



Mylène BIANCHY

14. Februar 2017 – Dienstag morgen, strahlender Sonnenschein.

Mit einem „Ich bin dann mal weg!“, verabschiede ich mich von unserer Sekretärin, springe ins Auto Richtung Brüssel. Schnell noch einige Besorgungen und dann... klingelt schon wieder dieses Smartphone. Es ist das Büro. „Vermisst Du mich schon?“, scherze ich mit Marianne. Am anderen Ende der Leitung hallt ein einziger Satz noch einige Augenblicke nach: „Es gab eine Kollision in Bettemburg zwischen einem Güter- und einem Personenzug.“ Brüssel rückt in weite Ferne.

Nur wenig Lärm

Die Informationen sind im Augenblick karg. Verständlich. Schnell einige Telefonate zwecks Tages-

Betroffenheit – Traurigkeit – Empörung

planänderung, der FCPT-Präsident wird abgeholt und zügig machen wir uns auf den Weg zum Unfallort. Blaulicht und Sirenengeheul begegnen uns auf der Autobahn.

Vorort angekommen, wimmelt es nur so von Polizei, Feuerwehr, Rettungsdiensten und Eisenbahnern – und doch herrscht eine erdrückende Stille. Es ist kaum Lärm zu hören. Diejenigen die schon vor Ort sind, arbeiten professionell und präzise. Es wird überlegt, abgewogen und dann gehandelt. Schritt für Schritt.

Betroffenheit

Wer ankommt, braucht einen Moment. Es ist eine unbeschreibliche Betroffenheit zu spüren. Immer wieder fallen die gleichen Sätze: „Ich fühle mich 10 Jahre zurückversetzt. Damals in Zoufftgen war ich auch am Unfallort.“ Und was machen wir? Kollegen ansprechen, ihnen zuhören, Informationen einholen, Mitdenken und auf den einen oder anderen Schritt, der jetzt unternommen werden sollte, aufmerksam machen.

Es heißt, dass nur sehr wenige Menschen im Zug waren; dass der französische Lokführer und seine Kollegin, die Zugbegleiterin, schon ins Krankenhaus abtransportiert wurden. Beide sind zum Glück nur leicht verletzt.

„Unser Mann ist noch irgendwo da drin!“

Die Worte kommen vom Chef der Zentralwerkstatt. Ich blicke auf das Wrack, ein riesiger Haufen: Die Lok des Güterzugs hat den ersten Teil des Doppelstockwagens wie den Deckel eine Sardinendose aufgeschraubt. Fieberhaft wird nach unserem Kollegen gesucht, Stunde um Stunde. Es dauert bis in den frühen Abend hinein. Dann wird sein Leichnam geborgen.

Vor Ort steht die Welt, trotz dem eifrigen Treiben, irgendwie still. Parallel aber überschlagen sich schon kurz nach dem Unglück die Nachrichten. Die Presse hat Witterung aufgenommen. In Windeseile sind die ersten Bilder des Unfalls im Netz, der Fluch der Spekulationen greift um sich. Es dreht sich alles um die Frage, wie so etwas passieren konnte.

Arbeiten im Akkord

In den folgenden Tagen laufen die Bergungsarbeiten auf Hochtouren. Sehr achtsam werden die verkeilten Fahrzeuge getrennt, teils auseinander gezogen, teils mit Schweißbrenner voneinander geschnitten. Ein schwierige und auch gefährliche Arbeit. Güterwagens und Zugab-

teile werden auf die Seite gestellt oder abtransportiert.

Währenddessen werden die Köpfe zusammengesteckt. Prioritäten in Bezug auf die bevorstehenden Reparatur- bzw. Instandsetzungsarbeiten müssen festgelegt werden. Nur so kann ein reibungsloser Arbeitsverlauf gewährleistet werden.

In den folgenden Tagen sind bis zu 60 Kollegen gleichzeitig am Werk. Schon am Tag des Geschehens mussten unsere Kollegen über der gesamten Länge des Streckenabschnitts die Oberleitungen entfernen, auch um weitere Schäden zu vermeiden. Teile des Schienenstrangs werden ersetzt, neue Oberleitungen gezogen, die Signalisierung repariert. Rund um die Uhr sind unsere Kollegen im Einsatz.

Fortsetzung auf Seite 3

Sie lesen in dieser Nummer

2-3	Aktuelles
4	Delegation Centrale
5-6	Sektionen
7-8	Kommissionen
9	ETCS
10-11	Gerechte und soziale Welt
12	FCPT-Fürsorgekasse



SEKTION OSTE

Invitatioun

Léiw Kolleginnen a Kollegen,
Heimat si dir häerzlech op eis Generalversammlung agelueden:

Freides, den 24. März 2017 um 18:00
Auer am Relais du Château zu Betzder
(4, rue de Wecker L-6832 Betzdorf)

Nom offiziellen Deel offréiert Sektoun en Owe siessen, dofir méllt iech w.e.gl. bis Freides, den 17. März 2017 un.

Frank Dumont GSM: 661 356 717
Paul Gries GSM: 621 266 935
E-Mail: paul.gries@vonet.lu

De Comité vun der Sektoun



SEKTION ESCH/UELZECHT

Invitatioun

Léiw Kolleginnen a Kollegen,
Heimat si dir häerzlech op eis Generalversammlung agelueden:

Freides, den 31. März 2017 um 18:00
Auer am Restaurant Stella Rosa
(273, rue Metzlerlach L-4441 Zolwer/Metzlerlach)

Nei Kandidature fir an de Comité si wëllkomm a kënnen bis virun der Generalversammlung bei engem Comitésmember entgéint geholl ginn.

Géint 19:30 Auer gëtt eng Agape offréiert, dofir méllt iech w.e.gl. bis Freides, den 24. März 2017 un.

SYPROLUX-Generalsekretariat 22 67 86-1 / Basa 1289

De Comité



SEKTION LETZEBURG

Invitatioun

Léiw Kolleginnen a Kollegen,
Heimat bass du an däi Partner(in) häerzlech op eis Generalversammlung agelueden:

Freides, den 10. März 2017 um 17:00
Auer am Festsall „Nic Braun“ zu Hesper
(rte de Thionville, riets nierwwt der Gemeng)

Nei Kandidature fir an de Comité si wëllkomm a kënnen bis virun der Generalversammlung bei engem Comitésmember entgéint geholl ginn.

No der Generalversammlung gëtt eng Agape offréiert, dofir méllt iech w.e.gl. bis Freides, den 03. März 2017 un.

SYPROLUX-Generalsekretariat 22 67 86-1 / Basa 1289

De Comité



SEKTION ETTELBRECK

Invitatioun

Léiw Kolleginnen a Kollegen,
Heimat si dir häerzlech op eis Generalversammlung agelueden:

Freides, den 17. März 2017 um 18:00
Auer am Café KAELL zu Warken
(18, rue de Welscheid)

Wann een Loscht huet am Comité matzeschaffen, kënnen die lech en op der Generalversammlung melden.

Nom offiziellen Deel offréiert Sektoun en Owe siessen, dofir méllt iech w.e.gl. bis e Méindeg, den 13. März 2017 un.

Tania Pesch GSM: 621 272 754
E-Mail: tania.pesch@gmail.com
Jonny Uri GSM: 621 196 808
E-Mail: urijonny@orange.lu

Mir hoffen lech zahlreich op dësem Owend kënnen ze begrëssen.

De Comité vun der Sektoun

Generalversammlung vum de Sektoune a Kommissioune 2017:

10.03.2017	Sektoun Lëtzebuerg
17.03.2017	Sektoun Ettelbrëck
23.03.2017	TM-Kommissioun
24.03.2017	Sektoun Osten
31.03.2017	Sektoun Esch
05.04.2017	Services Centraux
07.04.2017	BU-Kommissioun
10.04.2017	EI/AV-Kommissioun

Save the dates



SEKTION PETINGEN

Vorankündigung

Ausflug der Sektion Petingen nach Prag

Für den diesjährigen Ausflug der Sektion Petingen geht es nach Prag. Der City-Trip findet vom 27. Juli bis zum 31. Juli 2017 statt.

Dabei ist zu beachten, dass die Plätze begrenzt sind!

Nach Berücksichtigung der Teilnehmerzahl beteiligt sich die Sektion Petingen an einem Teil der Kosten.

Weitere Informationen werden in den kommenden Ausgaben des Transport mitgeteilt.

Der Vorstand der Sektion Petingen

Betroffenheit – Traurigkeit – Empörung (Leitartikelschluss)

Aus Traurigkeit wird Nervosität

Und was passiert währenddessen? Man kommuniziert, viel und schnell, über Pressekonferenzen, Interviews und Stellungnahmen, sowohl die CFL-Direktion als auch die Gewerkschaften. Unter die Betroffenheit mischt sich Traurigkeit über das Ausmaß des Geschehens; über den Verlust eines Familienmitgliedes, eines Freundes, eines Kollegen. Aus der Traurigkeit entspringt spürbare Nervosität. Sie zieht sich durch den gesamten Betrieb. Wieso? Weshalb? Warum? Und keine Antworten in Sicht. Stattdessen jagt ein Gerücht das andere. Beide Blackboxen werden gefunden und von der Justiz beschlagnahmt. Ein Experte wird genannt. Und die Wartezeit geht in die Verlängerung. Wir warten mit.

Spekulation ist etwas für Besserwisser

Das Einzige was wir tun können ist nachdenken, unter uns verschiedene Hypothesen erstellen. Nicht der Spekulation halber, das überlassen wir den unzähligen Besserwissern in den sozialen Netzwerken. Nein, wir wollen bereit sein für den Moment, in dem die Analyse des Unfalls bekannt wird. Dann fängt unsere Arbeit an, dann gilt es sich an der Lösungsfindung zu beteiligen, um Schwächen oder Fehlerquellen

besser zu entdecken, abzufedern, gar zu verhindern.

