

ETF Aufruf am 7. Juni in Luxemburg

## Solidaritätsaktion gegen Sozialdumping



Par cette lutte, les cheminots français ne défendent pas seulement leur statut, mais aussi celui de tout le secteur public en France et en toute l'Europe

Page 22

Modernisierung nach fast  
anderthalb Jahrhunderten



Nicht weniger als 17 Großprojekte stehen auf dem Investitionsprogramm der luxemburgischen Bahngesellschaft für die kommenden Jahre... Seite 6

Seiten 8-10

Resultat durchaus positiv



Ende Januar organisierte die lokale Personaldelegation aus dem Atelier Central...

Zweites Teilstück vor Ferien  
in Betrieb genommen



Ab dem 27. Juli fährt die Tram bis zur place de l'Etoile...

Seite 18

Gewalt gegen  
Rettungskräfte stoppen



Die Hemmschwelle, was Gewalt gegenüber Rettungskräften angeht, sinkt. Immer öfter werden Helfer zu Opfern. Auch in Luxemburg... Seite 19

„Train of Hope“



David Ianni gehört zu den bekanntesten luxemburgischen Musikern...

Seiten 26-27



Georges  
Merenz

# Schnelle Trambahn vs Eisenbahn

Dass die Gehälterreform dem Landesverband von Anfang an missfiel, muss ich mit diesen Zeilen nicht nochmals wiederholen. Diejenigen welche diese Reform aushandelten, die Staatsbeamtengewerkschaft CGFP sowie die Regierung, sahen schlussendlich ein dass eine Verbesserung dieser Reform dringend von Nöten ist.

Seit geraumer Zeit sitzen nun die beiden Verhandlungspartner wieder zusammen an einem Tisch. Der CGFP ist es wiederum zu verdanken dass hier keine anderen Gewerkschaften geduldet werden, eine Tatsache die wir umso mehr als Skandal ansehen, da auch deren Mitglieder ebenfalls vom Ausgang dieser Verhandlungen betroffen sind.

Nun wurde kürzlich der Landesverband zu einem Gespräch beim Minister des öffentlichen Dienstes, Herrn Dan Kersch einbestellt. Hier wurde uns der Stand der Dinge dieser neuen Verhandlungen mitgeteilt. Der Schwerpunkt bei den Gesprächen mit der CGFP seien die Anfangsgehälter hieß es. Diese brachten mit der neuen 80-80-90 Regelung neben den finanziellen Einbußen für die neu eingestellten Mitarbeiter auch dem Staat sowie der Eisenbahngesellschaft CFL Probleme bei der Rekrutierung.

Wir, der Landesverband, hatten schon im Vorfeld bei der Umsetzung der Gehälterreform stets vor diesem Phänomen gewarnt. Auch deshalb sind wir nie mit dieser Reform ein-

verstanden gewesen und nutzen prompt diese Unterredung dazu unsere forderung nach einer kompletten Überarbeitung der Gehälterreform Nachdruck zu verleihen. Selbstverständlich stimmen wir dem Minister bei jeglichen Verbesserungen bei den Anfangsgehältern zu.

Ab Mitte September diesen Jahres wird ein privates und landesweit bekanntes Busunternehmen den ersten selbstfahrenden Bus in einer „zone d'activités“ in Luxemburg betreiben. Was manch einer als Fortschritt ansieht, könnte man aber auch als einen Abbau von Arbeitsplätzen bezeichnen. Es werden zwar neue Berufe geschaffen wie beispielsweise einen Operator welcher über Distanz das Gefährt überwacht, wie viele dieser autonomen Busse er dann gleichzeitig überwachen wird, kann bis jetzt niemand vorhersagen. Eine Tatsache wird jedoch sein, dass viel weniger dieser neuen Jobs geschaffen, als Busfahrer wegfallen werden.

Darum fordert der Landesverband dass Unternehmen welche durch die fortschreitende digitale Automatisierung Arbeitsplätze abschaffen oder diese durch sozial schwächere ersetzen, per zukünftigem Gesetz verpflichtet werden, die Summe an verloren gegangenen Sozialleistungen per Ausgleichszahlung dem Staat zu erstatten. Der Landesverband wird sich diesbezüglich mit der Regierung in Verbindung setzen. Am 11. Juni präsentierte das Transportministerium der zuständigen

Transportkommission der Abgeordnetenversammlung eine Studie einer Direktverbindung von Esch/Alzette nach Luxemburg durch eine sogenannte schneller Trambahn.

Der Landesverband fordert schon seit längerem dass eine solche Direktverbindung, durch den Bau einer neuen Zugstrecke geschaffen würde. Wir fordern daher das Transportministerium auf, auch eine diesbezügliche Vergleichsstudie vorzulegen. Für den Landesverband steht ebenfalls fest dass eine schnelle Tram nicht weiteres ist als ein Eisenbahnzug und fordern auch die CFL auf an der Planung dieser Zugstrecke mitzuwirken. Ich vermeide bewusst an dieser Stelle nach dem zukünftigen Betreiber einer solchen schnellen Tram zu fragen. Sollte etwa eine weitere „société anonyme“ geschaffen werden oder der Zuständigkeitsbereich der bestehenden Tramgesellschaft ausgeweitet werden um auch hier das Eisenbahner Statut zu umgehen?



## Services RH au Personnel

# Emoluments du personnel

Lors de l'établissement des états de solde du mois de juin 2018, il sera tenu compte des volets suivants de la loi du 9 mai 2018 relative à l'accord salarial du 5 décembre 2016 dans la Fonction Publique :

1. Augmentation de l'indice de base des traitements de 1,5% avec effet rétroactif au 1er janvier 2018. Dorénavant les différentes valeurs mensuelles du point indiciaire sont fixées comme suit (indice 794,54) :

- 19,2067 € pour les agents du cadre permanent et hors statut
- 18,1869 € pour le personnel auxiliaire et les éléments de rémunération non pensionnables.
- 2. Augmentation du montant mensuel de l'allocation de repas à 144 €, avec effet rétroactif au 1er janvier 2017. A partir de la même date, il n'y a plus d'abattement de l'allocation concernée pour les jours de maladie.
- 3. Augmentation du montant de l'allocation de fa-

mille du nouveau régime à 29 points indiciaires avec effet rétroactif au 1er janvier 2018.

4. Adaptation des indemnités de stage des agents des grades S/O (162 points indiciaires) et B/O (222 points indiciaires) avec effet rétroactif au 1er octobre 2015.

La présente est à porter à la connaissance du personnel concerné par la voie la plus appropriée.

*La Chargée de Gestion,  
(s) Constance THILL*

## In Memoriam

Biver Fernand, Nospelt	1954 - 2018
Dupont-Klein Marie-Anne, Dudelange	1925 - 2018
Granelli Alphonse, Noerdange	1954 - 2018
Hommel-Plümer Mathilde, Drinklange	1936 - 2018
Kasel Camille, Mersch	1934 - 2018
Schnell Jean, Luxembourg	1931 - 2018
Thielen Léon, Echternach	1934 - 2018
Tholl-Hendel Anna, Alzingen	1929 - 2018
Tonnar-Grevig Simone, Luxembourg-Howald	1935 - 2018

## Le Signal 2018

numéro	clôture de rédaction	parution
7	6 juillet	17 juillet
8	6 août	16 août
9	7 septembre	18 septembre
10	5 octobre	16 octobre
11	9 novembre	20 novembre
12	7 décembre	18 décembre

# Coopérative Casino Syndical Luxembourg Société Coopérative

L'assemblée générale pour l'exercice 2017 de la Coopérative Casino Syndical - Société Coopérative se tiendra en date du mardi 19 juin 2018 à partir de 18.00 hrs au Casino Syndical à Luxembourg-Bonnevoie, 63, rue de Bonnevoie dans la Salle de Musique sise au rez-de-chaussée. L'ordre du jour est fixé comme suit :

Ouverture de l'assemblée générale

- Constitution du bureau pour l'assemblée générale
- Rapport du Conseil d'Administration et des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels de l'exercice clos au 31 décembre 2017

- Rapport du réviseur d'entreprise BDO
- Affectation des résultats
- Décharge à donner au Conseil d'Administration
- Décharge à donner aux Commissaires aux Comptes
- Nomination du réviseur d'entreprises pour les exercices 2020 et 2021
- Elections pour le Conseil d'administration et les deux postes de Commissaire aux Comptes
- Divers

Les rapports peuvent être consultés à partir du 10 juin 2018 dans les locaux de la Société Coopérative Casino Syndical Luxembourg sis dans la salle de musique au rez-de-chaussée du Casino Syndical. Vu les travaux de rénovation

en cours la consultation des documents ne pourra se faire sur rendez-vous à fixer soit par e-mail (comptabi@cooperative.lu) soit par téléphone au 48 61 81. Merci pour votre compréhension.

Les candidatures pour le Conseil d'administration et les postes de Commissaire aux Comptes devront être introduites par écrit au plus tard pour le 13 juin 2018 auprès des

Commissaires aux Comptes de la Coopérative Casino Syndical - Société Coopérative - 63, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg

*Salutations distinguées  
Guy Greivelding, Président  
René Birgen, Secrétaire*

## Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:  
FNCTTFEL-Landesverband

Verantwortlich für den Inhalt:  
Georges Melchers,  
Beigeordneter Generalsekretär

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

Redaktion und Koordination:  
Laurent Bour

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 Mitgliederbeitrag enthalten.  
Nichtmitglieder können „Le Signal“  
über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:  
Polygraphic SA

Made in Luxembourg

Versand:  
Editpress SA - Esch/Alzette  
Tel.: 54 71 31-1  
Fax: 54 71 30



Entraide médicale

Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juin 2018

## **Note d'Information Aux assuré(e)s de l'Entraide médicale des CFL**

### **Objet : Nouvelle procédure « Remboursement préférentiel »**

Suite à la suppression des chèques bancaires, nous tenons à vous informer qu'à partir du 1<sup>er</sup> août 2018 toutes les mémoires d'honoraires acquittés seront remboursés par virement bancaire via une procédure appelée « Remboursement préférentiel ».  
Il n'en est de même pour toutes les factures de prestations de soins.

La possibilité de profiter du « Remboursement préférentiel » de frais médicaux, constitue exclusivement une mesure d'ordre social destinée à réduire le délai de remboursement habituel à l'intention des assurés se trouvant dans une situation financière précaire.

#### La demande de remboursement préférentiel doit répondre aux conditions suivantes :

- Un mémoire d'honoraires ou une facture dépasse le montant de 250,- euros
- la date d'acquittement ne doit pas être de plus de 14 jours calendriers au moment de la présentation à l'Entraide médicale des CFL
- Le formulaire «demande de remboursement » doit porter la mention « remboursement préférentiel »

Pour profiter du remboursement préférentiel, il suffit de rendre les documents dûment remplis,

- soit au Guichet de l'Entraide médicale des CFL, ouvert au public les matins de 8.30-12.00 heures et en plus les lundis et les vendredis de 14.00-16.00 heures sauf les jours fériés.
  - soit par envoi postal à l'adresse  
(sans timbre)
- Entraide médicale des CFL  
Envoi réponse 6198  
L-1060 Luxembourg

Les mandats seront tarifiés dans les meilleurs délais. Néanmoins, il est à relever que le virement des montants opposables au compte bancaire se fait hebdomadairement dans la nuit du jeudi au vendredi.

La présente note est à porter à la connaissance des assurés de l'Entraide médicale des CFL par la voie la plus appropriée.

