzugt.

- Missmut und Unzufriedenheit bringen Versetzungsanfragen mit sich. Es wird mit System daran gearbeitet das Arbeitsklima zu verschlechtern. Die Mitarbeiter leiden darunter. Psychische Probleme sind die Folgen.

- Das Konzept des CRR wurde in den letzten Jahren dreimal umgeändert und jetzt wird wieder umgebaut. Warum?

... und Fragen

- Welche neuen Aufträge konnten bisher an Land gezogen werden? Auslagerungen wurden getätigt. Beispiele: Revision von Traktionsmotoren an CEGELEC vergeben, die Drehgestelle der Doppelstockwagen werden per LKW nach Deutschland geschickt, die Achsen werden in Belgien abgedreht. Warum kann die 1. Revision der „Dost-



Foto: Georges Merenz

Die Zahl der Teilnehmer bestätigt, dass die Sorgen und Probleme der Kollegen im CRM ernst sind

- Befugnisaufteilung CRM-Chef André Weis und Change Manager Marc Casenave.
- Eine Neujahrsansprache des CRM-Chefs hat 2012 nicht stattgefunden. Warum?
- Die Umsetzung des Lean-Projektes nagt an der Menschlichkeit.
- Die Flexibilität der Beschäftigten, eine immer gewesene Stärke des CRM, leidet unter den starren Prozeduren.
- Vorschläge des Personals zur Verbesserung der Produktivität, die schon vor Jahren gemacht wurden, sind immer noch nicht umgesetzt, demnach sollten Sitzungen mit Personal organisiert werden.

- BAS (Bâtiment Administratif et Sanitaire): No Break der PC fehlt?

- Die Umläufe des Materials sind nicht wartungsfreundlich. Verschiedene Zugeinheiten kommen eine Woche nicht in den CRM und provozieren so Reklamationen von Kunden.

- Loks stehen Stunden oder sogar Tage einfach da und können nicht gewartet werden, da keiner sie in die Werkstätten fährt. Man ist auf Cargo-Lokführer angewiesen um diese Rangierfahrten der Loks auszuführen. Wie kann dies besser organisiert werden? Der Loktraktor des CRM ist nicht umweltfreundlich. Ein neuer Motor drängt sich auf.

- Die Stundensatzberechnung erweist sich als schwierig. Hier ist Transparenz gefragt.

- Die Einführung der 5S-Methode wird eigentlich nicht angefochten. Die Umsetzung und Evaluierung stößt auf heftige Kritik, genau sowie der Kostenpunkt der mit 11.800 Stunden à 110 Euro zu Buche schlägt.

- Es werden keine Ausschreibungen für Vorarbeiter getätigt. Schlosser und Elektriker werden durch einen Mechatroniker ersetzt (nach dem Motto: 1+1= 1).

- Laut Chef-Aussagen würden im Frühjahr keine Einstellungen vorgenommen, falls die Produktionssteigerung nicht erreicht ist. Das gleiche soll für den Herbst 2012 gelten.

- Der Retour von CFL-Bediensteten, die derzeit für CFL cargo ar-

to-Wagen“ nicht im CRM gemacht werden?

- Die Tankanlage ist nicht zuverlässig. Der Inhalt der Tanks muss mit einer Messlatte kontrolliert werden.

- Die Sandanlage ist nur 50 Mal benutzt worden und trotzdem muss laut Checkliste eine Revision gemacht werden.

- Die Zertifikate der Schweißer sind abgelaufen. Warum wurde es versäumt diese wieder in die Schulung zu schicken?

- Wie steht es um die Konventionen mit den ausländischen Eisenbahngesellschaften? Beispiel: Unterhalt der Typ 13 der SNCB. Sollte der Unterhalt von Stoßdämpfern der SNCB nicht im CRM gemacht werden? Ist dies in Vergessenheit geraten?

- Die „mi-vie“ der Z2-Triebwagen ist von 15 auf 20 Jahre verlängert worden. Warum wohl?

- Eine Mannschaft von +/- 8 Kollegen müsste aufgestellt werden, die ausschließlich an den Sicherheitssystemen des Materials arbeitet. Diese Leute müssen spezialisiert werden. Die Ausbildung ist wichtig.

- Der Ausbildung und Spezialisierung der Fachkräfte soll stets, so auch in Zukunft, viel Wert beigemessen werden.

Der Vorstand des Sektors Eisenbahnen

Aus der Sitzung der CFL-Zentraldelegation - Fortsetzung

Administrative Kurse für Personaldelegierte

In der Fortsetzung des Berichtes der Zentraldelegation berichten wir unter anderem über das Inventar von Risikoposten. Ebenso wichtig erscheinen uns die administrativen Kurse für Personaldelegierte, die im Jahr 2011 bestens besucht waren. Auch die Reform im öffentlichen Dienst war ein Thema.

6. Suivi de la phase d'essai pour la mise en place d'un système de contrôle de présence au CRM

Gemäß schriftlicher Zusage, hatte die Personaldelegation ihre Zustimmung gegeben zum Anlauf der Probezeit (1.6.-31.12.2011) und ersten Analysen im Monat Juli des laufenden Jahres. Laut Aussage des zuständigen Dienstchefs, wurde die Anlaufphase jedoch auf den 1.9.2011 verschoben. Zudem hatte die Zentraldelegation verlangt, dass keine Disziplinarmaßnahmen verhängt werden bis zum definitiven Anlaufen des Projekts. Sodann müssen die Datenschutzbestimmungen beachtet werden.

Die Dienststelle informiert, dass die Einbindung der CFL-Informatik umgehend erfolgen soll, damit das Projekt termingemäß anlaufen kann, im Sinne der Vereinfachung der administrativen Aufgaben, der Flexibilität der Arbeitszeiten und der Berücksichtigung und Entschädigung der Überstunden im CRM-Bereich.

Die Sachlage soll zu einem späteren Zeitpunkt nach Anlaufen des Projekts erneut analysiert werden.

7. Inventaire des postes de sécurité CFL

Die nationale Gesetzgebung (Code du Travail) sieht vor, dass in allen Betrieben ein Inventar der Risikoposten erstellt wird. Diese gesetzliche Pflicht muss von jedem Arbeitgeber in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsmediziner erfüllt werden und die entsprechenden Listen müssen alle 3 Jahre überprüft werden.

Die Generaldirektion bestätigt, dass zunächst das verlangte Inventar erstellt werden muss. Die Sachlage wird unter der Mitarbeit der Arbeitsmedizin und der QSE-Dienststelle behandelt werden, damit das Inventar umgehend an die Arbeitsinspektion übergeben werden kann. Der Service RH wird die zuständigen Dienststellen kontaktieren, um das Inventar der Risikoposten zu erstellen.

8. Evaluation de l'exercice d'évacuation du 10 novembre 2011 du bâtiment de la Direction Générale des CFL. Planification d'un exercice de l'espèce à la Direction CFL-Cargo

Die Generaldirektion informiert, dass diese Übung zur vollsten Zufriedenheit abgewickelt wurde und die Belegschaft innerhalb kürzester Zeit evakuiert war. Der erstellte QSE-Bericht wird dem DC-Sitzungsprotokoll als Anlage beigefügt werden.

Eine identische Übung fand am 28.11.2011 im Dienstgebäude der CFL-Cargo Filiale in Esch/Alzette statt.

9. Composition de la Commission Paritaire prévue à l'article 67 du Statut du Personnel

Herr Claude WISELER, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, hat die Zentraldelegation am 18.10.2011 per Brief informiert, dass gemäß Regierungsbeschluss vom 15.1.2010, die Zusammensetzung der Salariatsdelegation zum letzten Mal im Rahmen der Paritätischen Kommission angepasst wurde, welche

laut Artikel 67 des CFL-Personalstatuts vorgesehen ist.

Die Zentraldelegation wird dem MDDI die neue Zusammensetzung der Salariatsdelegation umgehend zustellen. Die Generaldirektion informiert, dass sie ihrerseits die nötigen Schritte in die Wege geleitet hat.

10. Organisation en 2012 des cours administratifs à l'intention des délégués du personnel (titulaires et suppléants)

Gemäß Forderung der Personaldelegation, fand am 12. Mai 2011 eine Tagesformation der Personaldelegierten statt, welche vom Service RH organisiert wurde. 48 Delegierte nahmen an diesem Instruktionstag teil, wo die allgemeinen administrativen Kenntnisse aufgefrischt wurden. Ein zusätzlicher Formationstag, für die am 12.5.2011 abwesenden Personaldelegierten und die Weiterbildung aller Delegierten, wird vom Service RH organisiert werden. Dieselbe soll im Monat Februar 2012 stattfinden und alle Personaldelegierten werden in Kürze kontaktiert.

11. Mise à jour régulière des coordonnées des délégués du personnel à contacter par la Permanence en cas d'incident/accident sur le Réseau. Publication des astreintes sur site CFL à l'intention des organes susceptibles de faire appel à une astreinte.

Gemäß Berichtserstattung der Personaldelegation, war es dieser Dienststelle kürzlich nicht möglich, die zuständigen Personaldelegierten zu kontaktieren mangels Updating ihrer persönlichen Koordinaten.

Es wird festgehalten, dass der Service RH per Intranet alle Schritte unternehmen wird, um dem Problem entgegen zu wirken.

Zwecks Anpassung der Koordinaten des Personals, welches CFL-Dienstbereitschaft leistet (Cadre dirigeant / Agents techniques CFL), wird das neue Dienststressort GI damit beauftragt werden.

12. Horaires des trains pendant les jours de fête de fin d'année

Das zuständige Ministerium wird seine Genehmigung erteilen, damit während der Nacht vom 31.12.2011 zum 1.1.2012 die permanente Bedienung aller CFL-Strecken stattfindet.

Am 24.12.2011 wird ab 20.00 Uhr kein Zugbetrieb mehr laufen. An den beiden Weihnachtsfeiertagen sowie am 1.1.2012 werden die Züge und CFL-Busse gemäß Sonntagsfahrplan zirkulieren.

13. Divers

Harmonisation de la note moyenne des examens CFL

Die Zentraldelegation wird dem Service RH ihr Gutachten hierzu zukommen lassen, damit alle Examenkandidaten identisch bewertet werden.

Les carrières de l'Etat

Die Generaldirektion informiert, dass in Einklang mit der Reform im öffentlichen Dienst, eine Reklassierung der Laufbahn des technischen Ingenieurs vorgesehen ist.