Bereit, den Zugfahrbetrieb aufzunehmen

Knapp eine Woche nach dem tragischen Unfall stehe ich auf der Brücke und blicke auf die Strecke. Ich sehe die Kollegen, wie sie im Gleis arbeiten. Einzig die Güterwagons auf der Seite erinnern an das Geschehen vom 14. Februar 2017. Wir sind bereit, den Betrieb wieder aufzunehmen. Und das verdankt die CFL dem unermüdlichen Einsatz seiner Mitarbeiter. Jedem einzelnen gebührt unser Respekt und unser Dank.

Ein Dolchstoß, der seines gleichen sucht

Bei ihrem Anblick überkommt mich unbeschreibliche Empörung über den Dolchstoß vermeintlicher Kameraden aus der Gewerkschaftsszene jenseits der Landesgrenze. Dort wird sich erdreistet, uns die Sicherheitskultur abzusprechen. Man weigert sich die eigene Kundenschaft zu befördern, hantiert mit falschen Zahlen und alles selbstverständlich unter dem Deckmantel der Anonymität.

Das ist klein sehr klein. Und vor allem eine Ohrfeige ins Gesicht eines jeden unserer Lokführer, die ihren Dienst pflichtbewusst wieder aufnehmen. Diese Aussagen, die



*Il est des douleurs difficiles à consoler
mais quelques mots peuvent les apaiser.
Quand le chagrin aura pu s'enfuir,
il restera les meilleurs moments.*

Attristés et profondément touchés, nous déplorons la mort tragique de notre collègue

Manuel Morales

mécanicien principal

survenue lors de l'accident ferroviaire, le 14 février 2017. Nous exprimons nos plus sincères condoléances à la famille et aux proches en deuil.

dann anscheinend gar nicht so gemeint waren, sind eine Frechheit gegenüber jedem einzelnen unserer Kollegen die Tag und Nacht gearbeitet haben, um den Unfallort zu räumen und Instand zu setzen. Zu den unglaublich solidarischen Kameraden, gesellen sich wieder diese Besserwisser in den soziale Netzwerken.

Ein kleiner Tipp an eine Reihe geschätzter Pendler aus dem alten Gallien: Es sind eure eigenen Landsleute gewesen, die euch am Bahnhof stehen gelassen haben. Sie haben euch wegen irgendwel-

chen Machtspielchen als Geisel genommen. In Luxemburg pflegen die Gewerkschafter einen etwas anderen Sozialdialog, der dann auch wesentlich öfters von Erfolg gekrönt ist. Nun denn!

Heute schreiben wir den 21. Februar 2017: die Sonne scheint und unsere Züge rollen. Die Gedanken wandern zu den Hinterbliebenen unseres Kollegen. An dieser Stelle drücken wir ihnen unser tief empfundenes Beileid aus und wünschen ihnen Kraft in dieser traurigen Zeit

mb

Im Einsatz rund um die Uhr: Danke Euch allen!



Arbeiten an den Gleisen: Schienen werden ersetzt



Arbeiten an der Signaltechnik



Mit viel Achtsamkeit werden lose Teile abgetrennt



Die 2. Blackbox wurde gefunden. un versucht man das Gerät zu entnehmen.



Maschinenteile werden zum Abtransport verladen.

Fotos: pix

Sitzung der Délégation Centrale vom 10. Februar 2017

SYPROLUX fordert Bilanz in Bezug auf den Schichtplan des S21

Gleich zu Beginn der Sitzung geben wir als SYPROLUX eine Stellungnahme in Bezug auf den Schichtplan des S21 ab. Wir erinnern daran, dass im vergangenen Sommer die Zentraldelegation dem Prinzip der Einführung des Schichtplans zugestimmt hat. Diese Zustimmung war und ist klar eine Bilanz und Überprüfung der Einsatzfähigkeit gekoppelt.

Der Zeitpunkt Bilanz zu ziehen ist nun gekommen, daher soll nun im Bericht dieser Zentraldelegation vermerkt werden, dass die Sozialpartner diese Bilanz in der anstehenden Sitzung des „comité mixte“ vom 07. März 2017 erwartet wird.

Des weiteren warten wir noch immer auf einen „tableau de service“, welche den realen Gegebenheiten des MI-Betriebes gerecht werden.

Solche Schichtpläne sind an und für sich jetzt schon unentbehrlich, will man genauere bzw. verlässliche Personalbestände berechnen.

Ein neues Ausbildungskonzept für die Lokführer

Die Grundausbildung für Lokführer soll übersichtlicher und effizienter gestaltet werden. Man kehrt zum Prinzip der Module zurück. Das Konzept steht auf 4 Pfeilern: die Ausbildung zum Erhalt einer Lizenz, die theoretische Ausbildung, ein mündlicher Teil und das praktische Erlernen des Berufs. Alle Module enthalten Zwischenbilanzen und Abschlussprüfungen. 60% der Punkte braucht der Kandidat zum Bestehen eines Moduls. Raselt er durch eine Prüfung besteht eine zweite Chance. Erreicht er die 60% ein weiteres Mal nicht, wird er von der Ausbildung ausgeschlossen und entlassen.

Durch besagte Zwischenbilanzen sollen eventuelle Defizite oder Lernschwierigkeiten frühzeitig entdeckt werden, um diesen so entgegen zu steuern bzw. zu beheben. Ein Plus an Neutralität erwartet man sich durch die Tatsache, dass die „Formateurs“ nicht ebenfalls als „Examineurs“ auftreten. Wichtig ist ebenfalls, dass während der praktischen Prüfung auf dem Lokführerstand keine Fragen gestellt werden. Es wird sich einzig und allein auf das Fahren konzentriert. Des Weiteren wird das Prinzip des „tuteur/patron de stage“ beibehalten.

Die Personaldelegation bejaht das neue Ausbildungskonzept.

Am 1. März 2017 soll es ein erstes Mal angewandt werden. Einig ist man sich, dass am Ende des Ausbildungszyklus Bilanz gezogen werden muss.

Personalbestand 2018

In Punkto Berechnung und Aufstellen des Personalbestandes 2018 versucht die Generaldirektion unseren Forderungen nach mehr Informationen und mehr Transparenz Rechnung zu tragen.

Derzeit führen die Abteilungen RH und FI Einzelgespräche mit sämtlichen Dienstsparten. Durch den überarbeiteten Berechnungsmodus erwartet man sich verlässlichere Zahlen, welche den realen Gegebenheiten und Bedürfnisse entsprechen. Man ist auch dabei Informationen zu Postenbesetzungen im Vergleich zu den einzelnen Laufbahnen herauszufiltern. Ende Februar sollen der Personalvertretung im Rahmen der DC restreinte die Zahlen vorgelegt werden.

Wegeunfälle: bei Schwierigkeiten, bitte melden!

Der Personalvertretung ist zu Ohren gekommen, dass in einigen Fällen eines Wegeunfalls zu Schwierigkeiten bei deren Anerkennung durch die „assurance accidents“ kam. Es handele sich dabei um fehlende Informationen seitens des Arbeitgebers.

Da es in letzter Zeit zu keiner Abänderung der Prozeduren in solchen Fällen kam, schlägt die CFL-Direktion vor, dass betreffende Mitarbeiter sich mit ihrem persönlichen Fall direkt an die RH-Abteilung wenden sollen. DG bekräftigte, dass man selbstverständlich versuchen wird den Betroffenen zu helfen.

Congé social: abwarten was sich beim Staat tut

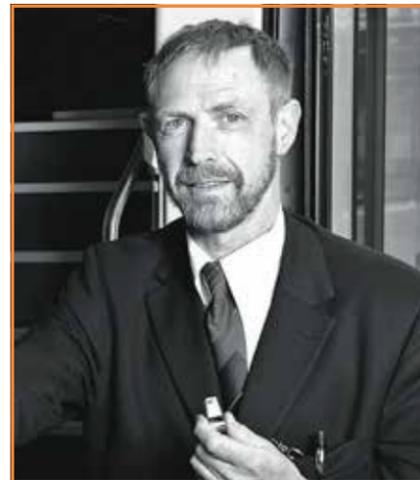
Im Zuge des „accord salarial“ im öffentlichen Dienst soll es ebenfalls eine Anpassung des so genannten „congé social“ kommen. Bis dato sind diese Freistunden nicht beim den CFL geregelt. Nun wartet man auf die Ausführungsbestimmungen beim Staat, bevor man als CFL-Direktion Position bezieht. Der „congé social“ soll es dem Mitarbeiter z.B. erlauben ein Kind oder



Mylène BIANCHY



Isabelle FABER



Joël SCHMIT



Ed MALLINGER

ein nahes Familienmitglied zu einem Arzttermin zu begleiten.

Postes à responsabilité particulière: nächste Runde

Die RH-Abteilung hat einen Leitfaden ausgearbeitet, welcher eine ganze Reihe von Kriterien enthält, die in Betracht gezogen werden sowohl für die Bestimmung als auch die Besetzung dieser Posten. Ende Februar will die RH-Abteilung Bilanz ziehen über von den Dienstzweigen eingereichten Vorschläge. In diesem Zusammenhang wartet die Arbeitsgruppe „réforme administrative“ gespannt auf weitere Informationen.

Dienstreisen: ein langwieriges Dossier

Der Präsident der Zentraldelegation wird das Thema anlässlich der bevorstehenden Sitzung der „Services Centraux“ unterbreiten. Er selbst übernimmt die Mission die benötigten Informationen von den betroffenen Mitarbeitern zusammen zu tragen.