La Présidente  
de l'Entraide médicale des CFL,

(s) Dr Renate KUHN

## L'audition des cheminots étrangers par les sénateurs

Avant l'examen du projet de loi relatif au nouveau pacte ferroviaire en France, les sénateurs de la fraction de gauche ont récemment reçu une

délégation des syndicats français (CGT, CFDT, UNSA et SUD) épaulée par des représentants de cheminots venus de toute l'Europe. De plus, la Fédération Eu-

ropéenne des Travailleurs des transports (ETF) fut également présente en séance plénière.



## La FNCTTFEL-Landesverband au Sénat à Paris

En effet, les sénateurs ont notamment souhaité entendre des témoignages sur la libéralisation du rail dans d'autres pays. Accueillis au Palais de Luxembourg à Paris, siège du Sénat, les représentants allemands, britanniques, espagnols, italiens, norvégiens, belges et luxembourgeois ont exposé leurs expériences avec la libéralisation. Parmi ces délégations, le Luxembourg fut représenté par notre camarade Laurent Bour qui a développé en audience la situation actuelle au Luxembourg et les perspectives à l'avenir.

Comme l'opérateur historique au Luxembourg, à savoir les CFL, se fonde sur une politique dite d'« excellence » qui vise notamment un service



## Kommentar

public irréprochable, l'objectif consistera dans l'attribution directe du futur contrat de service public pérennisant également son avenir. Sur le vu de la situation spécifique des transports publics au Luxembourg, le gouvernement aura ainsi la faculté d'offrir un service public de qualité à ses usagers moyennant une assignation directe aux CFL.

Dans cet ordre d'idées, nous devons tous ensemble contribuer au développement du rail afin d'éviter notamment le démantèlement potentiel des structures actuelles de notre CFL en tant que société intégrée. Notre statut serait dans ce scénario également en cause !

*Laurent Bour*  
Secrétaire général

BAHNHOF BERCHEM: Willkommen im 21. Jahrhundert

# Modernisierung nach fast anderthalb Jahrhunderten

**Nicht weniger als 17 Großprojekte stehen auf dem Investitionsprogramm der luxemburgischen Bahngesellschaft für die kommenden Jahre. Dazu zählt auch – auf der meistbefahrenen Strecke des Landes zwischen der Hauptstadt und Esch – der Bau eines neuen Bahnhofes in Berchem.**

Seit Jahrzehnten steht es leer, das altherwürdige Bahnhofsgebäude aus dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Die Türen und Fenster sind verriegelt, für die Passagiere Richtung Luxemburg steht lediglich ein winziger gläserner Unterstand bereit, um sich vor Wind und Wetter zu schützen. Auf der Gegenseite sieht's nicht besser aus: Trister Beton aus der Zeit um 1970 bietet auch hier nur wenig Schutz vor den Unbilden des Wetters.

Dazu kommt, dass der Bahnhof in Berchem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität nur schwer zugänglich ist. Das alles soll sich in absehbarer Zeit ändern.

Zwischen 2020 und 2022 möchte der „Fonds du rail“ hier nicht weniger als 11,75 Millionen Euro investieren, um eine moderne Infrastruktur zu schaffen. Geplant ist, das bestehende Bahnhofsgebäude abzureißen und stattdessen beiderseits der Gleise moderne Unterstände zu errichten, die es erlauben, den Passagieren die Wartezeit so angenehm wie möglich

zu gestalten. Gleichzeitig soll der gesamte Bahnhofsbereich, inklusive der Bahnsteige, behindertengerecht gestaltet werden. Hierzu zählen entsprechende Rampen und Aufzüge.

Dabei wird ebenfalls die derzeitige Unterführung ersetzt. Auch sollen gesicherte Fahrradabstellanlagen, sogenannte mBoxen, beiderseits der Gleise aufgestellt werden.

Der Roeser Bürgermeister Tom Jungen (LSAP) zeigt sich erfreut darüber, dass „endlich“ etwas passieren soll. „Wir haben uns seit vielen, vielen Jahren dafür eingesetzt und hoffen, dass es nicht bei der guten Absicht bleibt, sondern tatsächlich etwas passiert.“ Derzeit handelt es sich bei der Planung nur um ein Vorprojekt, das, so war von der CFL zu erfahren, noch geändert werden kann.

## Geschichtliches

Schon 1859, zwei Jahre nach der Gründung der Eisenbahngesellschaft Guillaume-Luxembourg, sind die ersten Streckenabschnitte zwischen Luxemburg und Thionville, die durch den Roeserbahn führen, fertiggestellt. Es gibt auch schon einen kleineren Bahnhof, der liegt jedoch zwischen Fentingen und Biwingen, ist also schlecht erreichbar.

Am 9. Januar 1876 beschließt der Gemeinderat von Roeser, bei den zuständigen Behörden die Verlegung nach Berchem anzufragen.



Der alte Bahnhof hat längst ausgedient: Türen und Fenster sind verriegelt. In absehbarer Zeit wird er abgerissen und einem neuen Projekt (siehe Bild ganz oben) weichen.

Wenige Jahre später steht dann der Bahnhof, der fast anderthalb Jahrhunderte seinen Dienst tun soll.

Die Unterführung indes wurde erst im Zuge der Erweiterung der Bahnlinie

im Jahr 1970 eingerichtet, damit die Reisenden den zweiten Bahnsteig gefahrlos erreichen können. Inzwischen wurde der Betrieb auch hier vollständig automatisiert, sodass der letzte Bahnhofsvorsteher,

Pierre Groos, 1971 in den Ruhestand tritt ...

Quelle: Tageblatt/  
François Besch



## ÖFFENTLICHE TRANSPORTPOLITIK

# Offensiv und zügiger umsetzen !

**Dass in der Verkehrspolitik dringender Handlungsbedarf besteht ist nicht neu, soll Luxemburg in den kommenden Jahren nicht endgültig im Stau ersticken.**

Und dass die Lösung darin besteht, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren und mehr Menschen auf die Schiene, den Bus und das Fahrrad zu bekommen, ist ebenfalls hinlänglich bekannt. Viel zu lange wurde aber nur in den Straßenbau investiert, während der öffentliche Transport eher stiefmütterlich behandelt wurde.

Der Nachholbedarf ist also groß. Die kürzlich vom Nachhaltigkeitsminister vorgelegten Zahlen bestätigen eigentlich nur die seit Jahren gewonnenen Erkenntnisse. Mobilitätskonzepte für die Zukunft gab es auch schon viele. Nicht nur die aktuelle Regierung mit ihrem MoDu 2.0, sondern auch die vorherigen, haben solche vorgelegt. Sie alle zielten in die richtige Richtung, stellten sie doch die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Mittelpunkt ihrer jeweiligen Strategien. So weit, so gut !

## Handlungsbedarf

Sieht man sich aber die tagtägliche Realität auf unseren Straßen an, so scheint es so, dass alle noch so gut gemeinten und richtigen Konzepte von der rasanten Ent-

wicklung überholt werden. Die Umsetzung der angedachten Maßnahmen hält nicht Schritt mit dem Tempo des verkehrspolitischen Wachstums ! Auch hier besteht akuter Handlungsbedarf !

## Öffentlicher Transport

Wie auch immer, ein gut funktionierender öffentlicher Transport ist eine wichtige Voraussetzung für die soziale Organisation und wirtschaftliche Entwicklung. Er trägt dazu bei, die Lebensqualität zu verbessern und die Mobilitätsbedürfnisse der bei uns wohnenden und arbeitenden Personen zu befriedigen. Durch die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leistet er einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele. Die Prioritäten im Transportbereich müssen also zielorientiert ausgerichtet sein.

Der politische Wille zu einem weiteren Ausbau des öffentlichen Transportes ist in der Regierungserklärung dokumentiert, und wird hoffentlich auch in den Wahlprogrammen der Parteien zum Ausdruck kommen. Das derzeitige « Modal-Split » trägt in der Tat der rasanten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in keins-ter Weise Rechnung. Wir benötigen deshalb im Bereich der Attraktivität, der Qualität, der Organisation sowie den Infrastrukturen einen weiteren Qualitätssprung im öffentlichen Transportwesen. Dazu bedarf es einer kohärenten Transportstrategie mit

der Bahn als Rückgrat, die allen Herausforderungen in punkto Mobilität in einem regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Kontext Rechnung trägt.

Die entsprechenden Rahmenbedingungen müssen natürlich von der Politik geschaffen werden.

## Zu lange diskutiert und zerredet !

Die viel zu lange diskutierte und zerredete Einführung eines Tramkonzeptes auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg ist natürlich zu begrüßen. Es macht aber nur wirklich Sinn wenn es auch weit über den Rand der Hauptstadt ausgedehnt wird. Zu bedauern ist, dass die Gelegenheit verpasst wurde ein hybrides Bahnsystem einzuführen, das die Pendler aus allen Regionen ohne Umsteigen zu ihrem Arbeits- und Wohnort bringen würde.

Die rasche Verwirklichung der von der Regierung angekündigten Bauvorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur sind unerlässlich. Andere wären notwendig, wie der Bau einer neuen Bahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen Findel, der zweigleisige Ausbau des oberen Teils der Nordstrecke, oder der Bau einer schnellen Bahnverbindung zwischen Esch und Luxemburg. Und dass die Bahnlinie Ettelbrück-Diekirch sowie alle anderen Eisenbahnstrecken erhalten werden müssen, erklärt sich von selbst.

## Grenzüberschreitende Mobilität

Aber auch die grenzüberschreitende Mobilität ist ein wesentliches Element für die weitere, soziale und kulturelle Entwicklung unseres Landes. Die Organisation des öffentlichen Transportes in der Gross- und Grenzregion weist aber in punkto Investitionen, Infrastrukturen, Informationspolitik, Transportangebote und -tarife erhebliche Defizite auf. Deshalb ist es notwendig den Vorschlag des Wirtschafts- und Sozialrates der Großregion aufzugreifen, einen grenzüberschreitenden Verkehrsverbund mit Mobilitätszentrale und einheitlichen Fahrscheinen und Tarifen zu schaffen. Auch muss des CFL-Netz besser an die europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze angebunden werden.

Die Schaffung weiterer attraktiver Direktverbindungen zu den deutschen Ballungszentren Rhein-Ruhr und Rhein-Main, sowie der Ausbau der Strecke Luxemburg-Lüttich zu einer attraktiven Verkehrsverbindung zwischen dem TGV-Est und dem TGV-Nord oder Thalys sind Projekte die es unbedingt weiter zu verfolgen gilt.

Die konsequente Förderung des öffentlichen Transportes im Rahmen eines integrativen Mobilitätskonzeptes, zu dem auch die « sanfte » Mobilität gehört, ist die Grundvoraussetzung für die Umsetzung einer wirklich nachhaltigen Trans-

portpolitik. Die politisch Verantwortlichen sind deshalb gefordert auch in Zukunft die benötigten finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen, und die Projekte und Konzepte zügiger als bisher umzusetzen.

*Roland SCHREINER*

Mehr Züge nach Trier ab 2019

# Fünf weitere Triebwagen

**Die Zahl der Züge zwischen Luxemburg und Trier soll verdoppelt werden. Zu diesem Zweck stellt die CFL der DB Regio vier Triebwagen zur Verfügung. Der ADR-Abgeordnete Gast Gibéryen wollte Einzelheiten darüber erfahren.**

Der öffentliche Transport soll gefördert werden. Um ihr Angebot weiter zu verbessern, hat die luxemburgische Bahngesellschaft CFL beschlossen die Zahl der Züge zwischen Luxemburg-Stadt (in einer zweiten Phase Dommeldingen) und Wittlich zu erhöhen. Das Konzept sieht vor, dass die Züge im Stundentakt hin und her pendeln, so Verkehrs- und Infrastrukturminister Bausch („déli gréng“) in seiner Antwort auf die parlamentarische Frage. Zwischen der luxemburgischen Hauptstadt und Wasserbillig werden diese Züge von der CFL betrieben, ab Wasserbillig übernimmt dann die DB Regio.