Classification de postes IN

Die aktuelle Einstufung von Technikerposten im Informatikdienst wird differenziert begutachtet. Es wird vereinbart, ein Inventar dieser Posten aufzustellen, um der Problematik eine Lösung zuzuführen.

Jean-Marie Thoma

Gespräche

Es ist höchste Eisenbahn dass die Probleme im CRM angepackt werden. Die Geduld der Belegschaft ist weitgehend erschöpft. Eine Delegation des Landesverbandes wird sich mit dem vorliegenden Fragen- und Forderungskatalog direkt an die Verantwortlichen wenden. Ein erstes Gespräch mit Direktor Marc Hoffmann und dem Chef des CRM André Weis findet am Donnerstag den 2. Februar 2012 morgens statt. Wir werden selbstverständlich zeitnah die Belegschaft über den Verlauf und die Resultate dieser Zusammenkunft informieren.

TICE

Zu den Lenkzeiten der Busfahrer im Stadtverkehr



Foto: TICE

Unsere Personalvertreter und Gewerkschafter haben sich permanent angestrengt, die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Trotz gesetzlicher Rahmenbedingungen zu den Arbeits- und Lenkzeiten machen neue technische Mittel (GPS, Microbus, ...) es dem Patronat möglich die „Produktivität“ zu steigern, oder, auf luxemburgisch übersetzt: mehr aus dem einzelnen Fahrer herauszuholen!

Die Anforderungen an Busfahrer im Öffentlichen Dienst sind enorm. Es handelt sich um Schichtarbeit, wo der Arbeitsbeginn je nach Woche zwischen 4.00 und 16.00 Uhr schwankt und oft auch an Wo-

chenenden und Feiertagen gearbeitet werden muss. Die Ruhezeiten der Fahrer werden durch die europäische Verordnung 561/2006 geregelt. Diese Verordnung zu den gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten, sowohl was die Woche wie den einzelnen Arbeitstag betrifft, bezieht sich vor allem auf die Bedingungen im Fernverkehr. Sie trägt den speziellen Belastungen der Busfahrer im städtischen Nahverkehr nicht genügend Rechnung. Es ist nämlich ein fundamentaler Unterschied ob man 4,5 Stunden auf einer Autobahn fährt oder im Stadtverkehr alle 100 Meter eine Haltestelle bedienen muss, einen stehenden Lieferwagen umfahren, eine falsch eingestiegenen Fahrgast besänftigen und alle 3 Minuten vor einer Ampel anhalten muss, und so weiter und sofort...

Die Fahrer im städtischen Personentransport unterliegen extremen Belastungen die eine permanente Anspannung und psychischen Druck bewirken. Andauernd ist volle Konzentration und Aufmerksamkeit gefordert. Dieser permanente Stresszustand führt dann zu einer besonderen Form von Ermüdung und Gereiztheit, die dadurch verstärkt wird, dass man körperlich keine Bewegung hat. Auf Dauer, kann man dies als erste Symptome einer Erkrankung werten. Steter Tropfen höhlt den Stein!

Die Busfahrer im städtischen Personennahverkehr sitzen zwischen zwei Stühlen. Ihr Berufsstatut entspricht dem der administrativen Beamten, ihre Arbeits- und Ruhezeit aber fällt in die Kategorie der Kraftfahrer, vor allem der im inter-

nationalen Ferntransport, deren Lenk- und Ruhezeiten nicht auf die Arbeitsbelastungen und den Schutz der städtischen Busfahrer zugeschnitten sind.

Steigende Belastungen

Betreffend den TICE, waren diese negativen Aspekte zwar schon immer präsent, doch in den letzten Jahren, haben einige negative Faktoren die Lage spürbar verschlimmert. In erster Linie ist es natürlich der Ausbau der Transportleistung unseres Betriebes. Diesen Aspekt der Entwicklung können und wollen wir auch nicht stoppen, hat er doch beim TICE mehr als hundert Kollegen einen festen Job gebracht und unsere Arbeitsplätze gesichert. Wir fordern ja gerade den Ausbau des kollektiven Transportes in öffentlicher Hand, als ökologische Alternative zum Individualverkehr. Hinzu kommt nun aber als zweiter Faktor, dass der technische Fortschritt im Bereich der Informatik es den Betreibern ermöglicht die gesamte Arbeitsorganisation zu rationalisieren um ein Maximum aus der Arbeitszeit der Fahrer herauszuholen

Das Resultat davon ist unabsehbar. Nach einem achtstündigen Dienst, vor allem auf einer Innerstädtischen Position wie den City-Bussen, ist man im wahrsten Sinne des Wortes ausgelaugt und erschöpft. Und das ist keine Übertreibung. Diese Extremlast kann kein Organismus auf Dauer aushalten, ohne dass sich für die Gesundheit negative Folgen bemerkbar machen. Die aktuelle Pausenregelung sieht nach 4,5 Stunden Fahrzeit, mindestens 45 Minuten Pause vor. Viereinhalb Stunden Lenkzeit auf der Linie 4 oder einer City-Bus Position in Esch, treibt einen Fahrer bis an die Grenzen seiner physischen Belastbarkeit, das heißt bis in den Grenzbereich wo die Arbeit zur Qual wird, wobei wegen der Ermüdungserscheinungen auch die Gefahr von Fehlern und Unfällen zunehmen. Am Ende des Films steht dann das „Burnout“ der Fahrer.

Reale Verbesserungen sind notwendig

Die Lösung des Problems kann nur in einer speziellen Erleichterung der innerstädtischen Touren bestehen. Die betreffenden Dienst-

turen müssen durch kürzere Pausen zwischendurch aufgelockert werden, ohne dass dabei die 45 Minuten Pause vermindert wird. Es geht darum, dass die Fahrer zwischendurch garantierte Fahrunterbrechungen haben, bei denen sie pinkeln und sich während einigen Minuten die Beine vertreten können.

Diese Pausen müssen natürlich vom Betrieb getragen werden, denn die Belastung der Fahrer erfolgt im Interesse des Betriebes. Da wohl kaum anzunehmen ist, dass unser Patronat und die Regierung, nur aufgrund eines Hinweises und der Bitten von uns, eine Verbesserung der Gesetze und Reglemente auf den Weg bringen, bedarf es wohl einer regelrechten gewerkschaftlichen Kampagne um dies durchzusetzen. Form und Inhalt einer solchen Kampagne müssen Gegenstand einer offenen Diskussion werden, und dieser Artikel soll ein bescheidener Beitrag dazu sein.

Die Forderungen müssten meiner Meinung nach mindestens folgende Punkte beinhalten:

- * Die Überprüfung und Klassierung der Touren auf ihre „Stressigkeit“, was besonders für die City-Bustouren zutrifft.
- * Die sofortige Erleichterung der härtesten Diensttouren.
- * Die gesetzliche Anpassung der Pausen und der Lenkzeit an die spezifischen Bedingungen im innerstädtischen Verkehr.
- * Die Verlängerung der Pausenzeiten bei den innerstädtischen Linien, entsprechend ihrer „Stress“ Problematik (unter anderem durch Verspätungen, Staus, Schwierigkeiten der Fahrstrecke, ...).

Alain Sertic,
18. Januar 2012

Meine ganz persönliche Meinung

Von Crémant, Gehälterreform und Index

Im Luxemburger Parlament und manchen Ministerien wird wohl in letzter Zeit zu viel Crémant ausgeschenkt. Nur so lässt sich eine solche Gehälterreform, wie sie dort zu Papier gebracht wurde, überhaupt erklären.

Mit Sicherheit teilen viele Luxemburger Beamte im öffentlichen Dienst, aber auch andere interessierte Bürger, unsere Meinung, dass die angepeilte Gehälterreform im öffentlichen Dienst die Kaufkraft in Luxemburg nicht unerheblich verschlechtern wird.

Es ist wissenschaftlich bewiesen, dass Angestellte (ob nun im öffentlichen Dienst oder im Privatsektor) die im Schichtdienst arbeiten, einen kürzeren Lebensabend genießen. Gerade deswegen bekommen sie oftmals eine bessere Bezahlung. Dennoch werden auch Schichtarbeiter im öffentlichen Dienst ebenfalls von dieser Gehälterreform betroffen sein!

Familien, die irgendwann ein Zuhause ihr eigen nennen wollen, be-

kommen es definitiv nicht einfach. Denn eine weitere Hürde steht ab 2019 im Wege. Ab dann dürfen nur noch Immobilien der Energieklasse A oder B gebaut werden. Und die neuen, gekürzten Anfangsgehälter tragen definitiv nicht dazu bei, dass junge Familien ein solches Zuhause in Zukunft ihr eigen nennen können.

Let's Crémant

Um diese kostspieligen Projekte in Anlauf zu nehmen, wird man dann definitiv bis ans Lebensende mit Ratenzahlung an eine Bank verdonnert. Selbst die Altersversorgung gerät bei den aktuellen Preisen, die in Altersheimen verlangt werden, massiv ins Wanken. Denn die Gehälterreform bringt logischerweise auch kleinere Renten mit sich und wird einen Aufenthalt in den kostspieligen luxemburger Altersheimen wohl ohne staatliche Hilfe unmöglich machen. Ein Teufelskreis? Ist dies der Dank für das langjährige und brave Zahlen von Steuern?

Ist diese Reform nur eine versteckte Notbremse gegen die so genannte Rentenmauer?

Ist es den Bürgern nicht bewusst, für wie naiv die Regierung uns hält? Sollen wir Bürger die Leidtragenden für deren Misswirtschaft sein? Sollten nicht vielleicht auch mal die fünfstelligen Löhne der Parlamentarier gekürzt werden? Oder sollte die Trennung von Kirche und Staat nicht schon längst beschlossene Sache sein?

Unterdessen werden Millionen Euros in die Banken gepumpt, die Schwierigkeiten haben. Doch kaum geht es den Banken wieder besser, dann bekommen die Big Manitus (Fall Dexia) wieder ordentliche Boni ausbezahlt und unsere Regierung schaut tatenlos zu.

Mag sein, dass folgende Aussage die Sportwelt in Luxemburg arg mit Füßen tritt, doch sind Projekte wie das Stadion in Livingen, das Velodrom in Mondorf noch tragbar wenn eine Regierung kein Geld mehr hat sich einen gut funktionierenden und dementsprechend korrekt bezahlten öffentlichen Dienst zu leisten?