Es tut sich was bei den „plans d'évacuation“ im TM

Die CFL-Direktion teilt mit, daß besagte Pläne in Ausarbeitung sind. Des Weiteren sollen im Zeitraum vom 31. März bis zum 30. Juni 2017 sämtliche Dokumente in Zusammenhang mit der „consigne incendie“, die Standorttafel der Rauchmelder, sowie die „consigne incendie atelier“ aushängen, verteilt und einsehbar sein.

BLZ: SYPROLUX rückt nicht vom Prinzip des „accueil personnalisé“ beim PAT ab

Es wird laut darüber nachgedacht den „poste de commande“ für das Zugbegleitpersonal aus der „Feschhaal“ im Rahmen des Projektes der Betriebsleitzentrale (BLZ) abzuziehen. Ein Gedanke der uns als Gewerkschaft und den Verantwortlichen des AV vor Ort arg missfällt. Momentan ist der „poste de commande PAT“, welcher rund um die Uhr besetzt ist, eine wichtige Anlaufstelle für unser Personal im Bahnhof Luxemburg, wenn dieser abgeschlossen ist. In

Punkto Brandschutz spielt die Leitstelle eine wichtige Rolle. Zieht man die Kollegen aus der „Feschhaal“ wird unweigerlich der Empfang der Zugbegleiter bei Schichtbeginn zu Kurz kommen. Und besonders dieser Aspekt beunruhigt uns. Die gleiche Überlegung gilt in Fällen eines Übergriffs auf unser Personal.

Nun soll dieses Thema nochmals in der kommenden Sitzung beim AV-Dienstchef aufgeworfen werden und zwar in Präsenz der Präsidenten der beiden Gewerkschaften SYPROLUX und Landesverband und des Präsidenten der Zentraldelegation.

Site CRM/BAS: Wokin mit den Autos?

Mit dem Parkraum verhält es sich wir mit Büroräumen: beide sind heißbegehrte Mangelware.

Derzeit läuft eine Studie, welche das Verkehrsaufkommen auf und rundum den Standort des CRM untersucht. Ebenfalls erwartet man sich neue Erkenntnisse sowohl aus dem Mobilitäts- als auch dem Parkraumkonzept. Allen Falls bemüht man sich einen Maximum an Parkraum zu gewinnen, wohl wissend, dass die CFL nicht der Entscheidungsträger ist.

Umfrage „bien-être au travail“: wo bleiben die Resultate?

Bis dato wurden nur grobe Resultate der Umfrage bekannt. Man hat eine so genannte DNS des Betriebes erstellt, in anderen Worten Kriterien auf die es ankommt und darüber entscheiden ob der Pendel ins Positive oder Negative schlägt. Stärken und Schwächen wurden herausgefiltert.

Doch eine genaue Analyse und weitere Aufgliederung der Resultate

fehlen noch. Als SYPROLUX werden wir daher nicht müde immer wieder zu unterstreichen, dass je länger man mit konkreten Analysen hinter dem Berg hält, das Misstrauen bei der Belegschaft wächst.

Sowohl in den Vorträgen vor dem CFL-Verwaltungsrat, als vor dem Zentralausschuss, sowie im CFL-Inside, ging recht wenig die Rede über die weitere Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern, bzw. mit der Arbeitsgruppe, die zum Zweck dieses Unterfangen gegründet wurde. Gelinde gesagt: ein schlechter Schachzug.

Deshalb fordern wir schnellstens Informationsversammlungen für sämtliche Personalvertreter bzw. Ersatzdelegierte einzuberufen. Schließlich sind es ja auch sie die als erste mit Fragen zu der Umfrage konfrontiert wurden und noch werden.

Die Direktionsseite hat dem zugestimmt. Des Weiteren werden die Statistiken weiter verfeinert, um eine klarere und verständlichere Sicht auf die Dinge zu haben.

Wir haben unseren Personalvertretern ebenfalls angewiesen dieses Thema in ihren jeweiligen Sitzungen beim Dienstchef zur Sprache zu bringen.

Nur auf Grund klarer Resultate können Verbesserungsmaßnahmen ausgearbeitet werden in den Bereichen in denen es nötig ist.

Klar ist im Moment, dass auf den Themen der Kommunikation, der Entscheidungsprozesse, sowie der Kundenorientierung Handlungsbedarf ist.

Ethik, Respekt und Anerkennung sind ebenfalls Bereiche in denen die CFL aktiv werden muss.

Joël SCHMIT,
Mylène BIANCHY

Journées improductives: zuerst mal die nackten Zahlen

Was lange währt, wird nicht unbedingt gut, aber zumindest weiß man ungefähr voran man ist. Diese Erkenntnis ziehen wir aus den Zahlen der „journées improductives“ vom 31. Dezember 2016.

In Punkto nicht gewährte Ruhetage, bzw. Feiertage liegen die Kategorien S und T mit 36 Tagen pro Mitarbeiter an der Spitze.

Mit 19 Tagen Rückstand bei Urlaubstagen pro Mitarbeiter liegt die Gruppe der PAT vorne. Von insgesamt 78 628 Tagen Rückstand verbuchen die Kategorien:

S+T mit 248 Mitarbeitern	10044 Tage
IF mit 379 Mitarbeitern	9854 Tage
Cem mit 343 Mitarbeitern	8575 Tage
PAT mit 327 Mitarbeitern	8175 Tage

Die Zahlen von 2015 werden den Personalvertretern noch gestellt. Auf den Vergleich und den daraus resultierenden Trend sind wir gespannt.



SEKTION PETINGEN

Bericht der Generalversammlung vom 3. Februar 2017 in Petingen



Foto: Jonny Uri

Unsere Generalversammlung 2017 fand wie jedes Jahr im Hotel Threeland in Petingen statt.

33 Mitglieder waren anwesend wovon 30 bis zum Abendessen geblieben sind. Vertreten waren fast alle Abteilungen. Aktive wie pensionierte Mitglieder haben unsere Einladung positiv angenommen.

Gekommen war auch der ganze Vorstand des SYPROLUX.

Der Präsident der Sektion Petingen, Ivo Carlizzi, eröffnete die Generalversammlung mit der Begrüßung der erschienenen Gewerkschaftsmitglieder und bedankte sich bei ihnen für ihre Anwesenheit.

Anschließend ergriff der Sekretär, Mika Mascia, das Wort und bat um eine Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder. Dann stellte er den Aktivitätsbericht der Sektion vor.

Darauf folgend stellte auch der Kassierer, Henri Jenetten, seinen Finanzbericht für das Jahr 2016 vor und dieser wurde folglich von den Kassenprüfern angenommen.

Jetzt war die teilweise Neuwahl des Vorstands an der Reihe. Jedes Vorstandsmitglied wurde auf seinen Posten wieder gewählt und bestätigt. Mit Pierre Kneip konnte der Vorstand der Sektion Petingen sogar ein neues Mitglied willkommen heißen.

Danach äußerte sich der Generalsekretär des SYPROLUX, Steve Watgen, und stellte die ersten Resultate der CFL Umfrage vor. Themen wie die neue Haltestelle „Pfaffenthal“ und der neue Fahrplanwechsel im Dezember wurden auch angesprochen.

Etwas später ergriff auch FCPT-Präsident Paul Gries das Wort und sprach aktuelle Themen bei den CFL an. Auch hier wurde das Wohlbefinden am Arbeitsplatz, sowie der Fahrplanwechsel angesprochen. Letzterer wurde aber mehr im Detail besprochen, genauso wie der zukünftige Tram in Luxemburg Stadt bzw. auf dem Kirchberg.

Schließlich hielt auch die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy eine starke Gewerkschaftsrede mit dem Schwerpunkt Wohlbefinden und Sicherheit auf dem Arbeitsplatz. Andere wichtige Themen wurden infolgedessen erwähnt.

Zu guter Letzt wurden noch Jenetten Henri (40 Jahre Mitgliedschaft) und Bintz René (30 Jahre Mitgliedschaft) für ihre lange Gewerkschaftstreue geehrt und beschenkt.

Im Anschluss daran ließ die ganze Sektion Petingen den gemütlichen Abend mit einem leckeren Abendessen ausklingen.

Die aktuelle Zusammensetzungen der Sektion Petingen sieht wie folgt aus:

Präsident	Ivo CARLIZZI
1. Vize-Präsident	Fernand SCHROEDER
2. Vize-Präsident	Pierre KNEIP
Ehrenpräsident	Guy BROSIUS
Sekretär	Mika MASCIA
Kassierer	Henri JENNETTEN
Beigeordneter Kassierer	Terry TANG
Vorstandsmitglieder	Gilles KNEIP, Jeannot STRAUS, Laurent TREIS, Patrick PIERRET, Steve NEVES ROCHA



Jahreshauptversammlung



v.l.n.r.: Erny Fischbach, Serger Bousser, Marc Schwartz, Paul Gries Foto: A. Schilling

Als am vergangenen 16. Februar sich die Mitgliedschaft der lokalen Sektion zur diesjährigen Generalversammlung im Vereinshaus traf, war die Stimmung unter den Anwesenden ob des tragischen und folgenschweren Eisenbahnunfalls zwei Tage zuvor, verständlicher Weise mehr als bedrückend. Niemand vermochte bis dato den bedauernden Vorfall zu erklären, weitere Ursachenforschung ob des Geschehenen wird wohl weiter auf höherer Ebene betrieben!

Eine Schweigeminute galt alsdann dem Opfer und den Verstorbenen der Sektion.