Auf der gesamten Strecke kommen CFL-Triebwagen des Typs Stadler Kiss zum Einsatz, so der Minister weiter. Für den Taktverkehr auf dieser Strecke werden fünf Züge benötigt. Vier davon werden im laufenden Einsatz sein, einer wird die Reserve bilden.

Das Rollmaterial, das zwischen Luxemburg und Trier zirkuliert und teilweise von der DB Regio betrieben wird, bleibt im Besitz der luxemburgischen Bahn, so François Bausch weiter. Es trägt die Farben der CFL.

## Kosten werden aufgeteilt

Die Kosten ihrerseits werden zwischen der CFL und dem Bundesland Rheinland-Pfalz aufgeteilt. Dabei dienen die gefahrenen Kilometer im jeweiligen Land als Schlüssel. Die Wartungs- und Reparaturarbeiten werden in den Werkstätten der CFL durchgeführt.



Ziel ist Stundentakt zwischen Trier und Luxemburg

Die fünf Triebwagen sind Teil eines sog. Pools von insgesamt elf Zügen, die 2017 geliefert wurden, so Bausch. Ab Dezember 2019 werden sie auch hierzulande im nationalen Zugverkehr eingesetzt. Im Rahmen dieser grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sei aber

nicht vorgesehen, dass sich Luxemburg am Um- oder Ausbau der deutschen Bahnhöfe beteiligt. Diese würden ausschließlich vom Land Rheinland-Pfalz finanziert. Die Betriebskosten für die Luxemburger Seite, zwischen Luxemburg-Stadt und Wasserbillig, belaufen

sich indes auf 6,5 Millionen Euro pro Jahr. Was die Ticketpreise angeht, so gelten die „normalen“ grenzüberschreitenden Tarife, ergänzt der Minister.

*Quelle: Tageblatt/  
René Hoffmann*

## Bilanz Sprechstunde

# Resultat durchaus positiv

**Ende Januar organisierte die lokale Personaldelegation aus dem Atelier Central in Zusammenarbeit mit dem Sektor Eisenbahnen und der Verbandsleitung eine Sprechstunde für die Belegschaft des Ateliers Central.**

Viele Mitarbeiter fanden sich auf dem früheren „Dancefloor“ ein um mit

den Vertretern des Landesverbandes zu diskutieren und ihre Punkte vorzubringen.

Am Mittwoch den 8. Mai 2018 war es dann so weit um Bilanz zu ziehen. Direktor Marc Hoffmann ließ es sich nicht nehmen an diesem Austausch teilzunehmen. Ihm zur Seite standen die Herren Marc Schaeffer und Luc Schmalen. Die Delegation des

Landesverbandes setzte sich zusammen aus den Kameraden Georges Merenz, Laurent Bour, Carlo Thissen, Alphonse Classen Christian Kremer, Roy Thinnies und Claude Wanderscheid.

Eingangs wurde von Seiten der Direktion festgestellt, dass einige Punkte auf den tragischen Unfall in der Werkstätte zurückzuführen seien. Nachfol-

gend wurden die einzelnen Punkte behandelt

## Informationen über Neuerungen werden nicht richtig mitgeteilt

Man werde versuchen den Informationsaustausch in den „Cascaden“ zu verbessern. Die Informationen sollten nicht zwischen den einzelnen Mannschaften

gefiltert werden. Es sollte garantiert sein, dass alle dieselben Informationen erhalten sollen.

**Es erfolgt keine richtige Einweisung des Personals, dies gilt auch für die Handhabung der Sicherheitsinstallationen**



Die Direktion der Werkstätte wird hierfür beim Verantwortlichen vorsprechen um dies wieder wie es in der Vergangenheit gehandhabt wurde zu gewährleisten. Die anderen Einweisungen werden von der Formation gewährleistet und auch dokumentiert.

## Beim Vorheizen in den Arbeitsgruben sind die Notschalter nicht gut erreichbar

Diese Maßnahme, ein Produkt aus den Schlussfolgerungen des Unfalls sollen bis spätestens 31 Dezember 2018 umgesetzt sein.

## Die Hebebühnen und fahrbare Arbeitsbühnen stellen ebenfalls ein Sicherheitsproblem dar

Man werde versuchen dieses Problem soweit wie es möglich ist in den Griff zu bekommen. Claude Wanderscheid bemerkt, dass es im CRR eine Arbeitsbühne gibt die zwar mit Kette und Schloss gesichert ist. Der dazu gehörige Schlüssel befindet sich

nicht an der vorgesehenen Stelle. Die Direktion wird dies nachprüfen.

## Keine Sicherheitsminuten mehr oder nur in einigen Bereichen, Versenden von Sicherheitsflash's und Aufhängen von Plakaten, Sicherheit wird nicht aktiv vermittelt

In allen Abteilungen werden seit zwei Monaten monatlich „Safety Session“ (bis zu 15 Minuten) zu einem spezifischen Thema abgehalten und es wird auch festgehalten wer daran teilgenommen hat. Der Aushang der Sicherheitsflash's soll verbessert werden.

## Wenn Sicherheitskonferenzen abgehalten werden, dann im lauten Umfeld der Werkstätte

Man werde versuchen, dies soweit wie es möglich ist zu vermeiden.

## Die Mitarbeiter haben das Gefühl, dass man sich nur

## auf die Teilnahme am CFL-Sicherheitstag beschränkt

Die Direktion bedauert, dass bei der Belegschaft dieses Gefühl entstanden ist. Alle oben aufgeführten Maßnahmen beweisen aber, dass man dieses Gefühl nicht mehr haben muss.

## Man versucht nur gezielt den Schuldigen eines Zwischenfalls zu suchen

Die Direktion kann diese Behauptung auf keinen Fall teilen. Natürlich muss man nach einem Unfall einen „Ursachenbaum“ erstellen um die Tatbestände aufzuführen und dies um zukünftige Unfälle zu vermeiden. Dies sei eine gesetzliche Verpflichtung.

## Probleme eines Lampenwechsels auf der Vorderfront einer Lok welche sich auf einer Arbeitsgrube befindet

Hierzu seien zwei fahrbare Kretzler Hebebühnen an-

geschafft worden um diese Arbeiten zu verrichten. Wenn noch zusätzliche Arbeitsbühnen benötigt werden werde man diese anschaffen.

## Viele Prozesse lassen ein produktives Arbeiten nicht mehr zu, so z.B. dass die Materiallager ab einer gewissen Uhrzeit nicht mehr Ersatzstücke herausgeben können (über die Feiertage konnte somit Zugmaterial nicht instandgesetzt werden)

Seit Mitte März habe man den „Chef Equipe“ den Zugang zu zwei Ersatzteillagern gegeben und dies als Zwischenlösung. Das dritte Lager muss mit speziellen Entnahmeverrichtungen bedient werden welche nicht von jedem bedient werden können ohne vorherige Prüfung. Man hat Lagerverwalter in der Logistik eingestellt und somit hat sich die Lage bereits verbessert. Man denkt auch daran sogenannte „Pack-Up Stationen“ einzurichten damit die Mitarbeiter zu speziellen Gerätschaften Zugang haben.

## Auch müssen Handwerker herhalten um Lastwagen von Lieferanten zu entladen

Dies soll dann nicht mehr vorkommen.

## Prozeduren bei Feueralarm in der Nacht nicht eingehalten, Prozeduren nicht bekannt, Astreinte wurde nicht gerufen

Man könne sich das nicht erklären. Man werde den Vorfall untersuchen. Die

Ursachen der Fehlalarme in den letzten Monaten wurden behoben. Man werde versuchen zukünftig Tests mit Feuerübungen zu verbinden. Alle Mitarbeiter sollen sich an die Regeln halten wie sie vorgesehen sind wenn ein Alarm ausgelöst wurde. Die „Consignes d'incendie“ sind beinahe fertig gestellt.

## Handwerker unter Grad A3 sollen als Chef de Sécurité ausgebildet werden z.B. Nachtschlosser die eventuell nicht anwesend sind. Hier wurden Ausbildungen bereits eingeplant

Man werde das Ganze noch einmal überprüfen. Die Delegation des Landesverbandes versteht nicht, dass Aufgaben der früheren Lokleitung auf Handwerker die eventuell nicht anwesend sind übertragen werden. Hier muss noch nach Lösungen gesucht werden.

## Parkprobleme bei Wegfall von Parkplätzen resp. wie kommen Mitarbeiter um 16 Uhr nach Schichtende nach Hause

Man werde versuchen auf den Restflächen Fremdbenutzer durch Zugangskontrolle auszuschließen. Alle Mitarbeiter sollen soweit es möglich ist auf den öffentlichen Transport zurückzugreifen.

## Tauben, Ratten und Mäuse verursachen aggressive Verunreinigungen, warum wird der Zugang nicht versperrt?

Man habe mit einer externen Firma Kontakt aufge-







nommen welche sich dem Taubenproblem annimmt.

**Toiletten und Duschen müssen besser gereinigt werden, insbesondere wegen der intensiveren Nutzung durch den Schichtbetrieb. Haare befinden über Tage in den Abflüssen der Duschen**

Es sind ab jetzt montags, mittwochs, freitags und samstags jeweils am Morgen Reinigungen vorgesehen. Etwaige Unregelmäßigkeiten beim Reinigen sollten unbedingt der lokalen Dienststelle CCM gemeldet werden.

**Beim Ein und Ausbadgen müsste bei Schichtanfang und dementsprechend am Ende der Schicht eine gewisse Zeitspanne vorgesehen sein um einen großen Personenstrom bei Schichtanfang respektive -Ende zu verhindern**

Bei Verspätungen (z.B. Züge) sei ein spezieller Code einzutragen der dem Rechnung trägt. Bei Schichtarbeitern sollte man unbedingt dem Faktor Ablösegespräch

Rechnung tragen. Seit November testet bereits eine Division das Badgen.

**Prämien für spezielle Ausbildungen (besondere Verantwortung), z. B. Kesselprüfer, Achsenkontrollen und dergleichen**

Ausbildungen werden als Arbeitszeit angerechnet und werden somit nicht vergütet.

**Beim Vorheizen fehlen klare Richtlinien oder sind nicht mehr bekannt**

Hier gibt es klare Regeln die einzuhalten sind. Gegebenenfalls müssen Auf-

frischungskurse abgehalten werden.

**Zugsammelschiene Kabel mit Vorrichtung am Fahrzeug sperren**

Hier wird noch einmal Rücksprache mit den Verantwortlichen genommen.

**Sehr großes Problem zwischen Cheftage und der Basis, insbesondere bei der Kommunikation (1.Etage und Werkstätte)**

Das A und O einer guten Kommunikation ist natürlich nicht nur was man übermittelt aber auch in welchem Ton man mitein-

ander redet. Die Direktion wird sich diesem Thema auch annehmen. Auch sollte man gegenseitige Anschuldigungen vermeiden.

**Aufrüsten der Werkstätte mit 1. Hilfskasten (z. Bsp. in regelmäßigen Abständen) bei jedem Gleis)**

Zusätzliches Material kann angeschafft werden bei Bedarf.

**Erdungsstange auch bei automatischer Erdungsvorrichtung einhängen (gefühlte Sicherheit).**

Die automatische Erdung ist zertifiziert und arbeitet nur wenn sie fehlerfrei ist. Unnötige Erdungsstangen können nicht zu mehr Sicherheit beitragen.

