

## L'ANGOLO DEGLI ITALIANI

## E' tempo d'Avvento

Avvento: si chiama così il breve periodo liturgico di quattro settimane che ci prepara al Natale. E mentre la natura scivola nel sonno invernale, San Paolo ci ammonisce al contrario: «E' tempo di svegliarvi dal sonno, perché il Signore è vicino». L'Avvento è il tempo per darsi una scrollata per evitare di vivere assonnati. Come al tempo di Noè: tutti trafficavano senza sapere il perché. Così il nostro rischio è davvero quello di vivere lasciandoci calare addosso i mesi e gli anni, senza esserne protagonisti. La fede è proprio questo scuoterci, questo vivere in profondità i nostri giorni. Ecco allora l'attesa del Signore. Avvento è il coraggio di fermarsi e di ascoltare Dio, è il coraggio di mettere in discussione le nostre fragili certezze, il nostro vivere quotidiano.

Come al tempo di Noè: la gente oggi non si rende conto, bada solo alle proprie cose. E all'improvviso saranno sorprese nella loro noncuranza dell'essenziale. Perciò oggi più che mai i cristiani devono svolgere un ruolo di contestazione nei confronti di un mondo addormentato, che rischia di perdere la propria anima. Occorre tenerci svegli, per lasciar dilagare nella nostra vita una corrente di acqua viva che ci spinga a ricercare i valori della vita, a ritornare alla fede, a ritrovare il Signore.

## Natale di solidarietà

Per il Natale 2004 la Missione Cattolica Italiana, con la distribuzione del calendario 2005 e quest'anno anche con una raccolta di cartoline «Bambini del mondo», promuove una azione a sostegno di quattro piccoli progetti umanitari: l'adozione a distanza di 30 bambini nell'isola di Leyte nelle Filippine; l'orfanotrofio S. Girolamo Emiliani a Guatemala City; un Centro di ricupero per tossicodipendenti a Teresina in Brasile; la parrocchia cattolica di Ciresoaia in Romania.

Nel segno della solidarietà, l'azione natalizia dello scorso anno con la distribuzione del calendario Panorama ha fruttato 40 mila franchi netti. Speriamo anche per questo Natale 2004 di poter realizzare un bel risultato. In questa catena della solidarietà vogliamo coinvolgere quante più persone possibili, desiderose di dare il loro contributo per una nobile causa. Confidiamo di proporre anche quest'anno ai nostri «Amici del terzo Mondo» una buona azione natalizia con un calendario 2005 elegante e piacevole e con la raccolta di 16 cartoline che si possono spedire per gli auguri natalizi o conservare per la propria collezione privata. Le foto del calendario e della raccolta di cartoline «Bambini del mondo» sono di don Egidio Todeschini.

## Servizi sociali

- Sportello consolare Liechtenstein: a Schaan ogni sabato dalle 10.00 alle 12.00 alla Missione Cattolica Italiana (Reberastrasse 1). Operatore sociale: Egidio Stigliano.
- Corrispondenza consolare Werdenberg: ogni sabato a Buchs dalle 9.00 alle 11.00 nella saletta sotto la chiesa cattolica. Operatore sociale: Matteo Di Gennaro.
- Corrispondenza consolare Sarganserland: a Mels presso il Centro Italiano (Wangserstrasse 6) giovedì 16 dicembre dalle ore 18.00 alle 19.30. Operatore sociale: Cosimo Stefanelli.
- Patronato Ital-Uil: giovedì 2 dicembre dalle ore 19.30 alle 21.00 presso il Circolo italiano di Triesen (Dorfdstrasse 26); martedì 14 dicembre dalle ore 19.30 alle 21.00 nella saletta sotto la chiesa cattolica di Buchs; giovedì 16 dicembre dalle ore 19.30 alle 21.00 presso il Circolo italiano di Mels (Wanserstrasse 6).
- Patronato Acli: alla Missione Cattolica Italiana a Schaan (Reberastrasse 1) il primo e terzo sabato del mese dalle ore 11.00 alle 12.00. Operatore sociale: Matteo Di Gennaro.

## Messa in italiano

Ogni domenica e festa di precetto a Buchs ore 9.00; a Schaan ore 10.45, chiesa di S. Pietro; a Mels ore 18.00, chiesa dei Cappuccini (eccetto la prima domenica del mese).