Obschon auf lokalem, gewerkschaftlichem Plan, in der Führungsriege das personelle Nachwuchsproblem sich immer mehr offenlegt, blieb auch 2016 die Aktivität eine sehr rege, wie Schriftführer Serge Bousser festhielt: 7 Vorstandssitzungen wurden abgehalten, ein dreitägiger Ausflug nach München wurde organisiert. Delegationen vertraten die Sektion jeweils bei sämtlichen öffentlichen oder kirchlichen Ereignissen, z.B. dem Wasserbilliger FCPT-Kongress, der 1. Mai Veranstaltung, der Oktave u.a.! Mehrere unserer Leute sind in den verschiedenen Betriebskommissionen, andere im Pressedienst oder der Chorale aktiv. Zukünftige Pläne sollen in einer nächsten Vorstandssitzung besprochen werden! Seit ein paar Jahren stagniert ob der vielen Sterbefälle und wenigen Eintritte, leider die Mitgliederzahl! Nichtsdestotrotz konnte unser Kassenwart Erny Fischbach eine gesunde Kassenlage vorlegen, Entlastung wurde auf Vorschlag der Revisoren Romain Grimaz und Claude Weber bereitwillig zu-

gestanden. Die fünf austretenden Vorstandsmitglieder wurden erneut in ihren Ämtern bestätigt. Dem fünfzehnköpfigem Gremium steht weiterhin Marc Schuster als Präsident vor, neue Vorstandskandidaturen gingen keine ein.

Anschließend war es an der Gewerkschaftsführung langjährige, treue Militanten und Mitglieder mit einem kleinen Geschenk zu würdigen, so für 60 Jahre Mitgliedschaft Thill Marcel sowie Glod-Steinfort Amélie, für 50 Jahre Hansen Josy, für deren 40 Thommes Jos, Schmitz Raymond sowie de la Hamette Mariette, für deren 30 Dillmann Robert sowie Bauer Luc. Entschuldigt hatten sich ein paar Kollegen, andere leider nicht!

Die Thematik des Abends unserer Führungscrow ergab sich ob der bereits erwähnten Tragik fast von selbst: FCPT Präsident Paul Gries, in besagtem Fall wahrlich „the right man on the right place“, wußte die Sachlage genauestens darzustellen, sieht aber aus guten Gründen kaum die Schuldfrage auf interner CFL-Ebene. Auch konnte er die unkontrollierten Aussagen und Drohungen französischer Gewerkschaftler in der Presse nur zurück weisen! Positives sowie Negatives in der weiteren Betriebsorganisation landesweit, blieben daher auch nicht unerwähnt, kurzum „Merci Paul!“

Natürlich ließen wir unsere Getreuen nicht von dannen ziehen, ohne ihnen ein vortreffliches Mahl angeboten zu haben, begleitet von süffigem Moseler!

„auf ein Neues!“

Jos. HANSEN

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion des Services Centraux en date du 1^{er} mars 2017

Monsieur le Directeur Général,
Monsieur le Directeur RH

Par la présente, les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus:

1. L'installation d'évacuation d'air au local de la reprographie.

L'installation d'évacuation d'air au local de la reprographie a été souvent défaillante. Quelles sont les mesures entreprises pour remédier à ce problème? Existe-t-il un problème de santé pour le personnel travaillant dans ce local?

2. Outillage sanitaire.

A certains étages les installations/équipements sanitaires commencent à se dégrader. Est-ce que ce sera prévu de les renouveler? A certains étages l'approvisionnement en savon et essuies mains est peut-être insuffisant. La délégation déplore également l'absence de moyens de désinfection pour les sièges des toilettes.

3. Contrat de nettoyage pour le bâtiment de Direction Générale.

La délégation réceptionne régulièrement des réclamations concernant des manquements dans le nettoyage des bureaux et installations sanitaires. A certains étages le nettoyage des sols des bureaux laisse à désirer. Au rez-de-chaussée les toilettes devraient être nettoyées plus souvent, vu qu'elles sont davantage utilisées. Les plaintes concernent également les stores, dont le nettoyage n'est pas couvert par le contrat de nettoyage.

4. Dossier «space-management».

La délégation entend être informée sur le suivi de ce dossier. Les délégués constatent que dans bon nombre de bureaux les espaces destinés à l'archivage des dossiers demeurent toujours restreints.

5. Construction d'un nouvel bâtiment respectivement rénovation du bâtiment actuel.

La délégation aimerait être informée sur l'avancement des projets concernant la construction d'un nouvel bâtiment, respectivement la rénovation du bâtiment actuel.

6. RH-Access.

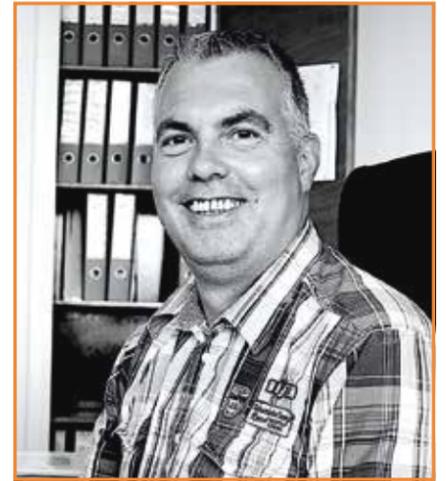
La délégation demande, si le remplissage des fiches A-B ne pourrait pas être intégré dans le système RH- Access.

7. Plateforme informatique.

La délégation demande des informations au sujet du dossier de la plateforme informatique.

pour le SYPROLUX

Alfred KRÄMER



Alfred KRÄMER

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès de la Chargée de Gestion AV en date du 23 mars 2017

Madame la Chargée de Gestion,

Par la présente, les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus :

PAT

1. Est-il possible d'augmenter le nombre d'agents dans les roulements DB et PT? Actuellement 43 agents sont affectés au roulement DB et 21 agents sont affectés au roulement Pt.
2. Les délégués requièrent des informations supplémentaires concernant le projet «BLZ»:
 - Quelle sera la future organisation du PC-PAT?
 - De quelle façon l'accueil personnalisé et l'encadrement des agents PAT sont-ils prévus?
3. Il a été constaté ces derniers temps que bon nombre de clients paient leur titre de transport avec des billets de 10€, 20€ et 50€. Serait-il possible d'installer un changeur de monnaie (Schein- und Münzwechsler) (site Feschhaal)?
4. En sortant du local de séjour, l'agent ne voit pas si un de ses collègues se trouve devant le cash-point. Serait-il possible d'installer une fenêtre dans la porte du local de séjour? (site Feschhaal)
5. Les délégués demandent à ce que soit retirée la rame de 6 voitures DOSTO des trains 6908 et 6835.

Gares satellites

6. Le personnel des guichets aux gares satellites reçoit de nombreuses réclamations concernant un manque accru de communication resp. d'informations au sujet des gestes d'oblitération des titres de transport. Il s'avère que beaucoup de clients ne savent pas qu'ils doivent oblitérer "manuellement" leur titre de transport aux bornes respectives en touchant l'écran. Par conséquent bon nombre de discussions s'ensuivent lors du contrôle en cours de trajet. De plus les clients concernés ont souvent l'impression qu'on ne leur croit pas, s'ils affirment ne pas connaître les gestes exactes. Pourrait-on envisager une campagne de communication resp. apposer des affiches expliquant clairement les gestes correctes?
7. Aussi bien dans la gare de Luxembourg, que sur les gares satellites, les agents rencontrent quotidiennement des problèmes avec le système de vente internationale "BENE". Quelles sont les causes pour ces problèmes? Comment et quand pourra-t-on remédier à cette situation?
8. Depuis janvier 2017, l'ensemble des guichets des gares satellites est équipé d'une imprimante pour émettre des abonnements annuels sur place. L'émission d'un tel abonnement prend environs cinq minutes et est effectuée dans un onglet de confection sur la CSW «Neues Konto erstellen». Une fois l'émission lancée, on ne peut pas commuter entre le système de vente «Verkaufsstelle» d'une part et du système d'émission «Neues Konto erstellen» d'autre part. Il s'ensuit que le délai d'attente pour des clients désirant acheter une simple titre de transport ou tout autre produit, se prolonge. Afin de trouver une solution satisfaisante pour le client et l'agent, les délégués demandent:
 9. la permission de signaler la fermeture temporaire du guichet pour une durée maximale de 5 minutes à l'aide d'un panneau, ou
 10. la mise en place d'une solution informatique permettant de commuter entre les deux modes.
 11. Quelles missions seront attribuées à l'agent titulaire du guichet d'Echternach après la fermeture de celui-ci? L'agent concerné a déjà eu deux entretiens personnels sans qu'une solution n'ait été trouvée selon nos informations.
 12. Le personnel du guichet de la gare de Wasserbillig demande d'adapter les heures d'ouverture le weekend à celles de la gare de Mersch. En effet le personnel de surveillance a remarqué une forte affluence de voyageurs pendant le weekend désirant des renseignements resp. se procurer des billets internationaux autres que ceux disponibles



Joël SCHMIT (Titulaire)



Eric WENGLER (Titulaire)

dans les distributeurs de vente installés sur le quai.

Gare de Luxembourg/Iglu

13. Les délégués désirent être informés au sujet du nouveau concept «guichets» en gare de Luxembourg, ainsi qu'au sujet du nouvel organigramme devenant nécessaire après le départ en retraite du responsable AV (AV2/CVLu).
 - Concernant le poste de travail «Iglu» les délégués remarquent les points suivants:
 - la serrure de la porte d'entrée se bloque souvent, il serait opportun de changer la serrure en question;
 - la porte d'accès ne se ferme pas automatiquement, ce qui entraîne un courant d'air qui ne peut être compensé par le chauffage.
 - il s'avère que l'Iglu est difficilement accessible pour les personnes à mobilité réduite,
 - le personnel se voit confronté avec une clientèle parfois "difficile et pénible", surtout les weekends, pour cette raison une protection visuelle adaptée est demandée.