**Bei Versetzungen auf persönlichen Wunsch bisweilen auch über sehr lange Fristen, keine Folgeleistung der Hierarchie.**

Versetzungen können nur durchgeführt werden wenn der Dienststelle Ersatz zur Verfügung gestellt wurde

und die jeweiligen Fristen eingehalten wurden.

**Keine einwandfreie respektiv vollständige Kennzeichnung der Notschalter.**

Die Kennzeichnung der Notschalter wurde eingeführt.

Bemerkung: Diese Info kann nicht bis in das letzte Detail alle Punkte hervorbringen. Es ist aber sicher, dass die Direktion auf die vorgebrachten Punkte eingegangen ist und man kann das Resultat als durchaus positiv betrachten. Sollten sich noch Fragen zu diesem Info stellen bitte bei der lokalen Personalvertretung nachfragen.

*Christian Kremer,  
Fränk Schwarz,  
Roy Thinner  
Die Personalvertretung  
des Landesverbandes*





Délégation AV

# Le résultat compte!

**La réunion avec les responsables du Service AV s'est tenue en date du 15 mai 2018. La FNCTFEL fut représentée par Serge Matagne. Le délégué Georges Melchers était excusé.**

La Chargée de Gestion nous informe sur les points suivants :

- Présentation du nouveau smartphone. Pendant la période d'essai, 15 smartphones seront mis à la disposition. Fin d'été la période d'essai sera terminée et tous les agents PAT recevront leur propre smartphone.

- Horaire 2017/2018 : La satisfaction des clients est plutôt bonne. Le taux des usagers a augmenté. Evolution du nombre de voyageurs à l'arrêt Howald de 12% et à l'arrêt Pfaffenthal-Kichberg de 15%.

- Une nouvelle formation « Liew mam Liewen » avec Mme Spoden sera lancée en mois de septembre. Le personnel recevra une invitation.

- 3 nouvelles classes PAT seront embauchées cet année

## Indemnité de caisse

Une adaptation de l'indemnité de caisse n'est pas prévue. La différence de caisse au guichet et par les accompagnateurs de train n'est pas si importante.

## Nouveau modèle d'uniforme

Une période d'essai du nouveau modèle d'uniforme est prévue pour le mois d'août 2018. Les nouveaux effets d'uniforme seront livrés par le fournisseur au début du mois de juin 2019.

## Pictogramme « Vélo »

Les délégués aimeront être renseignés sur le projet des pictogrammes « vélo » au matériel roulant. La chargée de gestion informera sur le projet dès qu'elle aura des nouvelles.

## Rénovation de l'installation sanitaire

Le dossier et le nouveau devis seront demandés au service Immo.

## Parking CRM

Pour empêcher l'accès au parking CRM à des per-

sonnes étrangères, une barrière à l'entrée sera installée.

## Question mark

Une mise à jour sera faite. Au futur, les agents PAT devront utiliser leur propre Login pour se connecter. Lorsque le coach a détecté que le résultat du test est insuffisant, un entretien sera fait pour améliorer la connaissance professionnelle de l'agent concerné. La prochaine réunion avec Madame la Chargée de Gestion est prévue pour le 04 octobre 2018.

*Serge Matagne  
Georges Melchers*





Délégation du personnel CFL cargo

# Reliquat de plus de 8.500 jours de congé et de repos

**La délégation du personnel de CFL cargo s'est rencontrée en date du 21 mars 2018 pour sa première réunion pour l'exercice en cours.**

La direction de l'entreprise était représentée par Mme Laurence Zenner qui a succédé à M. Polini le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ainsi que par MM. Boris Peters, Ghislain Bartholome, Charles Schlessler, Raphael Auber, Sebastien Hoffmann et Max Solvi; Mme Carole Huberty assura comme d'habitude les fonctions de secrétaire.

La délégation du personnel fut formée par les camarades Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Sebastien Keller, Patrick Karels, Bruno Da Silva, Yannik Lippert, Jérôme Hiff, Alphonse Classen et Julien Ourth.

Les rapports des deux dernières réunions en date des 24 octobre et 14 décembre 2017 furent adoptés et peuvent être consultés sur le site Intranet de CFL cargo sous :

<http://intraprod1.cfl.lu/cfl-mm/RH%20pages/Ressources%20Humaines%20CFL%20cargo.aspx>

## Sécurité

Les objectifs fixés concernant les accidents ont été largement dépassés en 2017. Quinze accidents entraînant une absence pour maladie ont dû être notés : un auprès de CFL cargo France, quatre auprès de CFL technics et dix auprès de CFL cargo Luxembourg. Actuellement

un accident est à signaler chez CFL cargo Luxembourg.

La direction informa la délégation des objectifs « sécurité » pour 2018 tels qu'ils ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Cinq accidents pourront aller sur le compte de CFL cargo Luxembourg, trois sur le compte de CFL technics et un sur le compte de CFL cargo France. Ces accidents concernant CFL cargo et CFL technics se répartiraient de la façon suivante :

- CFL cargo : un accident pour les trois premiers trimestres, deux pour le quatrième
- CFL technics : un accident lors des deuxième, troisième et quatrième trimestres.

## Saisie des heures de travail

La GTA (gestion du temps de travail et des activités) sera introduit prochainement pour les collaborateurs de l'Unité de Production de Luxembourg. Dans ce contexte des terminaux d'enregistrement ont été installés et testés sur tous les sites de production (triages de Bettembourg et de Luxembourg et port de Mertert). Les enregistrements des conducteurs d'engin moteur se feront à l'aide des tablettes.

Les deux systèmes mettront une fin aux annotations manuscrites et sont censés simplifier le calcul des salaires et considéreront aussi les suppléments pour travail de nuit

et de dimanches et jours fériés.

La délégation demanda comment la période de temps nécessaire à une bonne remise de service serait considérée. La direction nous répondit qu'un certain chevauchement serait pris en considération pour se connecter et déconnecter à ces postes. La façon exacte de procéder sera communiquée lors de la mise en service définitive du système. L'annotation manuelle du temps de travail sera maintenu parallèlement avec l'annotation électronique pendant une période de deux à trois mois afin de déceler d'éventuelles fautes dans le programme et d'adapter le système le cas échéant.

## Congé parental

La délégation posa les questions suivantes concernant la réglementation pour les différents modèles de travail.

### Formule « Six mois - jours complets »

- De quelle façon sont payées les diverses primes ?

Les primes de fin d'année et de sécurité seront proratisées.

- De quelle façon peut-on participer à des cours de formation et comment ces participations seront-elles calculées et indemnisées ?

Pour les formations un contrat supplémentaire devra être signé ; celui-ci sera adressé à la Caisse des allocations familiales. Des jours additionnels seront considérés comme congé supplémentaire et pourront être pris à la fin du congé parental.

### 12 mois à mi-temps ou 20 mois à 80 %

- De quelle façon sont payées les primes ?

Les primes de fin d'année et de sécurité seront également proratisées.

- Est-ce qu'il est possible de travailler pendant d'autres jours que ceux fixés auparavant ?



Oui, le travail pendant d'autres jours est possible, mais il est recommandé de s'informer avant l'accord du congé parental.

- **Qu'en est-il des jours de repos et des jours de fin de semaine et comment sont-ils pris en compte en cas de service ? Qu'en est-il du respect des conditions de travail ?**

Le service de la planification des séances de travail garantit le respect de toutes les conditions de travail.

- **Qu'en est-il des jours d'absence pour maladie ? Comment sont-ils pris en compte lors d'un jour de travail ou lors d'un jour de congé parental ?**

Les jours de congé pour maladie ne sont considérés que pour les jours de travail planifiés; en cas de maladie pendant un jour de congé parental, ce jour n'est pas pris en considération.

- **Qu'en est-il en cas de dépassement du temps de travail en cas de retards ?**

Des dépassements du temps de travail ne sont en principe pas prévus. Si des heures supplémentaires s'avéraient absolument nécessaires pour des raisons opérationnelles, celles-ci seront prises en considération pour la planification des séances de travail des jours suivants (Le service « Planification » devra être informé par le dispatcheur).

## Navette interne du Terminal

La délégation se renseignera sur l'avenir de ce transport interne sur le site de Bettembourg. Entretemps l'offre a été adaptée et la phase test sera étendue encore au mois d'avril.

Pendant certaines heures le conducteur de la navette pourra être contacté par GSM afin d'assurer le transport des collaborateurs entre les différents lieux du site.

Une décision définitive sera prise à la fin de la période complémentaire.

## Pas d'ordinateurs pour les CEM

Etant donné que l'unique ordinateur du poste d'annonce des conducteurs d'engin moteur est souvent occupé et que ceci empêche alors l'impression de fiches horaires p. ex. la délégation demanda la mise en place d'un deuxième poste ainsi que le remplacement du mobilier en place.

Les responsables de CFL cargo informèrent la délégation que CFL cargo équipera tous ses conducteurs de tablettes et que de ce fait une mise en place d'un deuxième poste ne donnerait pas de sens à moyen terme. Deux ordinateurs portables pour la formation WbT (Web-based Training) seront installés dans les locaux du nouveau service technique des conducteurs pour servir de postes de formation.

En ce qui concerne le mobilier des discussions complémentaires auront lieu avec la délégation.

Dans ce contexte la délégation demanda d'examiner également la possibilité d'installer un terminal informatique dans le local de séjour du CDM de Differdange afin de permettre au personnel de s'informer par Intranet sur leurs plans de service ou d'introduire leur demande de congé.

La direction répondit que toutes ces opérations sont possibles depuis le site de Belval et que de ce fait l'installation d'un ordinateur à Differdange n'est pas nécessaire.



## Pas de cours avant les examens

Une nouvelle demande pour des cours avant les examens trisannuels a de nouveau été rejetée par la direction et il n'est pas prévu selon les dires de la direction d'en organiser à l'avenir afin de préparer les candidats à ces épreuves. Les formateurs seraient cependant toujours à disposition des candidats pour répondre à toutes leurs questions en relation avec ces examens.

La délégation regretta le maintien de la décision de la direction malgré le fait qu'à plusieurs reprises des candidats aient échoué lors de la première épreuve et que de ce fait ils furent inaptes à leur travail jusqu'à l'épreuve complémentaire.

## Locomotives électriques

Les locomotives des séries 3000 et 4000 devraient être équipées du système de sécurité ETCS pour la fin de l'année 2018. La direction est cependant également à la recherche de nouvelles locomotives de ligne électriques et se concentrera sur des modèles existants de divers producteurs qui sont interopérables et déjà munis du système ETCS et

qui pourront être équipés de la version ETCS luxembourgeoise. Des pourparlers avec certains producteurs sont en cours à ce sujet.

## Fusion de certains services

La délégation voulut savoir pourquoi les chefs d'équipe et les facteurs du Centre Opérationnel et du Bâtiment Commun furent fusionnés. La direction nous expliqua que suite à la mise en service du nouveau terminal les conducteurs et les dirigeants de manœuvre des équipes « C » et « D » prennent leur service au Centre Opérationnel. Il est primordial que les chefs d'équipe soient présents auprès de leurs collaborateurs ce qui n'est possible que s'ils sont présents de façon permanente ou tout au moins partiellement à cet endroit.

Les chefs d'équipe sont censés surveiller les travaux à effectuer et accompagner les collaborateurs lors de l'exercice de leurs fonctions.