Einzigster Gewinner ist der Privatsektor. Dort wird das Patronat in Zukunft Champagner ohne Ende trinken. Denn mit solch einer Gehälterreform werden wohl nur noch die Wenigsten bei „Papa Staat“ oder den Gemeinden anheuern wollen. Niemand will wohl seine finanzielle Situation verschlechtern. Fehlt nur noch die Abschaffung der Preisindexierung. Oder dessen dauerhafte Modellierung, die ja eigentlich nichts anderes ist als eine versteckte Art der Abschaffung. Dann steht definitiv „Bunga Bunga“ in den Chefetagen der Privatbetrieben auf der Tagesordnung.

Auch im Privatsektor gibt es Ungereimtheiten, wie die Verteilung, nein Ausschüttung von Millionen Euros Subsidien an den RGTR (Private Busbetriebe).

Dort wird der Busfahrer künftig in seinem Arbeiterstatut ohne Index

und Gehaltserhöhung unterwegs sein, aber die Big Bosse der privaten Firmen rüsten ihren Fuhrpark zu einem der modernsten in ganz Europa auf. Der Fahrer aber bekommt nicht mal ein 13. Monatsgehalt. Denn die Arbeitgeber blockieren schon seit Jahren die Kollektivvertragsverhandlungen.

Traurig aber wahr. Auch die Fahrer der Privaten Busunternehmen haben Anrecht auf adäquate Bezahlung, denn ihre Arbeitgeber bekommen ja massiv Steuergelder in Form von Subsidien, die sie aber nicht an ihre Zugpferde weiterleiten.

Zum Schluss dann noch einen Tipp an unsere Luxemburger Winzer: in Zukunft bitte nur alkoholfreies Crémant auf „Krautmarkt“ liefern, damit unsere Volksvertreter sich wieder bewusst werden, warum sie die Ehre haben, dort zu sitzen!

Christian Rausch

TICE

Ein Blick zurück

Zum Verständnis der heutigen Lage und der Entwicklung der Arbeitsbedingungen beim Tram, ist ein kurzer Rückblick auf die letzten Jahrzehnte erforderlich. Wohl kein anderer öffentlicher Dienstleistungsbetrieb hat in dieser Zeitspanne einen solch rasanten Wandel und Ausbau erlebt.

Anders als der AVL, dessen Aufgabe der innerstädtische Verkehr der Hauptstadt ist, hatte der TICE bei seiner Gründung zur Aufgabe, sowohl die Südgemeinden miteinander zu verbinden, als auch die Arbeiter in die Stahlindustrie und Bergwerker zu befördern. Der wirtschaftliche Strukturwandel des Südens machte sich dann ab den 70er Jahren auch unübersehbar beim TICE bemerkbar. Neben dem steigenden Individualverkehr bewirkte der Abbau von Arbeitsplätzen in der Schwerindustrie auch einen spürbaren Schwund an Benutzern und, letztlich, auch einen Verlust an Fahrten.

Eine tiefgreifende Reorganisation des TICE wurde unumgänglich, sollte der Betrieb nicht mittelfristig zu einem Auslaufmodell werden, dessen Tätigkeit nach und nach an private Betreiber ausgelagert werden würde. Diese Gefahr war sehr real, denn die Politiker ließen sich lange Zeit bis endlich eine rettende Restrukturierung in „öffentlicher Hand“ eingeleitet wurde. Dieser Entscheidungsprozess zog sich über fast 1½ Jahrzehnte hin. Jahre in denen das Personal mit der paradoxen Situation konfrontiert wurde, dass, obwohl es dem Betrieb im Grunde immer schlechter ging, sich ihre Arbeitsbedingungen, objektiv betrachtet, dennoch laufend „verbesserten“. Logisch! Denn jede abgeschaffte Fahrt bedeutete weniger Arbeit und indirekt eine Verlängerung der Pausen- und Ruhezeiten! Den meisten Kollegen war sich natürlich bewusst, dass es sich bei dieser Entwicklung nicht um eine neue Form der „Humanisierung der Arbeit“ handelte, sondern um die Agonie eines öffentlichen Betriebes, an dessen Schluss ein Ende mit Schrecken drohte.

Erhalt des TICE als öffentlicher Betrieb

Dank des Einsatzes der Gewerkschaften, vor allem auch des Landesverbandes, und dem Einsatz verschiedener Vertreter der Gemeinden im TICE, setzte sich dann die Option durch, die einen Erhalt des TICE als öffentlicher Betrieb, verbunden mit einer Ausweitung seiner Aktivitäten vorsah. Laut dem Willen der Politik sollte der „Öffentliche Nahverkehr“ zukünftig eine Alternative zum Individualverkehr darstellen. Dies geschah ab 1996 mit der Umsetzung des „Brändli“-Konzeptes, der etappenweisen Einführung des Halbstun-

dentaktes, gefolgt vom Ausbau der City-Buslinien und schließlich des Viertelstundentaktes in den Jahren 2006 bis 2008.

Dabei gab es aber auch Stimmen beim Personal, die das Wachstum des Betriebes vor allem als eine Bedrohung ihrer bisherigen Arbeitsbedingungen betrachteten. Ihrer Meinung nach sollte man besser die bestehenden Verhältnisse erhalten und die zusätzliche Arbeit faute de mieux an private Betreiber vergeben. Die gleichen Einwände wiederholten sich erneut in kleinerer Form, beim Ausbau der City-Busse. Hätte diese Logik sich durchgesetzt, dann gäbe es den TICE wohl nicht mehr in der heutigen Form und die zusätzlichen 150 Fahrer, die der TICE seither einstellte, würden wohl sicher nicht im Funktionsärtsstatut als Busfahrer arbeiten.

Dabei wollen wir den negativen Druck auf die Arbeitsbedingungen keineswegs leugnen oder verharmlosen. Angestammte Gewohnheiten mussten den neuen Anforderungen angepasst werden. Ziel unserer Gewerkschaft, des Landesverbandes war es dabei immer, auch in einer sich wandelnden Situation, die wichtigen sozialen Erregenschaften bei den Arbeitsbedingungen auch unter neuen Verhältnissen zu erhalten.

- Beim TICE ist der erleichterte Dienst die wichtigste Form der Arbeitserleichterung für den Dienst der älteren Kollegen. Ihren Erhalt und der geregelte Zugang ist eines unserer Hauptanliegen.

- Darum forderten wir auch für teilinvalide Kollegen immer gesonderte Touren und keinen Quereinstieg in die Schülerfahrer-kategorie. Bis heute ist uns das gelungen.

- Da Aufgrund des Ausbaus der Positionsfahrten die Chancen auf einen Zugang auf einen erleichterten Dienst deutlich abnahmen, mussten neue Modelle von Diensterleichterungen erwogen werden. Dabei wurde die schrittweise Erleichterung im Liniendienst zurückbehalten: jeder Fahrer fängt mit „härteren“ Bedingungen an, und danach verbessert sich sein Dienstplan in einem absehbaren Zeitraum kontinuierlich. Voraussetzung ist allerdings dass diese Form der Erleichterung auf Dauer fest eingefügt bleibt und nicht bei jedem Wechsel des Fahrdienstleiters erneut abgeändert wird. Die Personalvertreter müssen dabei auf der Hut bleiben.

Nico Schott & Alain Sertic

Am 22. Januar 2012 im Limpach

Generalversammlung der "Bus 34" asbl

Bei Gelegenheit der diesjährigen Generalversammlung konnten die Mitglieder sich vom guten und aktiven Funktionieren der "Bus 34" asbl überzeugen. Auffallend ist auch, dass erneut vermehrt aktive und junge Busfahrer des TICE sich in diesem Traditionsverein engagieren. Dies ist eine positive Entwicklung und stimmt alle optimistisch was die Zukunft betrifft.

Unsere Verbandssektion beim TICE, wünscht den Kollegen auf jeden Fall viel Spaß bei ihren Aktivitäten im kommenden Jahr.

A.S.



Tice 2012

Rezente Erneuerung des Fuhrparks

Nach der Kritik an den vielen Baustellen in der Werkstatt und am Fahrdienst, berichten wir nun über ein äußerst positives Ereignis in Sachen Neuanschaffung von Bussen.

Da die Busse bekanntlich „die Zugpferde“ eines Busbetriebes sind, ist es von hoher Bedeutung, dass die Kraftfahrzeuge, die dem Fahrer zur Verfügung gestellten, diesen Namen auch verdienen. Die letzten Anschaffungen, wie die Iris Bus Serie, haben ja selbst beim AVL für viel Ärger gesorgt. Umso unverständlicher erscheint es, dass unsere führenden Kräfte unseres Betriebes nicht gleich den Weg der neuesten technischen Erregenschaften einschlugen.

Die Entscheidung, neun Busse der Vanhool Nawa330 Serie anzuschaffen, war aus meiner Sicht de-

finitiv die richtige. Allein der Platz im Fahrercockpit ist absolut ergonomisch, bietet optimale Beinfreiheit für großgewachsene Fahrer, sowie winddichte Fenster und Türen. Selbst bei schlechten Straßen muss der Fahrer keine Angst haben, dass Teile der Deckenverkleidung abstürzen, denn diese Busse sind solide gefertigt und weisen keinerlei Innengeräusche auf. Selbst Schürfwunden, die durch Cockpitteile hervorgerufen wurden, gehören der Vergangenheit an. Denn hier überwiegt eine gut verarbeitete Plastikarmatur anstelle des genieteten Blechs wie in den Iris Modellen.

Solche Qualität hat auch einen nicht unbedeutenden Einfluss auf Wohlbefinden und Krankenscheine der Fahrer. **Durch mehr Platz im Cockpit hat jeder, ob groß oder klein, die Möglichkeit die für ihn beste Sitzposition zu erlangen denn mit Komfort und Null-**

Durchzug hat der Fahrer sicherlich bessere Voraussetzungen dem Kunden den verdienten Komfort durch gute Fahrleistungen entgegenzubringen. Denn selbst der noch so fitte Fahrer kann auf Dauer kein Fahrkomfort aufbringen wenn er keine Luft zum Atmen hat wie in den Fahrgastzellen der Iris Modelle.

Ich wünsche allen Mitarbeitern Mut und Ausdauer für das noch junge Jahr, gefüllt mit bester Gesundheit.