Tania PESCH (Titulaire)

Divers

14. Les délégués demandent des renseignements quant à la future affectation des agents du bureau "Jumbo" après la fermeture de celui-ci.
15. Les réservistes ainsi que certains titulaires des gares satellites ont demandé à ce que leur bulletin de paie leur soit envoyé à leur adresse postale. Cela éviterait que les bulletins en question traînent pendant des semaines dans des guichets que les agents fréquentent peu.
16. Quand est-ce que les distributeurs de titres de transport sur les quais et haltes seront équipés d'un dispositif acceptant des billets?

Veuillez agréer, Madame la Chargée de Gestion, l'expression de notre parfaite considération.

Les délégués du SYPROLUX
Joël SCHMIT, Eric WENGLER, Tania PESCH

... äere Spezialist fir de Wunnraum



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

GSM: 621 148 941
Tél.: 81 28 26
Fax: 26 81 01 32

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen



Eng nei Ausbildung fir d'mécanicien'en: Back to the Roots!

An enger Réunioun vum 20. Januar 2017 hunn maer als Personalvertrieber an Ersatzdelegéiert vum Service de Formation e neit Ausbildungskonzept betreff d'Basisformatioun fir CEM viigestallt kritt.

Grondausbildung fir eng Lizenz

Am Groußen Ganzen leeft et drop eraus, dass d'Formatioun nees a Modular agedeelt gët. Lass geet et mat enger Grondausbildung mat enger Dauer vun 6 bis 8 Wochen. Dës Formatioun muss de Kandidat packen fir eng Lizenz ze kréien.

Sech duerch d'Theorie kämpfen

Duerno start die theoretesch Ausbildung, nom Grondprinzip: no all

Modul gët en schrëftlechen Examen ofgehaalen.

Deen 1. Examen geet iwer Signalisation, Réglementation, Freinage an ETCS. As deen Deel gepackt, geet et weider mat den Engins moteur, dem Simulator, dem Dépannage an den Stages de conduite.

Modul – Evaluatioun – Examen

Um Enn vun all Modul fënnt eng Evaluatioun vum Kandidat statt. Esou sollen schon fréizäiteg Léier- oder Verständnisschwierigkeiten beim Kandidat festgestallt an behuewen kennen gin. No all Theorie-Modul gët e schrëftlechen Examen ofgehaalen. Et huet een en Examen gepackt, wann een minimum 60% vu den Punkten huet.

No der theoretescher Ausbildung sin Widderhuelungscouren viirgesin. Duerno steet d'Streckekenntnis um Programm, éier de Kandidat dann an den mëndlechen Examen geet. Dësen dréint dann nach eemol em d'Réglementation.

Daat Geléiert verdéiwen an an der Praxis uwenden

Huet de Kandidat och deen Deel mat Erfolleg hannert sech bruecht, geet et un den prakteschen Deel. Och hei zielt de Prinzip, dass no all Modul eng Evaluatioun an dës Kéier e prakteschen Examen as. Dozou gehéieren: d'Conduite/Simulator; den Emplacement appareils/dépannage; d'Conduite en ligne 4000/VP an Ae2000/2200.

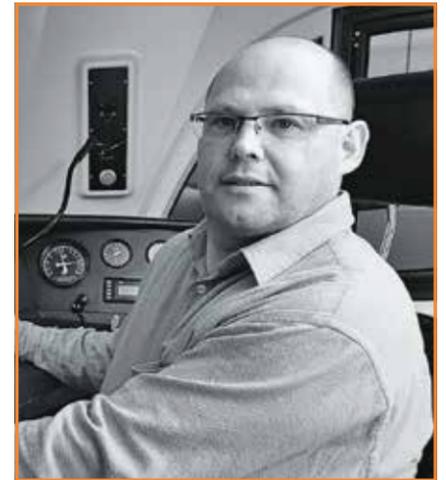
Wéi steet et mat enger 2. Chance?

Duerch de ganzen Prozess vun der Ausbildung gëlt folgenden Prinzip:

No engem theoreteschen, bzw. prakteschen Modul as en schrëftlechen, mëndlechen bzw prakteschen Examen. Huet de Kandidat an deem Examen 60% a méi vun de Punkten huet hien dee Modul gepackt a geet direkt op deen folgenden Modul iwer. Verfeelt hien de Minimum vun 60%, kritt de Kandidat Widderhuelungscouren an kann dann an den Noexamen goën. Daat as séng 2. Chance. Pakt hien beim zweeten Ulaaf säi Modul, geet seng Ausbildung weider. Pakt de Kandidat säi Noexamen nët, as séng Carrière bei der Bunn gegebenfalls séier eriwier. Um Enn vum 2. échec steet de Licenciement. Do spillt et kéng Roll op deen Echec beim éichten oder lechten Modul geschitt.

Viirdeeler vun deem System

D'Ausbildung gët méi iwersichtlech an kloër. All Kandidat kennt dës le départ d'Conditionen vun der Stee.



Georges DEMTUH (Ersatzdelegéierten)

Hei gin Leit fir e Sécherheitsberuff ausgebild, et as duerfir och fir eis als Gewerkschaft prioritär, dass d'Kandidaten iwer eng zolid an déifgräifend Formatioun verfügen.

Duerch de Modulsystem an die reegelméisseg Evaluatioun gin d'Kandidaten besser encadréiert, Defiziter kënnen fréizäiteg erkannt gin an och deen Eenzelnen mierkt méi séier op de Beruff vum Lokführer fir hien geegent as an emgedréit mierkt en op hien selwer fir deen Job gemach as. Doriwer eraus erhofft een sech duerch dee System och e Réckgang vun den Echec'en.

Startschoss den 1. März 2017

Dëse System soll bei der TM-Klasse, déi op den 1. März 2017 agestallt gët, emgesat gin. Mëttlerweil huet d'Délégation Centrale och gréng Luucht gin an hierer Sitzung vum 10. Februar 2017. Eenzegen délicaten Punkt as de Planning vun der ganzer Formation de base. Hei waerten d'Erfahrungswerte an d'Zukunft Opschluss.

Georges DEMUTH
TM-Ersatzdelegéierten

mb

Questions proposées à l'ordre du jour pour la prochaine réunion auprès du Chargé de Gestion TM en date du 23 mars 2017



Romain SCHINTGEN (Titulaire)



Claude NOËL (Titulaire)

Monsieur le Chargé de Gestion,

Par la présente, les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus :

1. Les délégués ont constaté que le préavis de recertification CFL de 3 semaines n'est pas toujours respecté. Une solution à ce problème est de rigueur.
2. Les délégués désirent être renseignés quant aux nouveaux uniformes pour les cem.
3. Horaire mobile: Les délégués demandent s'il est possible de récupérer les heures en surplus (solde +15 heures) dans les plages dites „fixes“?
4. Les délégués demandent une révision des tours Vm08 et Vm14. Un temps de relève pour les cem à Bettembourg ne semble pas être prévu.
5. Y aurait-il la possibilité d'installer un écran au BAS, indiquant les informations sur l'emplacement du matériel roulant?
6. Les délégués désirent être informés sur l'état d'avancement du faisceau R4 au CRM (chemin BAS-voies 220/224).
7. Les délégués demandent à être renseignés sur:
 - l'état d'avancement du point 2016-99, relatif à l'IS307;
 - l'état d'avancement du point 2016-100, relatif au fichier SMJ.

Veuillez agréer, Monsieur le Chargé de Gestion, l'expression de notre parfaite considération.

Les délégués du SYPROLUX
Romain SCHINTGEN, Claude NOËL



Invitatioun

Léiw Kolleginnen a Kollegen,

Heimat si dir häerzlech op eng Visite mat uschléissender Generalversammlung agelueden:

Donneschdes, den 23. März 2017

Visite Luxembourg Air Rescue

Rendez-Vous ass um 16:15 Auer um Site. Aus Sécherheitsgrënn muss der lech bis den 13. März spéitstens am SYPROLUX-Generalsekretariat umellen (Tel: 22 67 86 -1; 4990-1289; syprolux@pt.lu). Dier musst bei der Umeldung d'Nummer vun äerer Carte d'identité ugin. Den Dag vun der Visite musst Dier och d'Carte d'identité bei lech hun.

TM-Generalversammlung

Um 18.00 Auer am Ristorante Gusto, 33 rue Principale zu Sandweiler.

Mat beschte GréiB
TM-Kommissioun

ETCS: tatsächlich ein zwischen den Mitgliedstaaten harmonisierendes europäisches Zugkontrollsystem?



Zunächst mussten die leeren Güterwagen mit einem 90t schweren (Tragkraft bis 300 t) Spezialkran von der nach dem Rangierbahnhof weisenden Gleisung entfernt und auf ein Nebengleis gesetzt werden.

Fotos: A. Schilling.

Interoperabilität war bereits ein Schlagwort und eines der Ziele der 1922 gegründeten UIC. Spätestens im Zusammenhang mit dem tragischen Personen- und Güterzug Zugzusammentreffen in Bettemburg vom 14. Februar, am falschen Ort, zur falschen Zeit dürfen zumindest im vorliegenden Fall an der richtigen Wortwahl des Kürzels ETCS Zweifel bestehen. Denn man kann keinesfalls von einem einheitlichen europäischen Zugsicherungssystem sprechen. Davon ist man weit entfernt. Weil ETCS je nach Land mit Abweichungen in den Modi 0 bis dem schon in Aussicht gestellten Level 3 und ihren Unterteilungen angewandt wird, und in den Vorstufen bis zum definitiven ETCS diese an sich sichere Technik immer noch anfällig für Kinderkrankheiten ist. Seit 2006 ist sie durch EU-Recht eine als Standard vorgeschriebene Technik. Ein Standard der ohne Zeitverlust, aber leider bloß für Neubaustrecken bindend ist. Trotzdem setzt sich ETCS, wenn auch schleppend ebenfalls auf existierenden Eisenbahnstrecken in der ganzen Welt durch. So lange Abnahmeverfahren trotz bestehender Techniknormierung und grundlegender Betriebsverfahren jahrelang dauern*1), steckt ETCS jedoch als einheitliches europäisches Zugsicherungssystem in der Entwicklung fest.