Pendant les semaines prochaines la réalisation de cette fusion sera examinée. La délégation est cependant sceptique quant à sa faisabilité et suivra de près ce projet. Une fusion des factages du Centre Opérationnel

et du Bâtiment Commun n'est cependant pas réalisable pour le moment et il n'y aura donc pas de changement à l'heure actuelle.

## Les chiffres sur les arriérés

La direction présenta les chiffres sur les arriérés dans le domaine des jours de congé et de repos. Les collaborateurs de CFL cargo ont accumulé plus de huit mille jours libres; ceux de CFL technics ont des arriérés de cinq cents jours libres.

Le camarade Dirk Lorig souligna de nouveau que ces chiffres confirment le manque de personnel et les heures supplémentaires prestées régulièrement par les collaborateurs et répéta la demande de la délégation d'augmenter d'urgence les effectifs du personnel.

La prochaine réunion de la délégation aura lieu à Bettembourg en date du 11 juillet 2018 à 8h30.

*La délégation du personnel du FNCTTFEL-Landesverband*



„Wir sind in erster Linie Hilfsperson“

## CFL Ohne Zugbegleiter fährt kein Zug

**Während einer Fahrt sind Zugbegleiter die ersten Ansprechpartner für Fahrgäste. Bei der CFL gehen derzeit 280 Menschen diesem Job nach – Tendenz steigend.**

Béatrice Bütgenbachs Tätigkeiten gehen viel weiter als die einer reinen Fahrkartenkontrolleurin. Was ihr besonders an ihrem Beruf gefällt: „Wir sind unser eigener Chef.“ Ihre Arbeitszeiten sind sehr unterschiedlich und in Nacht- und Tagesschichten unterteilt. „Manchmal arbeiten wir an nur drei Tagen in der Woche und ein anderes Mal sind wir für sieben Tage am Stück eingeteilt.“ Jeder Arbeitstag kann zu einer anderen Zeit beginnen. Da heißt es: aufgepasst beim Weckerstellen, gerade bei den Frühschichten.

„Was aber nicht vergessen werden darf: Wenn wir früh anfangen, haben wir auch früh Feierabend.“ Für den Körper ist das natürlich nicht ohne. „Jeder hat sei-

ne Präferenz bezüglich der Früh- und Spätschicht.“ Als Nachtmensch zieht Béatrice es vor, spät mit der Arbeit anzufangen.

„Je nach Zug müssen die Begleiter zehn bis 20 Minuten vor der geplanten Abfahrt auf dem Bahnsteig sein, um gegebenenfalls Informationen an die Kunden weiterzugeben.“ Oft gibt es dann eine Art Übernahme des vorherigen Zugbegleiters, bei der auch mögliche Probleme angesprochen werden.

Eine der wichtigsten Aufgaben ist es natürlich, den Fahrplan einzuhalten. Eine verfrühte Abfahrt darf eigentlich nicht passieren. Gleichzeitig müssen die Begleiter auf die Signale achten. „Wir arbeiten mit doppelter Sicherheit, neben dem Lokführer müssen auch wir darauf aufpassen.“

Bei den Zügen müssen regelmäßig auch Bremsproben durchgeführt und die Fahrgäste kontrolliert werden – wobei diese Kontrolle mehr beinhaltet als

nur die Überprüfung von Fahrkarten. Der ganze Zug sollte schon zwei- bis dreimal durchquert werden. Schließlich kann es immer passieren, dass ein Fahrgast belästigt wird, es jemandem schlecht wird oder dass sich Touristen nicht zurechtfinden und nicht genau wissen, wo sie aussteigen sollen.

„Wir sind ja in erster Linie eine Hilfsperson und vor allem dazu da, die Zugpassagiere zu informieren. Zudem helfen wir auch, wenn es jemandem nicht gut geht. Deshalb ist die Absolvierung eines Erste-Hilfe-Kurses Pflicht. Zugbegleiter müssen deswegen auch Blut sehen können“, erklärt Bütgenbach.

Verbale Ausfälle von Passagieren nimmt sie locker: „Man wird schon öfter mal dumm angemacht – vor allem, wenn man Passagiere auf ihr Fehlverhalten hinweist.“ Aber das gehe dann zum einen Ohr hinein und zum anderen wieder hinaus: „Davon darf man sich nicht fertig machen lassen.“ Um auf solche Situationen vorbereitet zu sein, absolvieren die Mitarbeiter Kurse bei einer Psychologin. Eine ganze Woche lang werden verschiedene Szenen durchgespielt und anschließend anhand einer Videoanalyse diskutiert. Auch besuchen Zugbegleiter Kurse zum richtigen Umgang mit aggressivem Verhalten. In diesen Selbstverteidigungskursen wird ihnen beigebracht, wie sie sich am besten wehren und die aufgebrachten Passagiere beruhigen. Richtige Aggressionen seien jedoch

die Ausnahme, es werde vielmehr verbal ausgeteilt. Mit der Zeit hat die 42-jährige Bütgenbach eine ganz gute Menschenkenntnis erlangt: „In 90 Prozent der Fälle weiß ich, wenn etwas im Busch ist. Aber ich sage den Auszubildenden immer, dass der erste Eindruck auch täuschen kann.“

Bei einem tatsächlichen Angriff sei es wichtig, recht schnell wieder runterzukommen, auch damit der Zug seine Fahrt wie geplant beenden kann. Falls sich der Zugbegleiter nicht mehr dazu in der Lage fühlt, bleibt der Zug auf den Gleisen stehen und wird annulliert. In Luxemburg muss nämlich immer ein Zugbegleiter an Bord sein und wenn dann einer ausfällt, fällt zwangsweise auch der Zug aus.

Bei den vielen rezenten Verspätungen und Zugausfällen kocht die Stimmung der Zugpassagiere des Öfteren hoch. Mit dem neuen Fahrplan laufe noch nicht alles rund. Die Verständigung und der Informationsfluss klappen dann auch nicht immer: „In solchen Momenten sehen die Menschen zuerst uns, die Zugbegleiter.“ Die Passagiere wüssten, dass die Begleiter eigentlich nichts dafür könnten, doch der Frust müsse in dem Moment nun mal raus. „Ich schlage den Passagieren dann immer vor, die Beschwerden schriftlich zu verfassen und den Verantwortlichen zu schicken. Wir müssen ja ebenfalls unsere Berichte bei Verspätungen oder Problemen schreiben.“

Die Situation sei nicht ein-

fach. Luxemburg ist ein kleines Land und es fahren zusätzlich viele Züge aus anderen Ländern in den hauptstädtischen Bahnhof. Die Verspätung eines einzigen Zuges reiche aus, dass der ganze Fahrplan durcheinandergebracht werde. In den letzten Jahren habe die Zahl der Zugreisenden um 60 Prozent zugenommen. „Doch wir können sagen, dass wir nicht streiken. Das ist immer ein gutes Gegenargument bei Diskussionen um Zugverspätungen oder Ausfälle“, erklärt Bütgenbach mit einem Schmunzeln.

Wo viele Menschen unterwegs sind, bleibt auch so einiges liegen. Zugbegleiter finden so manches auf, unter und zwischen den Sitzen: Handys, Computer, Aktenkoffer, Geld ... „Vor Kurzem habe ich noch eine volle Windel gesehen, die lasse ich dann liegen.“ Letztens hat sie auch Überreste von einem ganzen Brathähnchen unter den Sitzen entdeckt, trotz zahlreicher Mülleimer im Zug.

Dennoch habe der Beruf des Zugbegleiters für sie viel Positives. „Ich kann mich mit den Mitfahrenden unterhalten. Manchmal wird mir Essen angeboten.“ Ab und zu gibt es sogar ein kleines Geschenk, zum Beispiel letztens, als ein Passagier ihr eine Blume überreichte.

Quelle: Tageblatt/  
Anne Ludwig



Béatrice Bütgenbach arbeitet seit nun fast zehn Jahren als Zugbegleiterin. In ihrem Arbeitsalltag kommt keine Routine auf, denn jede Schicht beginnt anders.





Luxembourg, le 6 juin 2018

Mesdames, Messieurs,

Veillez trouver ci-dessous les questions GI-EI du FNCTTFEL-Landesverband, que nous voudrions bien voir figurer à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chargé de Gestion en date du 21 juin 2018.

- 1) Les délégués demandent les résultats des analyses relatives à une publication du service sur 2 semaines pour les postes EI (voir réunion de mars 2018).
- 2) Depuis l'entrée en vigueur du RGPD (règlement général sur la protection des données) les agents travaillant en service binaire ou tiercé sur les postes EI ne peuvent plus avoir recours sur le distributeur de service global. Ceci cause pas mal d'inconvénients.

Or, la directive prévoit quand-même une dérogation quant à la publication du service entier si tous les agents en cause en donnent leur accord. Nous demandons donc le Chargé de Gestion EI de lancer des enquêtes sur les différents postes afin de demander les agents en leur avis et de nous présenter le résultat de cette enquête dans les meilleurs délais.

- 3) Les changements de numéros des trains (notamment marchandises) en dernière minute peuvent engendrer des situations dégradées, comme p.ex. des dévoyés. Est-ce que de la part du GI CFL des limites en ce qui concerne les demandent de changements de numéros peuvent être ordonnées aux EF concernées ou faut-il y remédier par l'intermédiaire de l'ACF ?

**La délégation EI du FNCTTFEL-Landesverband**

## Probleme MI-Baustellen

# Nach Lösungen gesucht

**Am letzten 4. Mai traf sich eine Delegation des FNCTTFEL-Landesverbandes, bestehend aus den Kameraden Georges Merenz, Jean-Marie Wagener, Freddy Schockweiler und Carlo Thissen, mit den Herren Henri Werdel, Direktor des GI-Bereichs, und Pascal Poncin, Chargé de Gestion der MI-Abteilung, um verschiedene Belange des Personals betreffend die Abläufe der großen Baustellen auf dem CFL-Netz zu erörtern.**

Folgende Belange wurden vorgetragen:

Durchfahren der Merktafel RM32 in einem Arbeitsgleis (voie de travail) (RGI 35.14): Das Anbringen der Merktafeln RM32 ist oft kompliziert und langwierig, besonders wenn der Anbringungsort schlecht zugänglich ist. Dass der ADEC jedes Mal einen

mündlichen Befehl zum Durchfahren der Merktafel erteilen muss, ist eine große Mehrbelastung bzw. Verantwortung für den ADEC und mindert die Arbeitsproduktivität. Dies besonders im Falle vom mehreren Arbeitsfahrzeugen, die sich im Arbeitsgleis bewegen.

Die Begleitung der „MOTRA de VS“: Für das Personal ist die nicht systematische Begleitung eines „MOTRA de VS“ ein Problem und birgt folgende Risiken. Das Personal des Bauunternehmers kann Eisenbahnanlagen beschädigen, ohne dass dies bemerkt wird. Ohne „Dirigeant MOTRA“ lassen sich Zusammenstöße zwischen mehreren unbegleiteten „MOTRA de VS“, gegebenenfalls auch mit anderen Arbeitszügen nur schwer verhindern. Die Personaldelegierten weisen hier besonders auf das Fehlen von dem nötigen qualifizierten Personal hin.

**Das Ziehen von Eisenbahnwagen durch „MOTRA de VS“:** Obschon einige Fahrzeuge, wie Unimogs, die als „MOTRA de VS“ zugelassen sind und auch die nötigen Genehmigungen vorweisen, um Eisenbahnwagen zu ziehen und obschon laut RGE 35.10 und 35.11 neben dem Fahrer des Bauunternehmers ein „Dirigeant MOTRA“ als Begleiter genügen, sehen die Personaldelegierten hier erhöhtes Risikopotenzial, wenn solche Fahrten nicht mit CFL-eigenen Zugfahrzeugen bzw. durch CFL-eigenes Personal durchgeführt werden.