Zudem erlaube ich mir im Namen aller Fahrer, unserem langjährigen Präsidenten, hochachtungsvoll für seine nennenswerten Verdienste im Namen unseres Betriebes danken und überbringe ihm hiermit beste Genesungswünsche.

Christian Rausch

Generalversammlungen 2012

Berufssektionen - Sektor öffentlicher Dienst

Section Chargés - Enseignement	24. Januar 2012	20.00 Uhr, Casino, Festsall
Sektion Staat	13. März 2012	19.00 Uhr, Casino, 2. Stockwerk
Sektion AVL	16. März 2012	19.00 Uhr, Casino, 2. Stockwerk

In Memoriam

Wir gedenken unserer verstorbenen Mitglieder

JACOBY-LUDOVICY PIERRETTE CAROLINE, HOWALD	19/06/1924 - 08/09/2011
DONDELINGER-HAMEN MARIE, LUXEMBOURG	10/08/1920 - 01/09/2011
SCHEER MATHIAS, LUXEMBOURG	02/03/1923 - 01/09/2011
MICHEL-BREYER AGNES, PETANGE	24/05/1919 - 02/09/2011
KLEIN EUGENE, BERELDANGE	29/10/1956 - 10/09/2011
LUDIVIG MICHEL, BERELDANGE	07/03/1934 - 11/09/2011
LUX-KAUDE MARIE-MARGUERITE, DUDELANGE	29/03/1915 - 11/09/2011
FABER-ENTENICH ANNE, LUXEMBOURG	25/02/1916 - 12/09/2011
EIFFES-THILL VIRGINIE, ESCH-SUR-ALZETTE	08/12/1922 - 17/09/2011
BREYER ASTRID, HOWALD,	13/02/1960 - 24/09/2011
SCHULLER-REICHERT MARIE, BETTEMBOURG	20/06/1913 - 24/09/2011
REISINGER RUDOLF, D-DUISBURG	24/10/1954 - 27/09/2011
LEY-WINANDY ANNETTE, BERTRANGE	11/08/1935 - 05/10/2011
EHLEN JEAN-PIERRE, SOLEUVRE	23/01/1935 - 06/10/2011
GROMMESCH JEAN, PETANGE	14/11/1932 - 09/10/2011
EBERHARD ANDREE, MONDORF-LES-BAINS	27/03/1924 - 11/10/2011
WEIERS LUCIEN, BETTEMBOURG	07/10/1916 - 12/10/2011
TANSON-SCHMIT FRANCINE, LUXEMBOURG	23/02/1921 - 14/10/2011
JANES MARCEL, KLEINBETTINGEN	03/12/1928 - 16/10/2011
HEUSCHLING-BAULER MARGUERITE, BERTRANGE	24/10/1917 - 19/10/2011
RECKINGER-RODENBOURG IRMA, CONTERN	03/03/1920 - 21/10/2011
WAHL EMILE, HUNCHERANGE	23/08/1914 - 21/10/2011
MEDERNACH-HEYART LIANE, LUXEMBOURG	04/10/1924 - 23/10/2011
ANSAY LEON, PETANGE	02/12/1927 - 24/10/2011
PEFFER-MANGERS BERTHE, ROLLINGEN	21/03/1915 - 26/10/2011
MOSTERT JEANNOT, BERELDANGE	20/03/1955 - 02/11/2011
THEISEN-SCHMIT MARIE, PETANGE	01/03/1923 - 07/11/2011
MORHENG-GRETSCH MARIE, HOWALD	01/10/1916 - 10/11/2011
ESCH MICHEL, PETANGE	12/03/1927 - 11/11/2011
BECK-THEPAULT FRANCE, WASSERBILLIG	07/10/1917 - 13/11/2011
KALMUS GUSTAVE, HOWALD	13/08/1927 - 14/11/2011
LAHR JOSEPH, KLEINBETTINGEN	13/06/1932 - 16/11/2011
GOERGEN-GROFF MARIE, BERTRANGE	11/09/1915 - 23/11/2011
THEISKES LEON, BELVAUX	17/07/1931 - 26/11/2011
JAEGER ALBERT, JUNGLINSTER	08/05/1941 - 28/11/2011
LENERS-SCHMITZ MARGOT, ESCH/LALLANGE	17/02/1920 - 03/12/2011
MANCINI ROBERT, LUXEMBOURG	16/03/1950 - 04/12/2011
DUPONT CAMILLE, CLERVAUX	02/09/1926 - 05/12/2011
MARX PAUL, RUMELANGE	23/08/1934 - 11/12/2011
ROEDER-STEFFEN BERNADETTE, JUNGLINSTER	03/05/1927 - 17/12/2011
BERNARD MARC, NIEDERFEULEN	17/06/1955 - 21/12/2011
SCHEER RENE, LUXEMBOURG	20/08/1923 - 28/12/2011
REISDORF EMILE, SANDWEILER	10/03/1944 - 29/12/2011
GRAF-SCHMIT SUZANNE, PETANGE	03/06/1925 - 30/12/2011
HILGER NORBERT, LUXEMBOURG	10/04/1936 - 30/12/2011
WAGENER-MERSCH JEANNE CATHERINE, ERPELDANGE	28/01/1933 - 05/01/2012
STRASSER-MICHEL MARIE-LOUISE, NIEDERNANVEN	05/03/1926 - 12/11/2011

50 Jahre jung

ULC feierte 50 Jahre Konsumerschutz (Fortsetzung)

In unserer letzten Nummer veröffentlichten wir den 1. Teil des Berichts über den am 14. Dezember 2011 im hauptstädtischen Musikonservatorium, im Beisein zahlreicher Persönlichkeiten, stattgefundenen akademischen Festakt zum 50. Geburtstag der «Union Luxembourgeoise des Consommateurs».

Nach der Begrüßungsansprache der Präsidenten interviewte die TV-Journalistin Nathalie Reuter die drei Ehrenpräsidenten der ULC, Roby Meis, Präsident von 1972 bis 1980, Marc Turpel, 1990-2003 und Mario Castegnaro, 2003-2009.

Interviewauszüge

Auf die Frage von Nathalie Reuter was er von den sogenannten «wilden 70er Jahren» zurückbehalten möchte, antwortete Roby Meis, dass anfangs seiner Präsidentschaft nur 4.000 Mitglieder gezählt wurden, und dass es demnach wichtig war die Union durch mehr Mitglieder zu stärken um ihr das nötige Gewicht in Verhandlungen zu verleihen. Die Konsumenten mussten von der Notwendigkeit der ULC beizutreten überzeugt werden. Dies wurde durch eine maximal geförderte Öffentlichkeitsarbeit mit Hilfe von allen zur Verfügung stehenden Medien, durch erfolgreiche Verhandlungen in der Preispolitik, die Preise in der Möbelbranche und für Elektrohaushaltsgeräte konnten z. B. um 6% gesenkt werden, durch interessante Preisvergleiche, und durch spektakuläre Aktionen wie z. B. «Grillspéck» und «Escargot» erreicht.

Bei der Aktion Grillspéck hatte die ULC zwei Ferkel, namens SMIG und SMAG, gekauft, beim Bauer mästen und nach 5 Monaten verkauft bezuglos schlachten lassen, um die realen Gewinnmargen des Bauern und des Metzgers selbst errechnen zu können. Der ganzen Aktion wurde in den Medien ein sehr großes Interesse entgegengebracht und im Fernsehen, Radio und in der geschriebene Presse ausführlich kommentiert und die Konsumenten somit informiert.

Eine massive Erhöhung der Tarife der Autohaftpflichtversicherung, bis zu 30%, ohne vorherige Verhandlungen weder mit der ULC noch mit dem Automobilclub, war einfach nicht anzunehmen. ULC und ACL intervenierten gemeinsam beim zuständigen Finanzminister.

Sie verlangten die Ausführung des Tarifbeschlusses zu verschieben bis eine paritätische Kommission das von den Versicherungsgesellschaften dem Minister unterbreitete Zahlenmaterial geprüft hätte. Ohne Erfolg! Um zu protestieren, beschlossen ULC und ACL daraufhin die Versicherten, d.h. alle Autofahrer, zu einem Bummelstreik am 13. November 1974 aufzuruhen. In allen Städten und Gemeinden des Landes bewegten sich die Autos zwischen halb zwei und halb drei Uhr nachmittags, mit nur 10 Stundenkilometern. Der Bummelstreik war ein fast hundertprozentiger Erfolg. Alle Straßen des Landes waren blockiert. Die gesamte Presse in Luxemburg und in der Grossregion berichtete ausgiebig. Auf Grund dieser erfolgreichen Protestaktion blieb der Regierung nichts anders übrig als einzulassen. Eine Expertengruppe zur Untersuchung der von den Gesellschaften gelieferten Tarifierungen und eine Kommission zum Studium des gesamten Fragenkomplexes der Autohaftpflichtversicherung wurden eingesetzt. ULC und ACL waren in beiden Gremien



Die Ehrenpräsidenten im Interview, v.l.n.r. Mario Castegnaro, Marc Turpel und Roby Meis

vertreten. Damit war ein wichtiges **Kontroll- und Mitspracherecht** erkämpft worden. Ein gutes Resultat aber auch konkret für die Autohaftpflichtversicherten: 1978 hatten die Versicherungsgesellschaften 15,5% Tarifierhöhung gefordert. Nach Verhandlungen wurden ihnen aber nur 5% zugestanden und 3,57% beim Bonus-Malus System.

Auf Grund der erfolgreichen und etwas spektakuläreren Aktivitäten und Aktionen während den sogenannten «wilden Jahren» war die Mitgliederzahl anfangs 1980 auf 13.000 gestiegen, d.h. um 9.000 neue Mitglieder innerhalb von 7 Jahren.

Ehrenpräsident Marc Turpel antwortete auf die Frage nach den «highlights» während seines Mandats, indem er vor allem auf den Ausbau der verschiedenen Serviceleistungen hinwies.

Die gesammelten Erfahrungen und das Know-How wurden noch mehr und professioneller eingebracht um den sich stellenden Problemen Herr zu werden. Der Reklamationsdienst wurde in einen gutausgestatteten «Service du Contentieux» umgewandelt mit einer Anzahl Juristen und aber auch anderen Spezialisten im Haus und außer Haus.