Eigentlich müssten wie schon öfters gefordert die Zulassungen für Lokomotiven, Triebwagen und Wagen europaweit gelten. Wenn

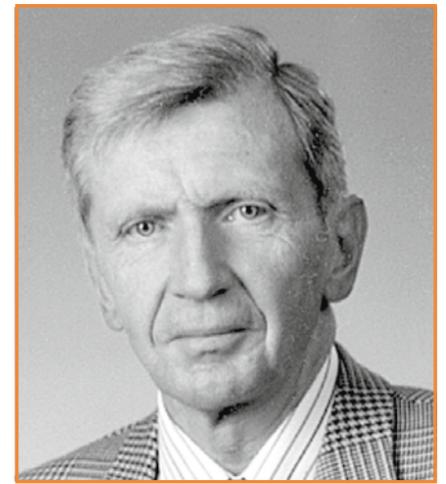
nicht, wie soll dann zum Beispiel der Schweizer Plan funktionieren, künftig die bestellten und teilweise bereits gelieferten, und geprüften allerneuesten Siemens SBB- und BLS Cargo Mehrsystem-Güterlokomotiven vom Typ Vectron MS auf der Güterverkehrsachse des Korridors A Rotterdam-Basel-Genua einzusetzen. Diese Schweizer Lokomotiven sind für den grenzüberschreitenden Einsatz in den Ländern Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, und den Niederlanden vorgesehen, (die Sicherheitssysteme einer neuen Lokomotive erhöhen allgemein den Grundpreis um 20 bis 25%). Alle entsprechenden Traktions- und Zugsicherungssysteme des Nord-Süd-Güterkorridors sind nämlich an Bord der betreffenden Lokomotiven vorhanden.

Für die CFL gilt ähnliches, weil einerseits außer der schon im Laufe des Jahres 2005 mit ETCS eingerichteten Südstrecke Luxemburg-Bettemburg-frz. Grenze bereits alle andere Linien angepasst sind, und die CFL-Rollmaterialausrüstung inzwischen so gut wie abgeschlossen worden ist.

Das Sicherheitssystem MEMOR II+ im Fokus

Nach den ersten Berichten in den Medien, dass trotz Installation von ETCS, das System bereits in Luxemburg für die Zielstrecke Luxemburg-Bettemburg-frz. Grenze (Richtung Thionville wegen der noch ausstehenden Abnahme ausgeschaltet werden muss, stand für den Laien die Hauptursache für das Bettemburger Zugunglück schon kurz danach fest. Es gibt in Luxemburg trotz der streckenseitigen ETCS Ausrüstung und des Rollmaterials in Luxemburg noch eine

der länderspezifischen Lösungen und Besonderheiten. Im Falle einer Zugfahrt Bettemburg-Thionville besteht derzeit noch eine Koexistenz des funktionsfähigen ETCS mit dem überholten MEMOR II+ Zugsicherungssystem. Gemäss Dienstvorschrift Nr. 22 vom 21.4.2009 kann das noch bis Ende Juni gültige MEMOR II+ gegebenenfalls ein- und ausgeschaltet werden (Schalter Z-MEMOR - I.S. Nr. 22 MEMOR II+ - Seite 17). Menschliches Versagen ist somit, unter welchen Umständen auch immer nicht ausgeschlossen. MEMOR II+ war bereits ergänzt worden, so dass 800m nach der Beeinflussung eine Geschwindigkeit von 60km/h erreicht werden muss, sonst wird eine Zwangsbremmung eingeleitet. MEMOR II+ hätte also logischerweise zumindest theoretisch das Zugunglück spätestens kurz nach dem geschlossenen, aber intakten SFP (Signal fixe principal = Hauptsignal) verhindern können. („...En cas de comportement non approprié ou inadapté aux conditions de circulation, le système provoque subséquentement un freinage



Armand SCHILLING

d'urgence du train" – Généralités - I.S. No 22 MEMOR II+ – Seite 7) „...No deenen 800 Meter ass d'Iwwerwaachung eriwwer an da kann de Lokführer theoretisch erem déi ursprénglech Vitess mam Zuch ophuelen; et ass also kéng wierklech Sécherheet garantiert...“, so eine erklärende Äußerung in einer einschlägig bekannten Zeitung.

Ab Jahresmitte soll wie ursprünglich vorgesehen allein nur ETCS 1 Gültigkeit haben, die Züge weitgehend von Rechnern gesteuert werden, und damit, – um mit einem im Marketing verwendeten Ausdruck auszudrücken – einen grossen „Quantensprung“ für das CFL-Eisenbahnnetz in Richtung Sicherheit bilden.

Mit einem Blick auf die Zukunft haben bereits DB und seit kurzem auch die SBB AG die Möglichkeit für Zugfahrten ohne Lokführer ins Auge gefasst. Die SBB z.B. wollen ferngesteuerte Züge testen, so SBB AG CEO A. Meyer kürzlich laut einer Pressemeldung vom 13.2. Noch ist dies Zukunftsmusik. Aber bereits in dem in Entwicklung befindlichen ETCS Level 3 sollen sogar ortsfeste Signale, die Einteilung der Strecke in feste Blockabschnitte entfallen, sodass die Streckenzentrale, in der Stellwerk und RBC integriert sind, fließend die Abstände der Züge kontrollieren kann, theoretisch bis hin zum Fahren im absoluten Bremswegabstand.

Abschließend noch die persönliche Feststellung dass die CFL nach der Zugkatastrophe möglichst schnell reagierten, und das Krisenmanagement professionell auf CFL Führungsebene und auf der Unglücksstelle gehandhabt haben.

Armand SCHILLING



1) Die Genehmigung für den kommerziellen Betrieb mit ETCS Level 1 der frz. Linie 202 000 Longuyon-Mont-Saint-Martin und 202 100 bis Rodange besteht erst seit dem 31.1.2017 (Referenz der Entscheidung, A/CG/2017-01-197 - Dossier 2015120008, publiziert im „EPSF Bulletin Officiel“ einen Tag vor dem tragischen Zugunglück vom 14.2.2017).

Aufbau einer gerechten und solidarischen Welt

Zu Beginn des Jahres 2017 haben die Vereinten Nationen bekannt gemacht, dass die Marke der 7,5 Milliarden Menschen in den kommenden Wochen überschritten wird – eine Erhöhung um 83 Millionen Menschen innerhalb Jahresfrist. Würde man, laut der deutschen Stiftung Weltbevölkerung, alle Menschen in einem Dorf von 100 Einwohnern zusammenbringen, dann kämen 10 aus Europa, einer aus Ozeanien, acht aus Lateinamerika und fünf aus Nordamerika – 24 insgesamt. 16 Erdenbürger kämen aus Afrika und 60 aus Asien.

Die Vereinten Nationen teilen mit, dass sich die Einwohnerzahl auf etwa 9,7 Milliarden Menschen im Jahr 2050 erhöhen wird und möglicherweise auf 11,2 Milliarden im Jahr 2100. Eine weitere Zahl mag erschrecken, soll doch die Zahl der Menschen in Afrika von derzeit 1,2 Milliarden auf 4,4 Milliarden hochschnellen und dies angesichts der herrschenden Armut und Perspektivlosigkeit. Afrika zählt eindeutig zu den großen Verlierern der Globalisierungspolitik und die Industrieländer stehen in der Verantwortung. Diesbezüglich möchte ich darauf hinweisen, dass Europa derzeit erst die Anfänge der Migration aus anderen Weltregionen verspürt.

Sind wir uns bewusst, dass mehrere Hundert Millionen junge Menschen in Afrika nur einen Wunsch haben, zu uns zu kommen um etwas Lebensglück zu „erhaschen“. Tausende sind skrupellosen Schleuserbanden ausgeliefert und viele von ihnen werden die gefährliche Überfahrt nach Europa mit dem Leben bezahlen.

Es ist deshalb sehr Informationsreich zu wissen, dass laut dem zentralen missio-magazin, die politischen Mauern und Grenzanlagen der Welt mittlerweile eine Länge von fast 11.000km erreicht haben. Die längste Grenzmauer mit 4.000km befindet sich zwischen Indien und Bangladesch, eine weitere Grenzanlage mit 2.400km Länge wurde zwischen Marokko und dem von der Frente Polisario beanspruchten Gebietes in der Westsahara errichtet.

Hier Armut und dort üppiger Wohlstand

Die gegenwärtige globale Entwicklung zeigt in aller Deutlichkeit, dass sich angesichts der erhöhenden Weltbevölkerung und der nicht ausreichenden Ernährungslage sowie der prekären Wasserversorgung eine ernsthafte Ungerechtigkeit einstellt. Dort wo Millionen armer Menschen verzweifelt nach etwas Glück vergebens suchen, staut sich eine explosive Kraft auf, deren Wucht in allen Ecken der Erde verspürt wird.

Für die Entwicklungsländer stellt die Bekämpfung der Armut die größte Herausforderung dar, aber bedingt durch die fehlenden Geldmittel bewältigen sie diese Aufgabe nicht.

2,8 Milliarden Menschen müssen den täglichen Überlebenskampf mit weniger als zwei Euro bewerkstelligen, dies umgeben von Hunger und Elend, Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung. Es sind dieselben Menschen, welche über keinen Zugang zu den kommerziellen Energien verfügen.