A Flums ore 18.00, Justuskirche, la prima domenica del mese; a Balzers, chiesa di Maria Hilf, l'ultimo sabato del mese. (PD)



## Flamenco mit Castano

TRÜBBACH – Schon zum vierten Mal gastiert die Flamencotänzerin und -lehrerin Bettina La Castano in der Ballettschule Alte Traube in Sargans. Sie wird von Freitag, 10. bis Sonntag 12. Dezember Workshops für Fortgeschrittene und Anfängerinnen mit Vorkenntnissen leiten. Themen sind unter anderem Palmas, Compas, Jaleos (klat-schen, Rhythmus, zuzufügen) Tientos und Colombianas mit Fächer. Die Zeit wird intensiv genutzt, sodass die Teilnehmerinnen vom umfangreichen Repertoire von Bettina La Castano profitieren können. Auskünfte und Anmeldungen sind möglich unter Tel. 081 783 18 31, Helga Wildhaber, Trübbach. (PD)

## FORUM

## Stellungnahme der LBA-Buschauffeure

Für uns Wagenführer ist es kein Novum, dass wir immer wieder stereotyp seitens der LBA in ihren Berichten nicht mit Rosen bedacht werden, sondern ausschliesslich mit dessen Dornen.

Die LBA führt in ihrem Bericht unter anderem in der Frage der Kursausfälle die «nackten» Zahlen der Kursausfälle aus dem Zeitraum Januar 2004 bis September 2004 auf. Diese Zahlen, so wie sie von der LBA dargestellt sind, vermitteln dem nicht «conaisseur» der Materie ein unvollständiges irreführendes Bild.

Die LBA berichtet über 39 Kursausfälle im obenerwähnten Zeitraum. Unter anderem werden 8 Kursausfälle den Dieselnissen und 3 den Erdgasbussen zugeordnet, des Weiteren werden 6 Kursausfälle auf äussere Einflüsse zurückgeführt, und zu guter Letzt 19 Kursausfälle auf menschliches Versagen.

Wir Wagenführer sind der Meinung, dass hier dringender Handlungsbedarf zur Relativierung dieser Zahlen besteht z. B. 8 Kursausfälle die den Dieselnissen zugeordnet werden. Diese Dieselnisse werden vorwiegend im anspruchsvollen Streckennetz der LBA eingesetzt (liechtensteinisches Alpengebiet und Schellenberg), auch sind sie vorwiegend in der Schulferienzeit und an Wochenenden vermehrt im Einsatz, aus welchen Gründen auch immer.

Die meisten Dieselnisse haben schon etliche Betriebsjahre auf dem Buckel und nicht selten 750 000' und mehr km zurückgelegt. Demgegenüber steht eine runderneuerte Gasbusflotte mit 3 Kursausfällen gegenüber. Warum «Runderneuert» unter anderem wurden bei allen Bussen die Zylinderköpfe nach ca. 200 000 Km ersetzt, die Luftmassen Mengemesser ausgetauscht, die Radkästen mussten zum Teil ersetzt werden, die teuren Zündkerzen müssen laufend ersetzt werden, weiters wurden die Turbolader an der gesamten Flotte zum Teil schon bei den ersten 100 000 km und bei den restlichen Bussen bei ca. 250 000 km ersetzt usw. Und zudem sind die Gasbusse bekanntlich im Gegensatz zu den Dieselnissen nicht im gesamten Streckennetz einsetztauglich.

Ohne die moderne Bordelektronik, die auch in jedem Dieselnisse zu finden ist, wäre die Zahl der Ausfälle wesentlich höher. Diese moderne Bordelektronik übermittelt dem Chauffeur jeden noch so minimalen Störfaktor, und somit kann der Chauffeur sofort handeln, und wenn nötig einen Ersatzbus anfordern. Diese Möglichkeit ist leider bei den «alten» Dieselnissen nicht

gegeben, und somit stehen sie und führen zu der ominösen Zahl von 8 Kursausfällen.

Unbestritten ist die Tatsache, dass mindestens alle 14 Tage ein Gasbus während der Fahrt ausgetauscht werden muss, d.h., zur Zahl 3 müsste noch die Zahl 18 dazu addiert werden. Auf 9 Monate umgelegt müssten somit mindestens 21 Kursausfälle den Gasbussen zugeordnet werden. Dies ist nur ein minimaler Ansatz was das Relativieren betrifft.

Ferner werden noch 6 Kursausfälle durch äussere Einflüsse erwähnt und diese Zahl wäre noch höher, wenn wir Chauffeure in den jeweiligen Fällen nicht sofort vor Ort kompetent handeln würden. Dank unserer Erfahrung schon lange vor der Zeit der Gründung des LBA-Konstrukts könnten wir vieles zu Gunsten des LBA-Erscheinungsbildes kompetent zum Positiven wenden. Dies zum Thema Schulung, das im Nachhinein noch einer Anpassung bedarf.

19 Kursausfälle werden auf menschliches Versagen zurückgeführt. Hier wird nach aussen die Meinung vermittelt, 19 Chauffeure hätten verschlafen. Es ist für uns Linienbus-Wagenführer enttäuschend, dass ihrerseits unerwähnt bleibt, dass wenn ein Chauffeur 39 Minuten verschläft gleich 6 Kurse ausfallen. Es gibt Kurse, in denen bei 30 Min. 4 Kurse ausfallen, etc. Somit ist jedem interessierten Leser bewusst, dass höchsten 4 bis 5 Chauffeure ihren Dienst nicht pünktlich begonnen haben, und nicht die irreführenden Zahl von 19. Hier sehen wir schon unsere Wertschätzung als Mitarbeiter.