Ab 1990 kam es zu einer starken Einbindung der ULC in den legislativen Ablauf. Legislative und Exekutive sollten immer wieder feststellen, dass der Konsumentenschutz wacht und seine Forderungen und Wünsche einzubringen weiß. In dieser Optik wurden die Kontakte zu den Berufskammern, den politischen Parteien, den Regierungsvertretern und den Gemeinschaftsverantwortlichen intensiviert und zur Normalität.

Als Meilenstein kann man es schon sehen, dass die ULC ihre Stellungnahmen und ihre Vorschläge bereits zu Gesetzes- und Reglementsentscheidungen sowie auch zu Transpositionen von EU-Direktiven gab, gleich nach der Bekanntgabe eines Projektes. Sie wurde auch immer öfters von den zuständigen Stellen

um ein Gutachten gebeten. Selbst der Staatsrat griff ab und zu auf Gutachten der ULC zurück.

Erreicht wurde allerdings nicht, dass die ULC, wie beispielsweise die Berufskammern, obligatorisch für ein Gutachten betreffend sie angehende Projekte angegangen wurde und ihre Gutachten auch regelmäßig veröffentlicht wurden.

Dritter im Bunde der von Nathalie Reuter interviewten Ehrenpräsidenten war Mario Castegnaro, welcher auf die noch immer nicht gelöste Problematik um die Umsetzung der EU-Wasserdirektive in nationales Recht einging. Ab 2003 beteiligte sich die ULC an einer Anzahl von diesbezüglichen Sitzungen, zusammen mit privaten, staatlichen und kommunalen Instanzen. Es ging hierbei um die längerfristige Bereitstellung von Trinkwasser in bester Qualität und folgerichtig um die Klärung der Abwässer.

So wie in vielen anderen Bereichen der Wirtschaft ging es der EU-Kommission um die Liberalisierung und Privatisierung dieses für die Grundversorgung und Gesundheit der Bevölkerung äußerst wichtigen Sektors.

Die ULC lehnte alle Vorschläge ab die dahin tendierten die künftigen Wasserpreise nach dem Verbraucherprinzip festzulegen. Dem Endverbraucher würden damit alle entstehenden Kosten, vom Einzugsgebiet der Wasserquellen bis hinter die Kläranlagen, angerechnet.

Diese Vorschläge würden zu einer ungerechtfertigten Verteuerung des Wasserpreises, besonders zu Lasten der Kleinverdiener ausarten. Darüber hinaus vertrat die ULC die Auffassung, dass den Wasserverbrauchern die Kosten

von Aufgaben die dem Staat obliegen, wie z.B. Infrastrukturkosten, nicht über den Wasserpreis aufgebürdet werden dürften. Im Gegensatz zu den EU-Vordenkern, plädierte sie dafür, dass bei der Berechnung des Wasser- und Abwasserpreises relevante wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt werden müssten.

Mario Castegnaro stellte denn auch fest, dass in den vergangenen Jahren die wichtigsten Reformen im Konsumentenrecht aus der Umsetzung von EU-Direktiven in nationales Recht resultierten. In vielen Fällen entsprächen die Transpositionen nicht den Vorstellungen der ULC.

Ja, man könne sogar behaupten sie seien fortschrittschwendend. So z.B. wenn Rede geht vom absoluten Respekt der Minimalstandards die von einer Direktive vorgegeben werden. Das bedeute dann sehr oft die Abschaffung von vorteilhafteren Regelungen die in der nationalen Gesetzgebung bestehen. Die zahlreichen Interventionen bei den zuständigen Ministerien oder der zuständigen Kommission der Abgeordnetenkammer führten leider nicht zum gewünschten Resultat. Europa ja, aber nicht so!

Der Wirtschaftsminister

Nach den drei Ehrenpräsidenten, war es an Wirtschaftsminister Jeannot Krecké das Wort an die interessierten Zuhörer im Konzertsaal des Musikonservatoriums zu richten. Er dankte dem Präsidenten für die Einladung und er beglückwünschte die ULC zu ihrem 50. Geburtstag.

Ehe es zu diesem Festtag kommen konnte, hätten im Laufe der vergangenen Jahre sehr viele Frauen und Männer, die meisten ehrenamtlich, viel Freizeit und Energie aufgebracht um die Luxemburger Familien für den Konsumentenschutz zu sensibilisieren, und sie auf diese Organisation die ihre Interessen vertritt, aufmerksam zu machen. 44.000 Mitgliederfamilien gehörten heute einer Vereini-

gung an die sie informiert, berät, schützt, verteidigt und vertritt.

Auf dieses Resultat und auf das bisher Erreichte, könnten die Gründer und alle die nach ihnen aktiv waren bis zu denjenigen die heute die ULC führen, stolz sein. Eine Regierung könne nicht alles allein machen. Sie müsse froh sein wenn sie sich auf eine Vereinigung wie die ULC verlassen könne, die Wünsche und Forderungen der Bürger hört und versteht, und diese dann in einer Erfolg versprechenden Form den Regierenden vorträgt und in der Öffentlichkeit vertritt.

Die ULC habe auch in den letzten Jahren weiter an Bedeutung zugenommen. Seit dem europäischen Binnenmarkt bestehe die Preiskommission nicht mehr und es könne auch kein neues Preisamt mehr eingerichtet werden. Aber der Konkurrenzrat hätte jetzt die Möglichkeit aktiver zu wirken und die Konsumentenschutzunion



Jeannot Krecké

können mit ihren eigenen Mitteln interessante Preisvergleiche anstellen und diese publik machen. Im kürzlich beschlossenen «Observatoire des prix» könne die ULC aufgrund ihrer Kenntnisse und Erfahrungen eine wichtige Rolle spielen. Dem geäußerten Wunsch der Organisation quasi den gleichen Status wie einer Berufskammer zu verleihen könne schon allein wegen der verschiedenen rechtlichen Situationen nicht Rechnung getragen werden.

Was Europa anbelange und die Angleichung der Gesetze in allen Mitgliedstaaten, so solle man nicht vergessen, dass auch Luxemburg mit am Verhandlungstisch sitze wenn die Direktiven ausgearbeitet werden, und dass es schließlich und sicherlich nicht von Vorteil wäre wenn Luxemburg, als einziges Land in der Europäischen Union, sich nicht an die Verhandlungsergebnisse halten würde.

Zum Schluss dankte Jeannot Krecké für die faire Zusammenarbeit in den vergangenen sieben Jahren. Dadurch sei eine positive Entwicklung gefördert und eine Reihe von Verbesserungen erreicht worden. Er wünschte der ULC viel Glück und Erfolg für die Zukunft.

Präsident Nico Hoffmann dankte für die freundlichen Worte des Wirtschaftsministers und versprach, auf Grund der guten Ergebnisse die die ULC bis heute erzielt hat, im gleichen Sinne weiterarbeiten zu wollen. Sowohl Mitglieder wie Verantwortliche könnten mit Vertrauen in die Zukunft blicken.

Der akademische Festakt endete pünktlich und die eingeladenen Gäste konnten sich beim anschließenden Empfang über ein erfrischendes Glas und den Geburtstagskuchen freuen.



Lachende Gesichter beim Anschneiden des Geburtstagskuchen

GAR - Groupement des Amis du Rail

Eisenbahnreise nach Norddeich in Ostfriesland



Bekanntlich gibt es von Luxemburg nach Norddeich-Mole an der deutschen Nordsee-Küste direkte Eisenbahnverbindungen mit Intercity-Zügen.

Wir benützen diese Verbindung, um vom 5. Mai bis zum 13. Mai 2012 wieder eine neuntägige Reise nach Norddeich zu organisieren. Wir können Ihnen diese Reise fast zum gleichen Preis wie 2011 anbieten.

Norddeich liegt nördlich von Emden an der ostfriesischen Nordseeküste gegenüber den Inseln Juist und Norderney. Die friesische Nordseeküste ist berühmt für ihr Wattenmeer, welches sich zwischen dem Festland und der Inselkette der ostfriesischen Inseln hinzieht. Hier können Sie eindrucksvoll Ebbe und Flut miterleben.

Wir werden im bekannten Hotel Regina-Maris wohnen, welches di-

Devenir membre

Pour devenir membre du Groupement des Amis du Rail, veuillez verser la cotisation annuelle de 17,50 € (membres résidant au Luxembourg et membres ne résidant pas au Luxembourg) sur le compte chèque postal no CCPL LULL LU68 1111 0082 4803 0000.

Le G.A.R. invite tous les membres à ses réunions qui ont eu lieu tous les vendredis (sauf jours de fête tombant sur un vendredi) à 20 heures au Casino Syndical, 63, rue de Bonnevoie à Luxembourg.

rekt unterm Deich liegt 50 Meter vom Wattenmeer entfernt.

Sie können sich bereits unter den unten angegebenen Telefonnummern anmelden sowie weitere Informationen einholen.

Programm der Reise

Auf Grund der Wetterverhältnisse an der Nordsee können Schifffahrten eventuell ausfallen. Der G.A.R.

wird sich bemühen, Ersatz zu bieten. Dies kann aber nicht immer garantiert werden.

Samstag, 5. Mai 2012

- Mittagsimbiss im Zug und Abendessen im Hotel.
- Abfahrt um 08:23 Uhr mit dem direkten Zug Luxemburg-Norddeich (kein Umsteigen).

- Ankunft um 16:05 Uhr in Norddeich-Mole. Gepäcktransfer zum Hotel.

Sonntag, 6. Mai 2012

- Frühstück und Abendessen im Hotel.
- Morgens Fahrt mit dem Bus von Norddeich nach Greetsiel. 5 Stunden Aufenthalt in Greetsiel.

Montag, 7. Mai 2012

- Frühstück und Abendessen im Hotel.
- Morgens Fahrt mit dem Bus von Norddeich nach Harlesiel und weiter mit der Fähre und der Bahn zur Insel Wangerooge. 3 Stunden Aufenthalt auf der Insel.

Dienstag, 8. Mai 2012

- Frühstück und Abendessen im Hotel.
- Tag zur freien Verfügung.

Mittwoch, 9. Mai 2012

- Frühstück und Abendessen im Hotel.
- Morgens Fahrt mit dem Bus nach Varel am Jadebusen (zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven).

Donnerstag, 10. Mai 2012

- Frühstück und Abendessen im Hotel.
- Morgens Fahrt mit dem Bus von Norddeich nach Winschten (Holland). 3,5 Stunden Aufenthalt. Weiterfahrt zur berühmten Festungsanlage Bourtrange an der deutsch/holländischen Grenze. 2,5 Stunden Aufenthalt.