Das Personal der Baufirmen verfügt nicht über genügend Kenntnisse betreffend die Verkehrsvorschriften des Rangier- und Fahrbetriebs sowie die diesbezüglichen Kommunikationsregeln bei den CFL. Besonders beim Zurückdrücken von Wagenreihen kann das zu Unfällen führen.

Verteilung von betriebswichtigen Dokumenten: Betriebswichtige Dokumente werden nur mehr per Mail an den „Chef d'équipe“ verschickt und nicht mehr wie früher gegen schriftliche Empfangsbestätigung an jeden betroffenen Mitarbeiter.

### Antworten der GI-Direktion

**Durchfahren der Merktafel RM32 in einem Arbeitsgleis (voie de travail) (RGI 35.14):** Der mündliche Befehl ist nicht immer nötig zum Durchfahren der Merktafel RM32, wenn vorher beim Aufgleisen des „MOTRA de VS“ in das Arbeitsgleis genau geklärt wurde unter welchen Bedingungen das RM32 durchfahren werden darf. Diese Anordnung wird in einer zukünftigen „Note de Service“ zu den Aufgaben des „ADEC“ genauer erklärt werden. Wenn nötig, werden die Bedingungen zum Durchfahren des RM32 in einer nächsten Überarbeitung des RGE 02 und des RGI verständlicher formuliert. Für die Baustellen auf der Kleinbettinger Strecke werden Versuche mit klappbaren Merktafeln RM32 durchgeführt. Sind diese Versuche erfolgreich, werden klappbare Tafeln bei allen Baustellen zum Einsatz kommen.

**Die Begleitung der „MOTRA de VS“:** Laut GI-Direktion haben die Bahnmeister und die „Chef d'équipe“ immer die Möglichkeit die Arbeiten der „MOTRA de VS“ zu überwachen, sogar wenn ein „Dirigeant MOTRA“ durch das RGI nicht vorgeschrieben ist. Diese Aufgabe gehört eigentlich nicht zum Aufgabenbereich des „Dirigeant MOT-

RA“. Die GI-Direktion wird eine genaue Risikoanalyse über die Gefahren von Zusammenstößen zwischen und mit „MOTRA de VS“ in Auftrag geben. Die GI-Direktion hat auch für das Personal der „filière I courte“ eine gezielte Ausbildung zum „Dirigeant MOTRA“ angeboten und bisher bereits 5 Kandidaturen erhalten. Gegebenenfalls sollen auch andere Pisten geprüft werden, um mehr Mitarbeitern den Zugang zu dieser Ausbildung zu ermöglichen.

**Das Ziehen von Eisenbahnwagen durch „MOTRA de VS“:** Durch ihre Mail vom 13. Mai 2018 hat die MI-Abteilung die direkt zu ergreifenden Maßnahmen vorgeschrieben, um die Sicherheit dieser Art von „MOTRA de VS“ zu gewährleisten. Bis zur Veröffentlichung von definitiven Vorschriften sind diese Maßnahmen zu befolgen.

Verteilung von betriebswichtigen Dokumenten: Zukünftig wird der MI-Dienst ein neues Verteilungssystem für betriebswichtige Dokumente in Auftrag geben. Einstweilen sollen solche Dokumente über die Vorgesetztenkette verteilt werden, da letztere ihre Verantwortung bezüglich der Ausbildung und der Begleitung des Personals wahrnehmen soll.

*Die Delegation  
des FNCTTFEL-  
Landesverbandes*



Foto: René Birgen

## Sektion BU

# Questions proposées par les délégués

## Présentation des situations 2018 des reliquats en journées improductives.

Hierzu wird uns nur zwei Mal pro Jahr eine Auflistung unterbreitet, welche belegt, dass Ende 2017 6800 unproduktive Tage im Busbetrieb vorlagen. Dieses Jahr wurden in den ersten vier Monate nochmals 1218 Tage zusätzlich aufgebaut!

## Les délégués demandent des renseignements concernant des adaptations à l'horaire.

Die Delegierten des Landesverbandes überreichten in der Sitzung ihrem Dienstvorsteher die Stellungnahme der Wochenschemas. Jene Wochenschemas wurden während fast 2 Wochen mit den Delegierten ausgearbeitet, wobei alle Kriterien größtenteils berücksichtigt wurden. Bedauern tun die Delegierten des Landesverbandes, dass sie nicht während der Ausarbeitung der Wochenschemas auch zugleich Einsicht in den graphischen Dienst erhalten haben. Die Stellungnahme des graphischen Dienstes wird dieser Tage nachgereicht.

Die Hoffnung dass im graphischen Dienst noch etwas umgeändert wird, da eine Reihe von Dienstreisen zu knapp bemessen wurden, bleibt bestehen obwohl die Delegierten auch hier schwarz sehen in Zukunft. Des Weiteren bleibt zu beanstanden, dass im Busbetrieb ein

Mangel an Bussen besteht.

## Les délégués demandent que chaque candidat pour un poste vacant au PC Coach, doit se soumettre à un test auprès du psychologue des CFL pour voir si le candidat est apte pour un tel poste brigué voir contact ainsi que la communication aisée avec les C.R.

Der Verantwortliche des Busbetriebes steht dem ebenfalls positiv gegenüber und zukünftig sollen die Kandidaten solchen Tests unterzogen werden.

## Les délégués demandent quand les fruits seront distribués au personnel ?

Die Dienststelle Luxemburg und die Aussendienststelle Echternach werden jeweils montags mit Obst beliefert, ausser an Feiertagen. Ettelbruck wird mittwochs beliefert.

## Les délégués demandent des renseignements concernant le site Echternach ainsi que les quais de la Gare d'Echternach.

Der Leiter des Busbetriebes trifft sich mit den Verantwortlichen der Bauverwaltung und wird sich genauestens über das Bauvorhaben informieren. Geplant ist, dass Ende 2019 die neue Aussendienststelle fertig sein soll.

## Les délégués demandent être in-

## formés sur le choix des futurs bus des CFL (12m ainsi que 15m).

Der CFL-Verwaltungsrat hat sich für beide Busse der Marke Iveco entschieden. Als Delegierten sind wir etwas erstaunt, da wir uns deutlich für die Marke Setra ausgesprochen hatten.

Diese Busse wären ohne Probleme über den Bahnübergang in Noertzingen gekommen, ohne den Bus anheben zu müssen und können auf beiden Seiten getankt werden. Die Iveco Busse hingegen nicht! Auch ist deren Plattform relativ klein, der Durchgang im Bus sehr schmal und der Tachygraph ist auch nicht für jedermann gut erreichbar! Es bleibt zusätzlich zu bemängeln, dass der getestete 15m Busse der Marke Iveco insbesondere bergaufwärts untermotorisiert war.

## Les délégués se plaignent que les C.R. ne sont toujours pas informés lors d'un changement de tours de service.

In jeder Delegationssitzung müssen wir feststellen, dass dies noch immer nicht der Fall ist, obwohl es den Delegierten jedes Mal hoch und heilig versprochen wird und es nie wieder vorkommen soll. Als Erklärung wurde uns mitgeteilt, dass der Fehler in der Planifikation passiert und es wurde sich abermals entschuldigt.

## Les délégués demandent des renseignements concernant

## l'uniforme pour C.R. pour l'année 2019.

An der Ausschreibung für die neuen Uniformen haben sich 3 Lieferanten beteiligt. Es werden nur noch einheitliche Uniformen für Busfahrer bestellt, welche im Vorfeld von einzelnen Fahrern getestet werden und die hierzu ihre Bewertung abgeben.

## Les délégués demandent l'embauchage de nouveaux chauffeurs d'autobus pour remplacement CR PC, Coach, changement de poste etc.

Im Monat Mai gab es 5 Neueinstellungen, 5 weitere im Monat Juni und 3-5 Neueinstellungen sollen im September folgen.

## Les délégués demandent que le poste Coach réserve sera seulement comblé si les places des C.R. sont garanties.

Wenn bis im Monat September alle Neueinstellungen getätigt sind, wird dieser Posten ebenfalls besetzt werden.

## Divers.

- Les délégués demandent pourquoi quelques C.R. reçoivent une dispense de service pour une formation (Permis prof.) et les autres une journée ?

• Uns wurde mitgeteilt dass jedem Fahrer für eine Kursbildung eine Dienstreise von 8 Arbeitsstunden eingesetzt wird. Bei denen Fahrern wo dies jedoch

nicht der Fall war, wird es umgeändert werden.

- Les délégués demandent encore une fois que les divers travaux (ventilation au-dessus du C.R., panneau derrière C.R.) promis décembre 2017 seront enfin réalisés.

Die Verantwortlichen bestätigten uns, dass die neue Software für die Klimaanlage angeschlossen wurde, jedoch das Glasfenster welches hinter dem Fahrer angebracht werden soll, noch nicht geliefert wurde, da es bei der Firma Irizar, wo die Bestellung getätigt wurde, etwas länger dauert.

- Les délégués demandent pourquoi les C.R. ne sont-ils pas informés des prolongations des tours de service pour le mardi de pentecôte de la (procession dansante à Echternach)

Diese Änderungen wurden erst einige Tage vor Pfingstdienstag vom Ministerium mitgeteilt und es wurde bedauerlicherweise vergessen die betroffenen Fahrer zu informieren. Hiervon waren jedoch viele Fahrer betroffen und ihre Dienste wurden um bis zu 2 Stunden verlängert, ohne deren Wissen!!!

Mitgeteilt von deinen Delegierten Jean-Paul Schweigen u. André Marques de Paiva



Ab dem 27. Juli bis zur „Stäreplatz“

# Zweites Teilstück vor den Ferien in Betrieb genommen

**Ab dem 27. Juli fährt die Tram bis zur place de l'Etoile. Das wurde kürzlich im Rahmen einer Pressekonferenz in der hauptstädtischen Brasserie Schuman bekannt. Bislang bedient die Tram, die am 10. Dezember des vergangenen Jahres in Betrieb genommen wurde, lediglich Haltestellen von der Luxexpo bis zur Roten Brücke.**

„Die ersten Tests, die zunächst nachts durchgeführt wurden und seit Kurzem auch tagsüber gemacht werden, verliefen bislang problemlos“, so Transport- und Infrastrukturminister François Bausch („déi gréng“) eingangs seiner Ausführungen. Aus diesem Grund stehe dann auch einer Inbetriebnahme

des zweiten Teilstücks, das zwei Kilometer lang ist, noch vor den Sommerferien nichts im Wege. Im Klartext: Ab dem 27. Juli fährt die Tram bis zur „Stäreplatz“. Dabei wird sie drei neue Haltestellen anfahren: Theater, „Faïencerie“ und eben „Stäreplatz“.

Der Unterschied zum ersten Teilstück ist, dass die Straßenbahn nicht von einer Oberleitung mit Strom versorgt wird, sondern dass auf den drei genannten Stationen die Batterien durch ein sogenanntes „Biberonnage“ aufgeladen werden. Mittlerweile, so Bausch weiter, seien auch die Probleme mit der Statik im Parking „Rond-Point Schuman“ gelöst. Trotz Mehrkosten komme es dadurch nicht zu einer Überschreitung des Gesamtbudgets. Das sei sehr

erfreulich, so der Minister.