Es macht wenig Sinn, einerseits eine Busspur von Mc Donalds bis kurz vor Vaduz zu führen und andererseits «Fahrplanbremsen» in Form von Erdgas-Gelenkbussen anzuschaffen. Demzufolge würde die Busspur lediglich dazu dienen, die Verspätung die auf die Trägheit dieser Busse zurückzuführen ist, aufzuholen, nicht aber die engen Fahrplanzeiten, die nur mit stark motorisierten Fahrzeugen zu fahren sind.

In der Kritikstatistik der LBA bleibt die PostAuto Schweiz weitgehendst verschont. Was sind die wahren Beweggründe, die sie zum Schweigen bewegen? Der Vertragspartner Postauto Schweiz ist durch ihre rigorösen Sparmassnahmen nicht unbeteiligt an verschiedenen Vorkommnissen, insbesondere was Logistik, Fahrzeugeinsatz d.h., bezahlten Picketdienst usw. angeht. Man beachte bitte den nachfolgenden Absatz.

Ein paar Fragen, die unmittelbar mit dem Thema Kursausfälle in Verbindung stehen:

● Wo sind die Ausfälle festgehalten, die auf Grund eines Defekts

bei der Gastankstelle entstehen. In 15 Minuten müssen wir von der Post Vaduz zur Gastankstelle fahren und Gas tanken und während dieser 15 Minuten wieder zum Dienstantritt in Vaduz Post sein. Ein kleiner Defekt heisst sofort massive Verspätung und demzufolge Kursausfall.

● Wo wird seitens der LBA erwähnt, wenn z. B. in Malbun wegen zu hohem Fahrgastaufkommen ein Teil der Fahrgäste stehen gelassen werden muss. Mit welcher Bezeichnung werden solche Vorkommnisse, deren Ursache sicher in der Logistik sowie im Finanzbereich zu suchen ist, statistisch festgehalten?

● Was ist mit den Fahrgästen, die ihre Fahrt nicht mit dem LBA-Bus antreten konnten, weil sie an einer nicht bedienten Haltestelle stehen und der Hinweis der Ersatzhaltestelle fehlt?, usw. usw.

## Zum Thema Wagenführerschulung

Wir Linienbus-Wagenführer sind grundsätzlich an jeder Weiterbildung, die unserer Zukunft dient, sehr interessiert. In Ihrem Bericht erwähnen sie dezidiert die Punkte: Kompetenz, Sicherheit und nicht zuletzt Mitarbeiterzufriedenheit.

## Zum ersten Punkt

Hier kann unserem Bericht entnommen werden, dass unsere Kompetenzen jeden Tag aufs Neue gefordert werden und wir meinen, dass wir uns diese Eigenschaft grösstenteils selber angeeignet haben. Selbstverständlich kann ein

Weiterbildungskurs nur von Vorteil sein. Hier wird aber der Eindruck vermittelt, wir würden nur durch die Teilnahme, der von der LBA organisierten Kurse kompetente Chauffeure.

## Sicherheit

Hier muss erwähnt werden, dass wir vor der Übernahme durch die LBA durch Kursteilnahme in Veltheim geschult wurden, insbesondere in Bremstaktiken, Fahrgastsicherheit im fahrenden Bus, Schleudertechnik, in Sachen Bremsweg-Fliedkräfte usw. Hier wäre ein Wiederholungskurs von äusserster Priorität!

## Mitarbeiterzufriedenheit

Ich gehe davon aus, dass jeder im Land mittlerweile weiss, dass Mitarbeiter mit PostAuto Schweiz und LBA usw., insbesondere im ganzen Umfeld was den GAV I und GAV II usw. nicht so einer Meinung sind, wie es das RL vor nicht allzu langer Zeit im Auftrag der LBA zu vermitteln versuchte.

Hier kann davon ausgegangen werden, dass die Thematik Schulungen sich nicht nur auf die Linien-Bus-Wagenführer beschränkt.

Abschliessend möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass unsere dargebotene Hand immer noch für jeden fassbar ist, der sie fassen will. Vielleicht können wir uns eines Tages auch an den Rosen erfreuen, nicht nur an den Dornen.

Raymond Jehli, Obmann der Arbeitnehmer-Vertreter der Linienbus-Wagenführer in Liechtenstein und 42 weitere Wagenführer

ANZEIGE

Harmoniemusik Vaduz präsentiert

klassisch  
rockig  
modernhaft

» SONDERTAGS  
» FREIHEIT  
» ALLE TAGE  
» SONNTAG 19.11.