Freitag, 11. Mai 2012

- Frühstück und kein Abendessen.
- Tag zur freien Verfügung.

Samstag, 12. Mai 2012

- Frühstück und Abendessen im Hotel.
- Morgens Fahrt mit dem Bus nach Emden-Außenhafen und weiter mit dem Katamaran und der Bahn zur Insel Borkum. 4 Stunden Aufenthalt.

Sonntag, 13. Mai 2012

- Frühstück im Hotel. Lunchpaket zum Mittag.
- Gepäcktransfer zum Bahnhof. Abfahrt um 11:36 Uhr in Norddeich-Mole mit direktem Zug Norddeich-Luxemburg (kein Umsteigen).
- Ankunft um 19:35 Uhr in Luxemburg.

Der Preis pro Person für diese Fahrt beträgt im Doppelzimmer: 1100 € / im Einzelzimmer: 1170 €. Die Hotelzimmer verfügen alle über Dusche/WC, Fön, Sitzecke, Telefon, TV, WLAN, Minibar & Tresor.

Nichtmitglieder des G.A.R. müssen außerdem einen Mitgliedsbeitrag von 17,50 € zahlen (eine Person pro Familie). Der Preis begreift die Hin- und Rückfahrt in der ersten Klasse, sämtliche aufgeführten Ausflüge, die angegebenen Mahlzeiten sowie die Übernachtungen im Hotel.

Die Anmeldung erfolgt durch die Anzahlung eines Betrages von **600 € pro Person**. Der Restbetrag ist spätestens zehn Tage vor der Abfahrt zu überweisen auf das Postscheckkonto des G.A.R.: **CCPL LULL LU68 1111 0082 4803 0000 (IBAN)**. Geben Sie bitte bei der Überweisung an, ob Sie ein Einzelzimmer oder ein Doppelzimmer wünschen.

Die **Einschreibung** erfolgt in der Reihenfolge der Anzahlungen.

Auskünfte werden gerne über die Telefone 691-483664, 621-135765 und 399570 erteilt.

Mitglied im GAR

Wenn Sie im Jahre 2012 weiterhin Mitglied im GAR bleiben wollen, so bitten wir Sie den Mitgliederbeitrag von 17,50 Euro auf unser Postscheckkonto CCPL LULL LU68 1111 0082 4803 0000 zu überweisen.

Vorankündigung

Vom 15.-22.09.2012 organisieren wir eine Reise nach **Wien** mit Ausflügen nach Budapest (Ungarn) und Brün (Tschechien)

Nach einem Vierteljahrhundert im Dienst der Binnenschifffahrt

René Bleser verabschiedet

Am 11. Januar 2012 wurde René Bleser für seinen langjährigen Einsatz als Schifffahrtsbeauftragter des FNCTTFEL-Landesverbandes gedankt.

Die Verbandsleitung hatte den Kollegen René Bleser zu einer kleinen Feier ins Casino Syndical eingeladen. Verbandspräsident Guy Greivelding hob in seiner Ansprache den über ein Vierteljahrhundert unermüdlichen Einsatz von Kamerad Bleser für die Binnenschifffahrt hervor. Auch betreute Kamerad Bleser unter der Regie der CGT Luxemburg die nach Luxemburg ausgelagerten Hochseeschifffahrtsbelegschaften.

René hat in mehreren größeren Firmen Kollektivverträge ausgehandelt. Die Sozialwahlen trugen dazu bei, dass die gewählten Per-

sonalräte mit Hilfe von ihm ihren Aufgaben gerecht wurden.

Seine Präsenz in den ETF-Sektionsitzungen und im Sozialdialog in Brüssel hat es ihm erlaubt, mit seiner langjährigen Erfahrung die Arbeitszeiten in der europäischen Binnenschifffahrt mitzubestimmen, dies zum Wohl der Arbeitnehmer.

Mit dem Kooperationsvertrag zwischen dem FNCTTFEL-Landesverband und dem OGBL wechselte die Abteilung Binnenschifffahrt zum OGBL über. René Bleser wird weiter mit gutem Rat zur Verfügung stehen.

Als Dank für die geleisteten Dienste überreichte die Verbandsleitung dem Geehrten ein passendes Geschenk.

Raymond Weicker



Die Verbandsleitung bedankt sich bei René Bleser für seinen langjährigen Einsatz

Ein Jahr danach

Die Rolle der Gewerkschaften in der ägyptischen Revolution

Ein Jahr nach dem Sturz von Präsident Mubarak, sind die Erwartungen des ägyptischen Volkes noch nicht annähernd erfüllt. Der Machthaber und seine Regierung sind zwar weg, aber das alte System besteht weiter. Trotzdem ist die Gesellschaft nun unwiderruflich erwacht und die Gewerkschaftsbewegung kennt einen ungeheuren Aufschwung. Eigentlich nahm diese Bewegung ihren Anfang schon in den ersten Arbeiterprotesten und Streiks der 80er Jahre. Letztlich gab ein Generalstreik der Gewerkschaften, den Ausschlag dass die Armee Mubarak fallen lies.

In den 50er und 60er Jahren erlebte das Land unter der Führung fortschrittlicher Offiziere eine tiefgehende Reformierung und Modernisierung. Es kam zu einer weitreichenden Landreform, dem staatlich gelenkten Aufbau von Schlüsselindustrien, der Verstaatlichung von Kernbereichen der Wirtschaft, des Protektionismus und Subventionierung von Grundnahrungsmitteln etc. Diese Politik, unter Präsident Gamal Abd-Al Nasser als „arabischer Sozialismus“ bezeichnet, basierte aber auch auf einer strikten Gängelung und Kontrolle aller sozialen Bewegungen. So wurde der 1957 gegründete Ägyptische Gewerkschaftsbund (ETUF) als Dachverband von 24 Einzelsyndikaten, als parastaatliche Institution aufgebaut. Im Laufe der Jahre wurde sein Monopol klar gesetzlich festgeschrieben.

1991 akzeptierte die ETUF das vom IWF und Weltbank vorgeschriebene liberale Restrukturierungsprogramm der Regierung. Fast alle ETUF Funktionäre waren Mitglied der Staatspartei.

Unter Präsident Sadat erfolgte eine kontinuierliche Abkehr von der dirigistischen Wirtschafts- und Sozialpolitik und eine Ausrichtung auf rein kapitalistische Zielsetzungen, die unter Mubarak zu einer völlig neoliberalen Orientierung führten. D.h. Eingliederung in den Weltmarkt und Privatisierung der



staatlichen Betriebe, Verschlechterung oder Abschaffung aller fortschrittlichen Gesetze etc. Der Widerstand der Arbeiter dagegen und der Versuch autonome Gewerkschaften zu bilden wurde in den 80er und 90er Jahren mit brutalster Gewalt unterdrückt. Mit dem neuen Premierminister Ahmad-Nazif im Juli 2004 und seiner „Regierung der Geschäftsleute“, wurde dann mit der völligen neoliberalen Transformation und Privatisierung der Wirtschaft begonnen.

Es begann mit defensiven Streiks

Die Ägypter reagierten darauf mit defensiven Streiks. Die Zahl der Arbeitskämpfe in dieser Zeit kontinuierlich an. Gab es Ende der 90er Jahre landesweit im Durch-

schnitt 25-80 Streiks pro Jahr, so waren es 2004 schon 265. Von 1998 bis 2010 nahmen mehr als 2 Millionen Beschäftigte an mindestens 3.400 Streiks und Protestaktionen teil. Im Vordergrund standen immer der Kampf gegen Entlassungen, Lohnkürzungen und der Wegfall von Sozialleistungen nach der Privatisierung.

Ein erster Durchbruch gelang in dem riesigen Textilspinnerei Komplex von Ghazl al-Mahalla, im Zentrum des Nildeltas. Mit 22.000 Angestellten ist dies der größte Produktionsbetrieb im Öffentlichen Sektor. Nach einem erfolgreichen Streik im Dezember 2006, wurde dort von 13.000 Arbeitern, ausgehend vom Streikkomitee, die erste unabhängige Gewerkschaft gegründet. Erstmals in der ägyptischen Geschichte diskutierten Ar-

beiter frei und demokratisch über ihre Forderungen und organisierten sich in eigenen Strukturen.

Waren es vorher vor allem Beschäftigte des Öffentlichen Sektors, so erfasste die Welle von Streiks, nach und nach auch den Privatsektor. Dabei spielte die Forderung nach einer Erhöhung des Mindestlohns von 108£ auf 1200£ (140 €) eine immer größere Rolle. Ein für den 6. April 2008 geplanter Streik im Ghazl al-Mahalla Komplex, wurde durch die Besetzung der Werke durch die Polizei abgewürgt. Die Solidaritätsdemonstrationen der Studenten in Kairo und anderen Städten können als den eigentlichen Beginn der Revolution betrachtet werden. Vorher hatten aber schon die 55.000 Beamten der Steuerbehörde mit einem Streik eine 327%ige Lohnerhö-

hung durchgesetzt. Im Dezember 2008 wurde ebenfalls eine freie Gewerkschaft in diesem Sektor gebildet und im April 09 offiziell anerkannt. Von da an ging es Schlag auf Schlag. Unabhängige Gewerkschaften bildeten sich 2009/10 im Bildungs- und im Gesundheitssektor. Im Zuge der Brotpreiserhöhung, erfasste dann eine Welle von Streiks und Protesten das Land, die in einer generellen Forderung nach demokratischen Institutionen, einer anderen Wirtschaftspolitik und dem Rücktritt von Präsident und Regierung mündete und zur Besetzung des Tahrir Platzes im Zentrum von Kairo führte. Am 9 Februar 2010 rief der unabhängige Gewerkschaftsführer Kamal Abbas die Arbeiterschaft zum Generalstreik auf um die Forderung nach Mubaraks Rücktritt zu unterstützen. Die Arbeitsniederlegung der „Kairoer Verkehrsbetriebe“ war ein wichtiges Signal. Diese Streiks gaben wahrscheinlich den Ausschlag dass die Militärführung, Hosni Mubarak die Unterstützung entzog.