Eine direkte Folge dieser grassierenden Armut stellen die nicht endenden Flüchtlingsströme dar. Kamen im Jahr 2016 weniger Flüchtlinge über die mittlerweile geschlossene Balkanroute, so strandeten Hunderttausende an den äußeren Grenzen der Europäischen Union und fristen ein erbärmliches Leben. Der Flüchtlingsstrom aus Libyen über das Mittelmeer hält jedoch unverändert an und die Rekordzahl von 181.436 Bootsflüchtlingen wurde, gemäß den Informationen des Uno-Flüchtlingshilfswerks, in Italien im vergangenen Jahr erreicht. Da gleichzeitig Frankreich, die Schweiz und Österreich ihre Grenzen dicht gemacht haben, kommen die Asylanten nicht weiter und „überfüllen“ die Aufnahmelager in Italien. Hier werden derzeit 175.000 Menschen betreut, davon etwa 85 Prozent Notunterkünften.

Die oben zitierten Grenzen mögen noch so hoch sein, sie werden den Zustrom von Migranten nicht bremsen. Erst wenn in den Heimatländern die Chance auf ein menschenwürdiges Leben besteht, wenn die Infrastrukturen vorhanden sind, wenn die Armut und der Hunger besiegt sind, wenn die Schulausbildung funktioniert und die korrupten Regierungen abgedankt haben, werden die Jugendlichen ihre Zukunft aufbauen.

Die größte Bedrohung stellt nicht die Bevölkerungsentwicklung dar, sondern die Explosion des weltweiten Egoismus. Die wenigen Reichen haben Angst, dass der bisher von ihnen allein verprasste Wohlstandskuchen mit den vielen Armen gerecht geteilt werden muss. Im Vorfeld der diesjährigen Tagung des Davoser Gipfel hat die Entwicklungsorganisation Oxfam auf die jüngsten Entwicklungen hinsichtlich der ungleichen Verteilung des Wohlstandes hingewiesen. Das Ergebnis der Studie zeigt, dass die acht reichsten Menschen der Welt, nur Männer, ein ähnlich großes Vermögen wie die gesamte ärmere Hälfte der

Menschheit – 3,7 Milliarden Menschen – ihr Eigen nennen. Seit dem Jahr 2015 verfügt ein Prozent der Weltbevölkerung über mehr Besitz als die restlichen 99 Prozent.

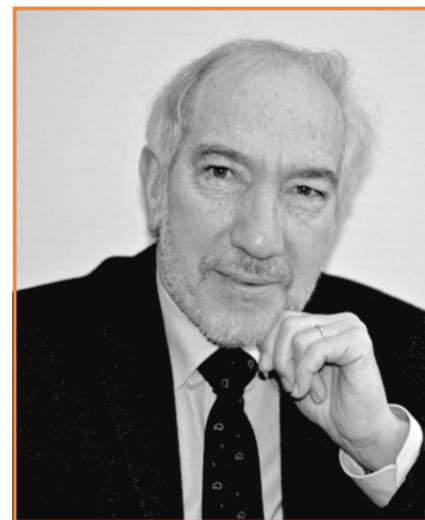
Es muss ebenfalls hinterfragt werden, wieso mittlerweile 24 \$-Milliarden in Afrika leben? Da die Grenzen zwischen der politischen und der wirtschaftlichen Welt in Afrika fließend sind, häufen die politisch Mächtigen hohe Reichtümer an und der Verdacht der Vetternwirtschaft ist allgegenwärtig. Diesbezüglich darf nicht übersehen werden, dass jährlich 50 Milliarden \$ an Entwicklungszusammenarbeitshilfe nach Afrika fließen, der wirtschaftliche Fortschritt jedoch gering ist. Hingegen werden jährlich etwa 50 Milliarden \$ aus Afrika in den reichen Norden „umgelenkt“ und fehlen so beim Aufbau.

Einige Beispiele als erste Lichtblicke in Afrika

Den Unterlagen der Weltbank entnimmt man, dass 30 der 54 Staaten in Afrika regelmäßig mit Störungen in der Bereitstellung von elektrischer Energie geplagt sind. Mehr als 600 Millionen Menschen haben in diesem mit einem überaus großen Angebot an erneuerbaren Energie gesegneten Kontinent keinen Zugriff zur elektrischen Energie, das Lebenselixier für den wirtschaftlichen Fortschritt, für die verbesserte Ernährung und die Ausbildung aller sozialen Schichten.

1. Der Bau des weltweit größten Parabolrinnensolarkraftwerkes in Ouarzazate (Marokko) begann im Mai 2013. Im Dezember 2016 wurde die erste Anlage des gigantischen Kraftwerkes in der Wüste südöstlich der Stadt Marrakesch mit einer elektrischen Leistung von 150 MW in Betrieb genommen. Der erste Teil des Kraftwerkes Noor I enthält Parabolrinnen, welche sieben Meter hoch und drei Meter breit sind. Die 537.000 Parabolrinnen sind in 400 parallelen Reihen von 300m Länge aufgestellt. Die Investitionskosten für den ersten Abschnitt belaufen sich auf 2,2 Milliarden Euro. Im Endausbau sind an diesem Standort 500 MW installiert.

Die Parabolrinnen werden permanent computergesteuert der



Marcel OBERWEIS

Sonne nachgefühlt und sammeln das Sonnenlicht, um es auf das Absorberrohr im Brennpunkt des gebogenen Spiegels, zu reflektieren. Das im Rohr zirkulierende Thermoöl wird auf fast 400°C aufgeheizt, um die nachgeschaltete Dampfturbine anzutreiben. Mit dieser Turbine wird die benötigte elektrische Energie über den Generator erzeugt. Die Anlage nutzt das Sonnenlicht nicht nur während den Tagesstunden, sondern auch in den Abendstunden, wenn der Bedarf besonders hoch ist. Neben der Erwärmung des Wassers für den Dampfkreislauf wird auch ein spezielles, flüssiges Salz erwärmt, welches anschließend seine Wärme zur Erzeugung von elektrischer Energie während weiteren sechs Stunden bereitstellt.

Zur Information sei gesagt, dass die jährliche Solareinstrahlung etwa 2.500 kW/m² beträgt und somit mehr als doppelt so viel als in unseren Breitengraden. Marokko möchte bis zum Jahr 2020 weitere 2.000 MW auf erneuerbarer Basis an das Versorgungsnetz bringen. Der Anteil der erneuerbaren Energie an der Erzeugung von elektrischer Energie soll sich auf 42 Prozent gegenüber aktuell 14 Prozent erhöhen.

2. Die Haushalte, welche in Afrika keine Anbindung an das Versorgungsnetz der elektrischen Energie haben, sind alltäglich mit Problemen geplagt, die es in der westlichen Welt nicht gibt. Bislang mussten die Menschen oft eine Tagesreise in die nächste Stadt in Kauf nehmen, um ihr Handy für etwa 50 Cent aufzuladen. Durch die Errichtung von dezentralen Solarkiosks können die Menschen diese Dienstleistung nunmehr in ihren Orten erhalten. Zusätzlich werden empfindliche Medikamente in den Kühlschränken aufbewahrt. Der Solarkiosk besteht aus einer leichten, aber stabilen und zerlegbaren Hülle, einem Solardach und einer Batterie, die Menschen in den Dörfern stellen diese mittlerweile selbst zusammen und erhalten Zutritt zum zivilisatorischen und technischen Fortschritt.

Die aufgestellten Kornmühlen und die Solarkocher „erlösen“

die Frauen und Mädchen von schwerer Arbeit, die mit Photovoltaik betriebenen Brunnen nehmen ihnen den oft beschwerlichen Gang zu entfernten Wassertümpeln ab. Die Solarlampen liefern vielen Menschen nach Einbruch der Dunkelheit Licht, ohne dass sie den giftigen Dunst von Kerosinlampen einatmen müssen.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Versorgung mit elektrischer Energie wurde seitens der Vereinten Nationen in Zusammenarbeit mit der „African Development Bank“ das Ziel ins Auge gefasst, dass innerhalb der kommenden zehn Jahre, die Stromversorgung für ganz Afrika bereitgestellt werden soll. Für dieses pharaonische Projekt müssen jährlich 55 Milliarden \$ investiert werden, immerhin ein Bruchteil der in der Welt pro Jahr bereitgestellten Militärausgaben.

3. Eine Möglichkeit, das Anwachsen der Wüsten, vor allem die Sahara, zu begrenzen, stellt die Anpflanzung der Purgiernuss „Jatropha curcas“ – einem widerstandsfähigen Strauch aus der Familie der Wolfsmilchgewächse – dar. Diese Pflanze erreicht die beachtliche Höhe von fast acht Meter. Sie wächst auf kargen, trockenen Böden, die für die Nahrungsmittelproduktion nicht genutzt werden können. Außerdem gedeiht sie unter extremen Umweltbedingungen sehr gut und mit der aus den Pflanzenkläranlagen stammenden Flüssigkeit kann sie sogar gedeihen.

„Jatropha curcas“ wird mittlerweile in der Wüste plantagenweise angebaut und beeinflusst das regionale Klima positiv, erhöht die Niederschläge und bindet große Mengen Kohlendioxid. Sie weist außerdem enorme wirtschaftliche Effekte, denn sie trägt nach wenigen Jahren ölhaltige Früchte. Das extrahierte Öl ist stark giftig und nicht für den Verzehr geeignet, es kommt jedoch als Biotreibstoff zum Einsatz und die verbleibenden Presskuchen dienen als hervorragender Dünger.