## Gratis-Nutzung zum Auftakt

Genauso wie nach der Betriebsnahme des ersten Teilstücks wird die Nutzung der Tram auf dem zweiten Teilstück vom 27. Juli bis zum 16. September gratis sein. Von dieser „Promotionsphase“ werden dann wohl Tausende profitieren, steht doch ab dem 23. August die „Schueberfouer“ ins Haus. In Sachen Busbetrieb wird sich ebenfalls einiges tun: Der Umsteigebahnhof am „Stäreplatz“ wird weiterhin Bestand haben, wobei es allerdings zu erheblichen Änderungen bei den Überlandbussen kommen wird. Alle RGTR-Busse, die bislang über die „Stäreplatz“ den Kirchberg angesteuert haben, fahren dann

nur noch bis zur place de l'Etoile. Dies hat zur Folge, dass weniger Busse in der Hauptstadt zirkulieren werden, was gleichbedeutend sei mit einer Steigerung der Lebensqualität und einer Entlastung des Verkehrs, so Bausch weiter.

In die gleiche Kerbe schlug auch Lydie Polfer, die hauptstädtische DP-Bürgermeisterin. „Ich begrüße es, dass in Kürze weniger Busse fahren werden. Das ist eine gute Nachricht und trägt in der Tat zur einer Entlastung des Verkehrs bei.“ Als weitere gute Nachricht bezeichnete sie die Tatsache, dass der „Biberonnage“ die Ästhetik der Tram zusätzlich verbessere, da keine Oberleitungsmasten notwendig sind. Für eine weitere Entlastung des Busverkehrs auf Limpertsberg werden die geplanten Neubauten des „Lycée Michel Lucius“ auf dem „Ban de Gasperich“ und des „Lycée technique du centre“ auf Kirchberg sorgen, kündigte François Bausch ebenfalls an.

tags und sonntags sogar bis 2.30 Uhr. „Ziel ist es“, so Patrick Goldschmidt, „maximal von den Parkplätzen auf Kirchberg zu profitieren.“ Mehr Details sollen noch im Rahmen einer Kampagne publik gemacht werden.

## Luxtram beschäftigt jetzt 95 Mitarbeiter

Erwartet werden bekanntlich, wie jedes Jahr, zwei Millionen Besucher. Um ihre Sicherheit zu gewährleisten, wird die Tram zwischen den Haltestellen Theater und „Faïencerie“, die sich an den beiden Enden der „Schueberfouer“ befinden, mit nur 20 Stundenkilometern fahren.

Last but not least kam auch André von der Marck, der Generaldirektor von Luxtram, zu Wort. Er erklärte, dass zehn weitere Tramführer eingestellt wurden, sodass Luxtram mittlerweile 95 Menschen beschäftigt.

Quelle: Tageblatt/  
Laurent Graaff (Texte),  
Francis Wagner



Der hauptstädtische Verkehrsschöffe Patrick Goldschmidt (DP) seinerseits unterstrich, dass in den vergangenen Monaten eine „vorzügliche Arbeit“ geleistet worden sei. Ab dem 14. August werde die Tram lediglich auf einer Linie durch die allée Scheffer fahren. Wegen der kleinen Stände, die im Rahmen der Schobermesse dort traditionell ihren Stellplatz haben. An den Wochentagen während der „Schueberfouer“ wird die Straßenbahn bis 1.30 Uhr fahren, sams-

#RESPEKT112 Kompagne

# Gewalt gegen Rettungskräfte stoppen

**Die Hemmschwelle, was Gewalt gegenüber Rettungskräften angeht, sinkt. Immer öfter werden Helfer zu Opfern. Auch in Luxemburg. Mit der Kampagne #Respekt112 fordern das Innenministerium sowie das CGDIS („Corps grand-ducal d'incendie et de secours“) nun mehr Respekt gegenüber denjenigen, die jederzeit bereit sind, unser Leben zu retten.**

Innenminister Dan Kersch bleibt dabei: „Es darf null

Toleranz geben, wenn es um Gewalt gegen Menschen im Rettungswesen geht.“ Um diesen Respekt bei der Bevölkerung einzufordern, startet jetzt die Kampagne #Respekt112. Diese besteht zum einen aus Fotos von Feuerwehrleuten und Rettungssanitätern mit der Aufschrift „Respektéiert déi, déi lech hëllefен!“ Zum anderen aus zwei Videospots, mit deren Dreh das in Niederanven basierte Kreativstudio Pulsa beauftragt war. Beide Spots wurden bei der Pressekonferenz zur Kampagne, am Dienstagabend im „Centre na-

tional de l'audiovisuel“, erstmals gezeigt.

Zuerst ein Schwarz-Weiß-Clip, in dem Dan Kersch die Bevölkerung zum Respekt gegenüber den Helfern auffordert. Dann ein kurzes Video, in dem eine Beispiel situation von Respektlosigkeit bei einem Einsatz gezeigt wird: Junge Mädchen machen mit ihren Handys Fotos vom Unfallort, ein Angehöriger schreit die Rettungskräfte an und schmeißt ein Schild um, während Feuerwehrmänner und Sanitäter versuchen, Menschenleben zu retten.

„Wir wollten einen Spot zeigen, der der Realität entspricht – ungefiltert und aus den Augen einer Rettungskraft“, sagt Georges Waringo, Gründer von Pulsa Creative Studios. Dass Feuerwehrmänner und -frauen aus dem „CID Dudelange“ sich als Schauspieler zur Verfügung stellten, trug zur angestrebten Authentizität bei. Die Kampagne wird auf sozialen Medien sowie im Fernsehen und im Kino zu sehen sein.

Seit Anfang des Jahres wurden erstmals Statis-

tiken erhoben, um zu ermitteln, wie häufig Rettungskräfte tatsächlich Gewalt ausgesetzt sind. „2018 gingen bisher 23 Meldungen bei uns ein“, verkündet Paul Schroeder, Direktor der Verwaltung der Rettungsdienste, auf der Pressekonferenz. Bei 16 davon handele es sich um verbale Aggression, fünfmal waren die Betroffenen körperlich angegriffen worden und zweimal sei es sogar zum Einsatz von Waffen gekommen.

*Quelle: Tageblatt/  
Melody Hansen*

Sektion TICE

# Verhandlungen für Verbesserungen

**Seit der Formation einer professionellen Tankermannschaft beim TICE im Jahre 2012, laufen Diskussionen über die Arbeitsverträge dieser Kollegen.**

Da für die hauptsächlich manuelle Tätigkeit der Tanker keine Funktioniärskarriere existiert, fallen sie unter das Statut des « Salarié » und für diese ist im kommunalen Sektor des Südens der Kollektivvertrag für die Gemeindearbeitnehmer der „Südgemeinden“ zuständig.

Seit mehreren Jahren drängt nun der Landesverband und seine Betriebssektion, mit Unterstützung des OGB-L, auf die Integration dieser Kollegen in den Geltungsbereich dieses Kollektivvertrages. Alle TICE Bürgermeister haben diesen Vertrag ohnehin schon für die Salariés ihrer Gemeinde unterzeichnet. Das Dokument und sein Inhalt ist ihnen also hinlänglich bekannt. Trotzdem wurde die Annahme bis heute strikt verweigert und ein eigener Hausvertrag zurecht ge-

zimmert. In wesentlichen Punkten ist er natürlich deutlich schlechter als jener der Südgemeinden. Beginnt der Lohn beim TICE Hausvertrag bei 115 Punkten (etwa 2185.-€ Brutto) so sind es im Südgemeinden Vertrag schon 129. Nach vier Dienstjahren ist das Verhältnis schon 130 zu 150. Endet der TICE Vertrag schon bei 180 Punkten, so sind es 219 Punkte bei 25 Dienstjahren, die den anderen Gemeindearbeitern im Süden zustehen! Die Differenzen sind also eindeutig. Dabei muss man wissen dass diese Kollegen

quasi die Hälfte ihrer Arbeitszeit nach 22.00 Uhr leisten. Auf die Vergütung bei Überstunden, Sonntag- und Feiertagsarbeit, der Prime d'astreinte, wollen wir hier nicht eingehen denn sie ist ebenso deutlich wie beim Basislohn.

Ähnlich wie bei der „Luxtram S.A.“ handelt es sich beim TICE um eine flagrante Ungerechtigkeit bei der Entlohnung im öffentlichen Dienst, bzw. im kommunalen Sektor. Wir stellen die Frage; verdient denn ein Arbeiter bei Arcelor/Mittal in Differdingen für die gleiche Arbeit auch

fast 12% weniger als sein Kollege im Arcelor/Mittal Werk in Esch/Belval? Diese Tendenzen des Lohnumpings im Öffentlichen Dienst müssen gestoppt werden. Aus diesem Grund haben wir zusammen mit dem OGB-L eine Aussprache mit dem TICE Präsidenten gefordert. Die Tanker können sich darauf verlassen daß wir in dieser Frage nicht locker lassen.

*Sertic Alain  
Präsident der  
Personalvertretung*



TICE  
c/o Monsieur Pierre Melina  
Président du Bureau  
290, boulevard Charles de Gaulle  
L-4083 ESCH-sur-ALZETTE

**Recommandé A/R**

Esch-sur-Alzette, le 31 mai 2018

**Objet: conditions de rémunération des salariés TICE**

Monsieur le Président,

Nous souhaitons vous rencontrer afin d'éclaircir les conditions de salaires et de travail des salariés engagés au sein du TICE.

Veuillez prendre note que nous revendiquons que les salariés du TICE tombent sous le champ d'application de la CCT des salariés des communes du Sud, ceci en vertu du principe d'équité salariale entre l'ensemble des salariés des administrations communales et des syndicats intercommunaux tombant sous la compétence politique des communes du sud.

En attendant une proposition de date de votre part, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, notre parfaite considération.

Pour les syndicats OGBL – FNCTTFEL/Landesverband

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Sikorski', is written over a horizontal line.

Christian Sikorski  
*Secrétaire central*



# „Seid stark und setzt das Leben durch“\*

**Einladung zu einer Gedenkfahrt in die Gedenkstätte Gestapogefängnis/NS-Dokumentationszentrum Köln am 22. Juni 2018**

Auch wenn es in unserer heutigen Gesellschaft oft als „normal“ angesehen wird, dass rechtspopulistische Verlage ihre Bücher auf der Leipziger Buchmesse bewerben können, Rechtsextreme straflos auf die Verbrechen der Wehrmacht stolz sein dürfen und ihre fremdenfeindlichen, menschen-

verachtenden Hassreden sogar im Deutschen Bundestag verbreiten – wir LINKEN werden uns NIE-MALS mit dieser „erinnerungspolitischen Wende“ abfinden, die die AFD eingeleitet hat. Unsere Lehren aus der Vergangenheit sind immer noch aktuell: Imperialismus und Faschismus bedeuten Krieg, Terror, Zerstörung und unvorstellbares Leid für die gesamte Gesellschaft. Aus aktuellem Anlass laden die Paul Levi Gesellschaft Trier, DIE LINKE Trier-Saarburg sowie inte-

ressierte Kolleginnen und Kollegen aus Luxemburg zu einer Gedenkfahrt in die Kölner Gedenkstätte Gestapogefängnis/NS-Dokumentationszentrum ein. Dort wurden zahlreiche Widerstandskämpfer aus ganz Europa inhaftiert, gefoltert und ermordet. Wir möchten an diese herausragenden Persönlichkeiten erinnern und ihr Andenken bewahren. Sie sind uns ein Vorbild für folgende Generationen und eine Mahnung für Zivilcourage und Menschlichkeit in unmenschlichen Zeiten.