Auf dem Epizentrum der Volksbewegung, dem Tahrir Platz, wurde dann am 30. Januar 2011 ein Neuer Dachverband der freien Gewerkschaften gegründet: Die EFTU (Ägyptische Bund Unabhängiger Gewerkschaften). Er umfasst sowohl Beschäftigte staatlicher wie privater Betriebe, der Textil-, der Stahl- und Automobil- sowie chemischen Industrie. Wir wollen den Verdienst der zivilen Gesellschaft und der „Facebook“ Jugend beim Aufstand nicht herabschrauben, dennoch gaben die ägyptische Arbeiterklasse und ihre Gewerkschaften, den Ausschlag in diesem Kampf gegen die Diktatur. Ihr weiterer Einsatz für ein erneuertes Arbeitsrecht, eine Erhöhung des Mindesteinkommens und anderer sozialer Rechte, stehen nun im Mittelpunkt des Ringens für ein soziales und gerechtes Ägypten.

Alain Sertic

Den Troll am Signal

Chillen

Das „Unwort des Jahres“ blickt auf 20 Jahre Geschichte zurück. Die Aktion wurde 1991 gegründet und gewählt wird der „Sieger“ von einer unabhängigen Jury, die hauptsächlich aus Sprachwissenschaftlern besteht.

Die Unwort-Kandidaten sind grobe, unpassende, unverschämte oder menschenverachtende Begriffe - oder einfach nur nervige. Die Zahl der Vorschläge pro Jahr schwankt ständig zwischen etwa 400 und 1200. „Unwort des Jahres“ wurde in den vergangenen zwei Jahrzehnten beispielsweise „Rentnerschwemme“, „Diätenanpassung“ und „sozialverträgliches Ableben“. Besonders gehörte der Klassiker eines Unwortes *par excellence*, die berühmten unsäglichen „Peanuts“ dazu. Alles Unwörter, die der Troll in dieser Rubrik des „Le Signal“ thematisierte. Mit entsprechenden Kommentaren.

Es ging Ihnen mit Sicherheit auch schon so. Nämlich, dass Sie sich öfters über ein Wort geärgert haben, das urplötzlich in den Medien

oder direkt in Ihrem Umfeld auftauchte und immer wieder verwendet wurde, bis Sie es nicht mehr hören oder lesen konnten. Abgesehen einmal davon, dass einige Zeitgenossen besser daran täten, sich verbal zurückzuhalten, sprich *de Bak ze halen*, da sie sich des Sinnes des von ihnen gebrauchten Unwortes nicht annähernd bewusst sind oder aber diesen nicht einmal genau verstehen. Doch vollmundig, eben großspurig einsetzen. Zum Zeitpunkt der Niederschrift dieser Zeilen gilt ein Wort der Kategorie nervig als Kandidat des Jahres 2011. Ein Wort, das den Troll und mit Sicherheit nicht nur ihn, besonders nervt. *Chillen*. Kühlend abhängen. Ein absolut nerviges Modewort, das ganz plötzlich aus dem Nichts auftaucht ist. Es soll bedeuten: „sich ausruhen“, „abhängen“, „zur Ruhe kommen“. Tatsächlich ist es ein Begriff, der hauptsächlich in der Technik verwendet wird. „To chill“ bedeutet „stark und plötzlich abkühlen“, bevorzugt Metall. Im Deutschen also etwas im Sinne von „abschrecken“ oder „durch Kälte härten“. „Chillen“ nervt. Die gute Nachricht: Allen Kritikern und

Pessimisten zum Trotz - insgesamt sind die Anglizismen in der deutschen Sprache auf dem Rückzug.

Die 10 heißesten Kandidaten von über 800 Vorschlägen für das Unwort des Jahres 2011 waren, so Experten, im Überblick:

1. Chillen
2. Stresstest
3. Biosprit
4. Humanitäre Extras
5. Fake
6. Kundenbindung
7. Plagiatsaffaire
8. Schuldenkrise
9. Gutmensch
10. Brückentechnologie

Tatsächlich gewählt wurde allerdings ein anderes Unwort, das am 17. Januar 2012 vorgestellt wurde. Und zwar „Döner Morde“. Vor „Gutmensch“ und „Marktkonforme Demokratie“. Dazu mehr in einem nächsten Troll.

Den Troll

Vereinigungen

Generalversammlungen

Bettemburg	16. März 2012, 19.00 Uhr, Jugendhaus, Bettemburg
Echternach	30. März 2012, 18.30 Uhr, Brasserie 1900 zu Echternach
Ettelbrück	31. März 2012, 17.30 Uhr, Hôtel de Ville, Ettelbrück
Kleinbettingen/Mamer	24. März 2012, 15.00 Uhr, Restaurant „Brailéffel“, Kleinbettingen
Luxemburg (Gewerkschaft)	20. März 2012, 18.00 Uhr, Casino Syndical
Luxemburg (Coopérative)	24. März 2012, 15.00 Uhr, Festsaal Casino Syndical
Mersch	10. März 2012, 16.00 Uhr, Café de la Gare, Lintgen
Petingen	3. März 2012, 17.00 Uhr, Béierhaascht, Bascharage

Partizipative Demokratie

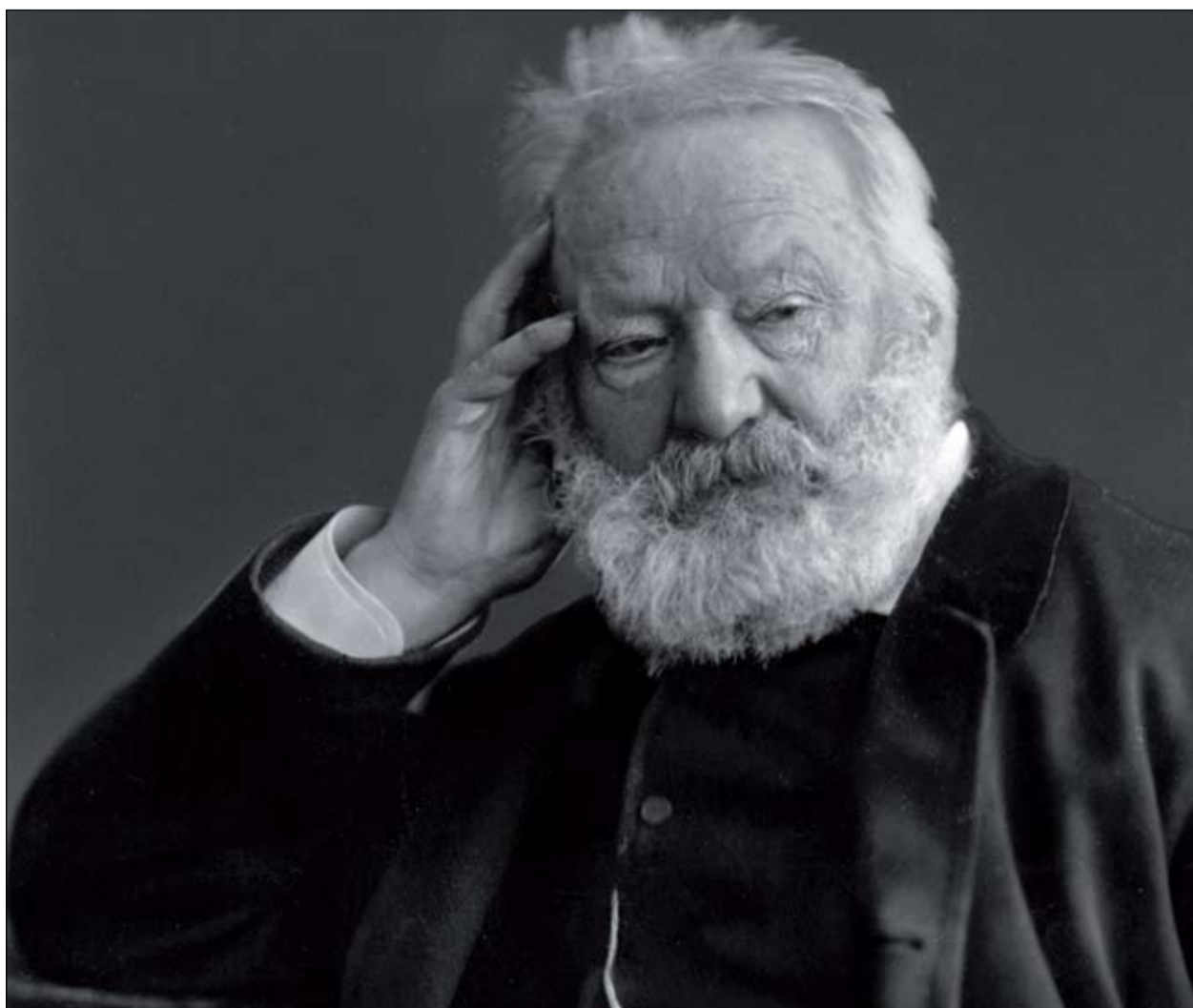
Projekt Zukunft - unser Ding!

„Die Zukunft hat viele Namen: Für Schwache ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen das Unbekannte, für die Mutigen die Chance.“ Victor Hugo

Eine *partizipatorische* oder *partizipative* Demokratie (von *Partizipation* - teilhaben, teilnehmen und Demokratie - Volksherrschaft) will politische Mitwirkung möglichst vieler in möglichst vielen Bereichen maximieren. Die öffentliche Willensbildung und der Aufbau einer Zivilgesellschaft sind zentrale Anliegen. Dabei steht die Ausdehnung des Demokratieprinzips auf alle gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereiche sowie der Privatsphäre im Mittelpunkt. Es handelt sich um eine alternative *Demokratiethorie*, die so in der Praxis (bisher) nur in Ansätzen umgesetzt ist. Soweit *Wikipedia*.