4. Dem Ausbau der Infrastrukturen in Afrika fällt eine zentrale Rolle zu. Den Informationen der Weltbank zu Folge, verfügt die Subsahara derzeit über die schlechteste Infrastruktur weltweit, dies hinsichtlich der Quantität als auch der Qualität. Die schlechten Eisenbahnverbindungen und Straßeninfrastrukturen führen zu hohen Transportkosten und verhindern das wirtschaftliche Wachstum, vor allem verhindern sie den Aufbau der Logistik, um die ländlichen Bevölkerungen zu ernähren und zu bedienen.

Mittlerweile zeichnet sich jedoch ein Umdenken ab, haben doch viele afrikanische Regierungen, die Afrikanische Union, die internationale Geberorganisationen und auch die bilateralen Geber die Notwendigkeit verstärkter Investitionen erkannt. So hat u.a. die Afrikanische Union das „Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA)“ initiiert, welches Investitionen in Höhe von 380 Mil-

liarden \$ für den Zeitraum von 2010 bis 2030 vorsieht.

Schlussgedanken

Wer rechtzeitig das Notwendige tut, hat die ungeahnte Chance, nicht nur die Richtung mitzubestimmen, sondern auch, das Neue zu seinem Vorteil zu nutzen. Die zentrale Herausforderung, vor der die Menschheit heute steht, ist es Sorge zu tragen, dass die Globalisierung für alle Menschen auf der Welt zu einer positiven Kraft wird, statt Milliarden von ihnen im Elend zurückzulassen.

Durch die Förderung der privaten Kapitalströme in die einkommensschwachen Länder, insbesondere

in Form von ausländischen Direktinvestitionen, können dort Arbeitsplätze geschaffen werden, damit die Menschen ihre angestammte Heimat nicht verlassen und sich nicht auf eine ungewisse Reise in die industrialisierten Länder einlassen müssen. Hierin liegen die Chancen, die uns alle zu einer verantwortungsvollen Zukunftsgestaltung befähigen. Wenn diese Chance vertan wird, dann werden die notleidenden Menschen zu uns kommen. Auch wenn sie am Rand der Gesellschaft stehen, ist dies für sie immer noch erstrebenswerter als ein von Hunger, Elend und frühem Tod gekennzeichnetes Leben in ihren Heimatländern.

Marcel OBERWEIS



STEIERERKLÄRUNG

Wann dir Hëllef bei Äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.



Weider Informationen um
Tel: Basa-1289 oder
226786-1



PRÄVENTIONSKAMPAGNE ZUR UNFALLVERMEIDUNG

Ich trinke Alkohol um meine Sorgen zu vergessen.

Ich kann nicht mehr auf Drogen verzichten.

Drogen helfen mir durchzuhalten.

Ich nehme Medikamente ohne an mögliche Nebenwirkungen zu denken.

Alkohol, Drogen und Medikamente



- ▶ Alkohol und Drogen sind falsche Freunde im Falle eines wahren Problems.
- ▶ Unterschätzen Sie nicht die Risiken und die Verantwortung die Sie durch den Konsum nehmen.
- ▶ Trauen Sie sich über Ihr Problem zu sprechen um Hilfe zu bekommen.
- ▶ Sprechen Sie mit Ihrem Arbeitskollegen offen über sein Problem.
- ▶ Unterschätzen Sie keinesfalls die Nebenwirkungen von Medikamenten.

Konzentriert Schaffen
Sicher Schaffen

«ECH SINN DOBÄI»



Mutuelle des agents des chemins
de fer luxembourgeois
(39, rue Victor Feyder L-5825 Fentange)

Invitation à l'assemblée générale

Vendredi, le 10 mars 2017 à 16.15hres
au Casino Syndical

(63, rue de Bonnevoie, Luxembourg).

Ordre du Jour

- Allocution du Président
- Rapport des activités
- Rapport financier
- Rapport des Réviseurs de Caisse
- Discussion des rapports, votations
- Divers

Tous nos membres sont cordialement invités à participer à cette Assemblée Générale

Le COMITÉ



FCPT-FÜRSORGEKASSE

BETEILIGUNG DER FCPT-FÜRSORGEKASSE AN DEN IM JAHR 2016 ENSTANDENEN ARZT- UND KRANKENKOSTEN

Die Generalversammlung der FCPT-Fürsorgekasse vom 25. November 2000 in Wasserbillig beschloss innerhalb der Kasse einen Fonds für Gesundheitsausgaben zu schaffen.

Der Fonds gewährt seine Leistungen in folgenden Fällen:

a) Wenn bei längerem Krankenhausaufenthalt die Krankenkasse mit der Begleichung der Aufenthaltskosten aufhört, ohne dass es sich jedoch um einen „Pflegefall“ im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen handelt, übernimmt der Fonds den Tagessatz.

b) Bei längeren und kostspieligen Krankheiten übernimmt der Fonds die Behandlungskosten, unabhängig davon ob die Behandlung ambulant oder stationär, ob im In- oder Ausland geleistet wurde, und zwar nach Abzug der Übernahme der Kosten durch die Krankenkasse und durch die CMC. Berücksichtigt werden alle Rechnungen von Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken.

c) Ungedekte Arzneikosten, auch solche die von der Krankenkasse nicht rückerstattet werden, aber sofern die Arzneien vom Arzt verschrieben worden sind, werden vom Fonds übernommen.

Recht auf die Leistungen des Fonds haben:

a) Das wirkliche Mitglied der Gesellschaft;

b) Dessen Ehepartner

c) Dessen Mutter, Schwiegermutter, Schwester, Schwägerin, Schwiegertochter oder dessen großjährige Tochter, wenn diese seinen Haushalt führen, und für deren Unterhalt er aufkommt, wenn sein Ehepartner den gemeinsamen Haushalt nicht mehr führt oder führen kann, oder wenn er ledig ist;

d) Dessen Kinder die jünger als 18 Jahre sind, ob es die eigenen sind, die Adoptivkinder oder die Kinder des anderen Ehepartners, die zu seinen Lasten sind;

e) Die überlebenden Kinder des Mitgliedes. Wenn die Kinder im In- oder Ausland studieren, wird die Altersgrenze entsprechend den Bestimmungen der Krankenkasse festgesetzt. Keine Altersgrenze besteht für psychisch oder physisch behinderte Kinder.

Um in den Genuss der Leistungen des Fonds zu kommen, muss das Mitglied bis zum 31. März eines Jahres alle Belege einsenden insofern sie im jeweilig vorherigen Jahr ausgestellt wurden. Als Belege zählen die von der Krankenkasse ausgestellten Rückerstattungsabrechnungen, sowie die beglichenen Rechnungen der Apotheker oder anderer Gesundheitsleistungserbringer.

Belege, die nach dem 31. März eingeschickt werden, können erst im folgenden Jahr, nach den dann geltenden Bestimmungen, berücksichtigt werden.

Der Fonds übernimmt, unter Beachtung des folgenden Absatzes, die ungedeckten Gesundheitsausgaben, welche durch die im vorherigen Artikel aufgeführten Belege eingebracht werden, insofern sie jedoch einen Freibetrag von 70€, Index 100 zu berechnen am 31. Dezember des geltenden Jahres) übersteigen.

Ausgenommen von einer Übernahme durch den Fonds sind folgende Ausgaben:

a) Die Mehrkosten bei einem Krankenhausaufenthalt in der ersten Klasse;

b) Die Kosten für Brillenfassungen (die Gläser werden voll angerechnet);

c) Die Kosten für Edelmetalle und Email bei Zahnersatz, sowie für Mehrausgaben, die durch Vernachlässigung der regelmäßigen Zahnarztbesuche entstehen (Nichtbeachtung der Präventivmedizin);

d) Die Kosten des Krankenhausaufenthalts bei Pflegefällen (insofern sie von der Krankenkasse als solche anerkannt werden);

e) Die Kosten für von der Krankenkasse nicht genehmigte Kuraufenthalte; für genehmigte Kuraufenthalte werden die Hotelkosten nicht übernommen.

f) Der Höchstbetrag, der jährlich vom Fonds ausbezahlt wird, ist auf 9 920€ festgesetzt.

g) Daraus erfolgt, dass wenn die Ansprüche aller Mitglieder in einem Jahr diesen Betrag übersteigen, wird der Restbetrag, laut Artikel 4, Absatz I, dieser Verordnung, zu Lasten des Mitgliedes, im prozentualen Verhältnis zum obigen Absatz vorgesehenen Höchstbetrag gekürzt.

h) Dieser Betrag wird für alle Mitglieder einmal im Jahr vom Fonds überwiesen. Das Datum der Überweisung wird im „Transport“ veröffentlicht.

i) N.B.: Der Freibetrag für das Jahr 2016 beläuft sich auf 556,178€ (70x7,9454)

j) Einsendeschluss für die Belege an das FCPT-Generalsekretariat, B.P. 2615, L-1026 Luxemburg ist der 01/04/2017.

Transport

L-2560 Luxembourg
20A, rue de Strasbourg
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr. 1289
Telefax: 22 67 09
C.C.R.A. LU24 0099 7800 0026 6122
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:
Saint-Paul Luxembourg.

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

La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés. Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet

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

1) Annonces

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

Mitglied der A.P.P.L.



Association de la Presse Périodique Luxembourgeoise

Der Punktwert-Index 794,54

Seit dem 1. Januar 2017 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 18,9229€. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (461,54€) und einem Maximum von 29 Punkten (535,39€) Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 17,918€ Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 18,2945€. Für den Hilfskader: 18,9181€

Der nächste „Transport“ erscheint am **17. März 2017**

Redaktionsschluss ist der **9. März 2017**

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

info@syprolux.lu



Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Schaufenster-, Auto-, Lastwagenverklebung, Planen, Poster, Textil, Werbeartikel

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen

Tél.: 26 30 55 61 Fax: 26 30 55 62

www.signitec.lu signitec@pt.lu