Mitbestimmung

Es geht also um verstärkte Demokratie. Um die Stärkung der Parlamente durch partizipative Demokratie. Politische und soziale, individuelle und kollektive Freiheits- und Teilhaberechte im Sinne realer gesellschaftlicher und politischer *Mitbestimmung*, die keine leere Floskel darstellt, gehören in einer wirklich demokratischen Gesellschaft zusammen. Demokratische Kontrolle und Mitbestimmung in der Wirtschaft, im Staat, in den Massenmedien, in Bildung, Wissenschaft und anderen Gesellschaftsbereichen müssen dementsprechend ausgebaut werden. Betriebe und Belegschaften dürfen nicht länger zur Verfügungsmasse von Finanzinvestoren degradiert werden. Genau so wenig wie demokratisch gewählte Politiker nicht zu deren Marionetten werden dürfen. Mitnichten! Diese Zeiten müssten doch heuer aufgrund der fatalen Ereignisse, die über uns alle, den Beschäftigten, aber auch den mittelständischen Betrieben unverschuldet hereingebrochen sind, doch wirklich vorbei sein! Allein schon dieser Fakt müsste doch eigentlich auch die Solidarität von seriösen Arbeitgebern mit ihren Beschäftigten fördern und sinnlose Konfrontationen, die durchaus überflüssig sind, und für unseren historisch gewachsenen sozialen Frieden, der uns doch so wichtig sein müsste (siehe Instrument Index), strikt zu vermeiden helfen. Die Erweiterung der demo-



kratischen Mitbestimmungsrechte durch partizipative demokratische Prozesse und ihre konkrete Umsetzung muss doch in der Tat als kurzfristiges Ziel gelten.

Soziale Krise

Die Diskussion um die vielfältigen *Werte* der Demokratie ist heuer allgemeines Thema im Kontext der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise geworden, einer Krise, die längst zu einer sozialen Krise geworden ist und die sich durchaus schon zu einer Gesellschaftskrise, gar einer fundamentalen Krise der Demokratie, entwickelt hat. Doch kann sie uns allen auch ein erfrischender Motor in Richtung Aufbruch sein, eine Aufforderung zur demokratischen Reaktion, dies aufgrund des Versagens unserer sogenannten Eliten, die entweder ihre Gier oder auch ihr Versagen bestens und armseligst unter Beweis stellen konnten. Mit fatalen Folgen. Die neoliberalen

Auswüchse des rücksichtslosen Kapitalismus haben die Grundlagen von Demokratie als Herrschaft des Volkes untergraben. Wahlen werden zur Farce, zur Vergewaltigung der Demokratie, wenn sich die Gewählten ihre Entscheidungen von Großunternehmen und den Vermögenden diktieren lassen und so der demokratischen Kontrolle entziehen. Es gilt also die nachhaltige Stärkung aller demokratischen Möglichkeiten einer modernen Gesellschaft mit der, vom Zeilenschreiber oft erwähnten, demokratisch-solidarischen Gemeinschaft der Zukunft als erklärtes Ziel. Dafür brauchen wir, die Bürgerinnen und Bürger dieser, unserer Gesellschaft, denn aus uns als Akteuren der Demokratie besteht ebendiese Gesellschaft in der wir leben, und die wir für die Zukunft mit entsprechenden erweiterten Rechten und Ressourcen *fit* machen müssen, neue Initiativen in Form von nützlichen partizipativen Instrumenten. *Fit ma-*

chen, ein Ausdruck, der in letzter Zeit von den Vertretern der politischen Klasse so gerne bemüht wird. Ressourcen und erweiterte Möglichkeiten, um auf gleicher Augenhöhe mit Regierungen und Verwaltungen agieren zu können. Die Parlamente müssen durch die Regierungen nicht nur frühzeitiger und umfassender informiert, sondern auch stärker mit einbezogen werden. Die parlamentarische Öffentlichkeitsarbeit gilt es zu stärken. Positionen von Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbänden müssen auch und eben in diesem Sinne frühzeitig gehört werden.

Neues Modell in Deutschland

Unser deutscher Nachbarstaat scheint jedenfalls neue Wege in diesem Gesamtkontext der partizipativen Demokratie zu gehen. Ein „dickes Ding“, so ein *stern*-Kommentar, dass es bisher noch nicht gegeben hat. Man unternimmt ein Experiment „Zukunft“,

dies um fünf bis zehn Jahre vor auszublicken und neue Ideen für das Land herauszufiltern. Hierbei werden nicht nur renommierte Wissenschaftler und erfahrene Praktiker aus Wirtschaft und Gesellschaft herangezogen, sondern parallel zu den Experten können ab Februar dieses Jahres ebenfalls interessierte Bürger auf einer speziellen Homepage eigene Vorschläge präsentieren - und darüber abstimmen. Die Fragestellungen und das Themenspektrum sind weit: Wie wollen wir leben? Wie und was wollen wir künftig lernen? Der Kampf gegen Burnout, ein erfülltes Leben im Alter bis zu neuen Wegen der Bürgerbeteiligung sowie Fragen der Integration von Migranten. Desweiteren thematisiert man die Kapitalbeteiligung von Arbeitnehmern, faire Löhne und den Schutz vor dem Terror der Finanzmärkte. Es sieht also so aus, als wäre die politische Klasse, der es in den letzten Jahren gelungen ist, mit höchstem Erfolg dafür zu sorgen, dass der Graben zwischen Politik und Bürgern immer tiefer geworden ist, sowie sämtliches Vertrauen genauso erfolgreich zu verspielen, endlich erwacht. Denn für die Politik geht es in der Tat um sehr viel, nämlich die Erkenntnis, die Botschaften aus einer Parallelwelt, gemeint ist das echte Leben, der Alltag des tumben Wahlvolks, endlich ernst zu nehmen und diese in Form des künftig eintrödelnden Ideenmaterials nicht nur zu hören, sondern auch möglichst viel davon umzusetzen.

Auch wir, in unserem Land, visiert ist selbstverständlich die *classe politique* und ihre Protagonisten, sollten uns einer allgemeinen und aktiven Denkfabrik Zukunft nicht verschließen. Denn im Endeffekt ist das Projekt Zukunft unser *aller* Ding!

Und: „...für die Mutigen die Chance!“ So Hugo.

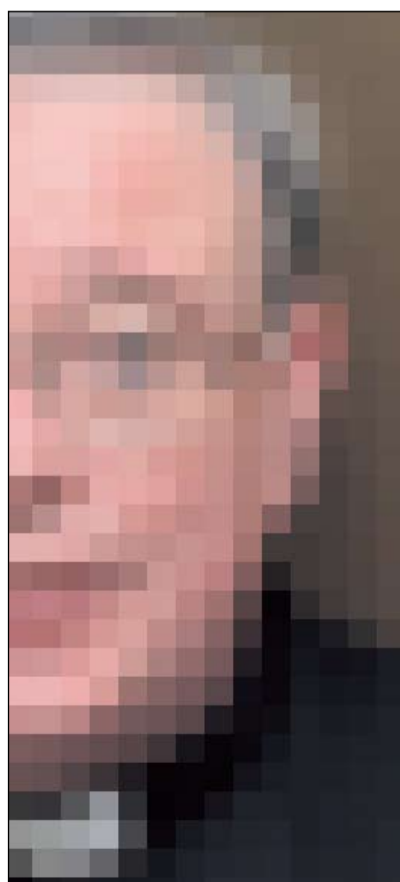
Frank Bertemes

De Gëftzweg am Signal

Erzbischof und Index

„In der Krise nicht vergessen zu teilen“, titelte das Bistumsblatt mit fragwürdigem Verständnis von Wahrheit und Recht vollmundig nach dem Neujahrsempfang des SJ-Erzbischofs.

Dass die katholische Kirche mit dem Teilen ob ihrer Reichtümer diverser Natur in der Tat am allerwenigsten Probleme hätte, wenn sie denn wirklich teilen würde, dürfte wohl jedem bekannt sein. Man darf also auf die Taten nach den champagnergeschwängert geträllerten Tönen anlässlich einer sehr richtungsweisenden Neujahrrede des Jesuiten in Erzbischofswürden gespannt sein. Auch die konkrete Androhung des Erzbischofs, Mitglied des sehr umstrittenen Jesuitenordens, unser aller Marienland mit demagogisch-jesuitischen Kanzelreden als Oktavprediger dieses Jahres zu beehren und seine ausgedrückte Vorfreude auf seinen populär-folkloristischen Auftritt als Springer auf Echterbacher Pflastersteinen anlässlich des diesjährigen Willibrorduskultus und Volksfestes Springproz-



sion, dürften beachtenswerte Highlights der Catholica-Agenda darstellen. Das alles dürfte uns glaubensresistente Lohnempfänger des leider immer noch pfäffischen Ländchens eher amüsant vorkommen, eines allerdings mit Sicherheit nicht. Seine jesuitisch-politischen Statements. Da ereifert sich dieser durchaus politische Erzbischof, der schon einiges an entsprechendem Jesuitentheater (ein historischer Begriff!) ungefragt aufgeführt hat, doch tatsächlich, in die heuer heftige Indexdebatte einzugreifen. O-Ton *Luxemburger Wort* vom 13. Januar, bezeichnenderweise ein Freitag: Er, Jean-Claude Hollerich, könnte sich damit anfreunden (sic!), wenn der Index den Haushalten mit *niedrigem Einkommen* vorbehalten wäre. Und wie steht es mit der Kaufkraft des Mittelstandes? Will dieser politische Erzbischof, der mit allen Mitteln den laizistischen Staat verhindern will, auch noch den Sozialdialog beeinflussen, den Anfang vom Ende des Index' als bewährtes Instrument des sozialen Friedens einläuten, indem er uns dann wohl in Bälde und ex cathedra seine Grenze ei-

nes „niedrigen Einkommens“ im sehr teuren Luxemburg definieren wird? Man darf also durchaus gespannt sein.

Wo leben wir eigentlich? Wo bleibt die LSAP, die sozialistische Partei, die Partei des Laizismus? Auch in dieser Diskussion? Verharrt sie weiterhin in ihrer mehr als bedenklichen stillschweigenden Haltung? Genau wie in der Frage der mehr als zeitgemäßen Trennung von Kirche und Staat, in der sie der CSV als Lakaien des Bistums tatenlos das Terrain überlässt?

Bedauerlich, eigentlich inakzeptabel!

Franky-de Gëftzweg

Le Signal

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes Herausgeber: FNCTTFEL-Landesverband

Verantwortlich für den Inhalt: Carlo Thissen, Generalsekretär

63, rue de Bonnevoie -
L-1260 Luxembourg -
Tél.: 48 70 44-1
Fax: 48 85 25
www.landesverband.lu
secretariat@landesverband.lu

Redaktion:
Jean-Claude Thümmel,
Frank Gilbertz
Koordination:
Monique Rommes

E-mail:
lesignal@landesverband.lu

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Die gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.

Abonnement:
Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nichtmitglieder können "Le Signal" über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Polygraphic Communication

Versand:
POLYPRINT SA
Esch/Alzette
Tel.: 54 13 82
Fax: 54 13 87