Wir werden dort an einer öffentlichen Führung (Beginn 11.30 Uhr) zum Thema „Verfolgung und Widerstand“ teilnehmen sowie Einblicke in die aktuelle Forschung von Dr. Kathrin Meß erhalten, die seit mehreren Jahren zum Widerstand von Luxemburgern gegen das NS-Regime forscht. Kosten: Eintritt 4,50 Euro **Luxemburger Interessierte bitte melden bei Jeanne Schosseler:** jsnw@pt.lu Wir haben vorgesehen mit dem Zug nach Köln zu fah-

ren.  
Fahrplan: -Luxemburg: 7.33  
Köln: 11.05 mit Umsteigen in Koblenz  
Rückfahrt: Köln: 16.53  
Luxemburg: 20.25 mit Umsteigen in Koblenz  
Interessierte aus Deutschland bitte melden bei: kathrin.mess@web.de

\* zitiert aus: Abschiedsbrief von Alfons Donde-linger, Jg. 1897, an seine Luxemburger Familie, geschrieben am 12.2.1942 in Köln.

## Vereinigungen

Vereinigung Mersch

# Ehrung von Vorstandsmitgliedern

Vor kurzem wurden in der Vereinigung Mersch drei langjährige Vorstandsmitglieder während einer Vorstandssitzung für ihre langjährige Mitarbeit geehrt und mit einem kleinen Präsent bedacht.

Nachdem auf der Generalversammlung der Vorstand neu gewählt werden musste stellten einige Kollegen keine Kandidatur mehr für den jeweiligen Posten. Es war dies der langjährige Präsident

René Brachmond welcher nicht mehr für den Posten des Präsidenten kandidiert hatte und welcher 12 Jahre diesen Posten inne hatte. Ebenfalls geehrt wurde Alex Kohl der über 30 Jahre Kassenwart

der Vereinigung war und diesen Posten ebenfalls aufgab sowie Nico Grafte welcher während 20 Jahren Sekretär war und die letzten 12 Jahre als Vorstandsmitglied tätig war. Letzterer hat bei der

Generalversammlung seine Kandidatur nicht mehr erneuert. Im Namen des Vorstandes bedankte sich der neue Präsident Jean-Paul Schweigen bei allen Geehrten für ihre geleistete Arbeit im Interesse des Landesverbandes. Im Rahmen dieser Vorstandssitzung gedachten die anwesenden Mitglieder in einer Gedenkminute auch Camille Kasel der dem Vorstand der Vereinigung Mersch seit vielen Jahren angehörte und auch in der lokalen Überwachung sein Mandat ausübte.

Jean-Paul Schweigen





ETF Section RAIL

# À la section ferroviaire de l'ETF

Chers collègues, à l'occasion de la réunion du Conseil européen des ministres des transports le 7 juin 2018 à Luxembourg, les syndicats de cheminots français, avec le soutien des syndicats luxembourgeois, Belges et de l'ETF, sont mobilisés pour un rassemblement

pendant la rencontre des ministres des Transports européens. Notre message sera d'arrêter la privatisation des chemins de fer et d'arrêter le dumping social dans le secteur ferroviaire de toute l'Europe et pour un emploi de qualité et des conditions de travail de qualité.

Cette mobilisation aidera les syndicats français dans leur lutte contre la réforme ferroviaire du gouvernement Macron qui ouvrira les portes d'une course au moins disant concernant les conditions de travail dans le secteur ferroviaire. Cette mobilisation aidera à mettre en

lumière leur lutte nationale dans un contexte plus large et Européen.

En fait, dans le passé, nous nous battions et mobilisions à rejeter le règlement OSP. Maintenant, nous luttons contre les conséquences de l'ouverture du marché, le dumping social, et nous devons insister

pour garder les chemins de fer dans les mains du public.

*Sabine Trier  
Secrétaire Générale  
adjointe*



Foto: Pitt Becker



ETF Sitzungsbericht

# Für den Erhalt und gegen den weiteren Abbau

**Die „Locomotive Drivers' Advisory Group“ traf sich vom 05 - 06. April 2017 in Brüssel. „Zusammen mit der „On Board Personal Advisory Group“ für den Erhalt und gegen den weiteren Abbau des Zugbegleitpersonals.“**

Die Mitglieder der „Locomotive Drivers' Advisory Group“ innerhalb der ETF trafen sich am 05. und 06. April in Brüssel zur ihrer ersten Sitzung für 2018. Diese Sitzung fand über 2 Tage statt, da man sich nachmittags mit den Kollegen der On board personal advisory group zusammen setzte zwecks gemeinsamen Austauschs. Claude WANDERSCHIED vertrat die Sektion der Lokführer und Serge MATAGNE die Sektion des Zugbegleitpersonals des Landesverbandes.

Am 05. April tagte die „On Board Advisory Group“, als erster Punkt stand eine Unterredung mit einem Vertreter der EPF (European Passenger Federation)

Der zweite Sitzungspunkt handelte über die Zertifizierung der Zugbegleiter. In einem offiziellen Dokument der ERA ist alles zu Erlernende aufgelistet und wie man es in der Praxis anwendet. Dieses wird aber nun von einer Arbeitsgruppe vervollständigt indem es detaillierter sein wird, und alle Länder genauestens über alles informiert sind und somit ihr Personal besser schulen können. Nach der Überarbeitung wird das das Dokument

den jeweiligen Gewerkschaften unterbreitet werden und über die Annahme entschieden werden.

Am Nachmittag fand eine gemeinsame Sitzung der zwei „Advisory“- Gruppen statt.

Als erstes begrüßte Giorgio TUTI, Präsident der Eisenbahnsektion der europäischen Transportarbeiterföderation (ETF), die Teilnehmer, und schnitt gleich mehrere brisante Themen an: unter anderem die Privatisierung der SNCF sowie der schlechende Lohndumping im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Die ETF startete für 2018 eine Kampagne unter dem Namen „Fair Transport 2.0“ und die Sektion Eisenbahnen der ETF wird sich dieser Kampagne mit dem Thema „Drivers only operations“ anschließen.

Die im Oktober 2018 stattfindende Aktion gegen den Abbau des Zugbegleitpersonals und der Lokführer in den Zügen mit dem Slogan „You're Welcome“ kann sowohl höflich wie

auch sarkastisch gemeint sein. Dies soll jedes Land für sich entscheiden.

Das Ziel dieser Kampagne ist es, die Fahrgäste zu erreichen und in die Handlung mit einzubinden. Gleichzeitig wird gegen das vierte Eisenbahnpaket vorgegangen.

Des Weiteren wurden verschiedene Situationen aus dem Alltag der Eisenbahner bearbeitet, wie z. Bsp. die Evakuierung von Leuten aus einem Tunnel usw. Den Gewerkschaften bleibt überlassen, mit welchen Mitteln, sie die Fahrgäste auf die verschiedenen Situationen aufmerksam machen will. Diese Kampagne soll bis September fertiggestellt sein und im Oktober umgesetzt werden.

Am zweiten Tag traf sich die „Advisory Group“ der Lokführer unter sich.

Der Vorsitzende Simon WELLER hat vorgeschlagen, dass nur noch eine Sitzung der Advisory Group stattfinden soll und wenn erforderlich kann

eine zweite Sitzung kurzfristig einberufen werden.

Der Lenkungsausschuss soll vergrößert werden, als Wunschkandidaten wären da die SCHWEIZ und ITALIEN. Auch die baltischen sowie die östlichen Länder sollen besser vertreten sein.

Die Kollegen aus TSCHEDIEN und ITALIEN berichteten kurz über neues Kontrollsystem was die Fahr- und Lenkzeiten bei Zügen kontrolliert. Diese sollen verhindern, dass Ruhezeiten nicht eingehalten werden und die Lenkzeiten nicht überschritten werden.

In ITALIEN ist das System schon so performant, dass es automatisch die gespeicherten Daten auf einen Server überträgt und diese dann direkt verarbeitet werden können.

Die Kollegen der VIDA berichteten kurz über die 2 schweren Zugunfälle, die sie in ÖSTERREICH zu beklagen hatten.

Die Gewerkschaftsarbeit erweist sich immer schwieriger. Europaweit wächst der Gütertransport und damit auch die Privatunternehmen. Umso komplizierter ist es für die Gewerkschaften in diesen Unternehmen Fuß zu fassen und damit auf die Missstände bei nicht-einhalten der Arbeitsbedingungen aufmerksam zu machen. Auch ist es schwer heraus zu finden ob und wie die Mitarbeiter dieser Privatfirmen gewerkschaftlich organisiert sind.

Das „Drivers Cabin Project“ ist so gut wie abgeschlossen und wird demnächst bei RASCOP (Rail Standardisation Coordination Platform for Europe) vorgestellt.

Ein Datum für die nächste Sitzung steht noch nicht fest.

Bericht: Serge MATAGNE & Claude WANDERSCHIED  
Foto: Bryn WATKINS





Mobifair

# Ohrfeige von der EU für Arbeitnehmer

**Wer vermutet, dass faire Bedingungen für Arbeitnehmer beim EU-Parlament nicht gerade oberste Priorität haben, wird durch das aktuelle Ergebnis der Abstimmung im Verkehrsausschuss wieder einmal bestätigt.**

Mit deutlicher Mehrheit stimmten die Mitglieder des Ausschusses dafür, den Transportsektor aus dem „Mobilitätspaket“ auszuklammern. Im Klartext heißt das für die Betroffenen: Weniger Ruhezeiten und kein Anrecht auf gleichen Lohn für gleiche Arbeit.

Als „fatales Zeichen“ bewertet der DGB die Entscheidung in einer ersten Stellungnahme. Mobifair-Vorstand Helmut Diener sprach von „einem Schlag ins Gesicht für alle Beschäftigten im Straßenverkehr“. Damit würde ein System von Arbeitnehmern erster und zweiter Klasse zementiert.

Der Ausschuss befürwortet eine weitere Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten im Transportsektor. Die Berechnung der wöchentlichen Ruhezeiten wird künftig nicht mehr für zwei sondern über vier Wochen berechnet.

Damit kann es dann zwei statt nur einer verkürzten wöchentlichen Ruhezeit geben und möglicherweise drei Wochen fast ohne Ruhezeiten durchgefahren werden.

Angenommen wurde außerdem eine Ausnahme vom Verbot die wöchentlichen Ruhezeiten in der Kabine zu verbringen, wenn der Lkw sich auf einem selbst zertifizierten, gesicherten Parkplatz befindet. Das schützt natürlich nur die Fracht, nicht aber den Fahrer.

Für den gesamten internationalen Transport

wurde eine Ausnahme von der Anwendung der Entsenderichtlinie und damit dem Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ angenommen. Außerdem wurde für den Transportsektor eine geschlossene Liste an Kontrollmaßnahmen beschlossen und damit die nationalen Möglichkeiten zur Missbrauchsbekämpfung limitiert.

Der DGB fordert die Abgeordneten des Europäischen Parlaments auf, diesen „neoliberalen Ambitionen eine klare Absage“ zu erteilen. Die Abgeordneten seien die „letzte Hoffnung für bessere Arbeitsbedingungen im Straßentransport“.

Wenn ausreichend Stimmen zusammenkommen, um das im Verkehrsausschuss beschlossene Verhandlungsmandat infrage zu stellen könne eine erneute Abstimmung möglich werden, so die Gewerkschafter.



CFL FLEX: Ein Auto für alle

# Seit knapp sechs Monaten in Betrieb

Im September des vergangenen Jahres hat die CFL ein neues Carsharing-System fürs gesamte Land vorgestellt. Seit fast drei Jahren bietet die Stadt Luxemburg ein ähnliches Projekt unter dem Namen „Carloh“ an, das nur für die Hauptstadt gedacht ist. CFL Flex geht aber darüber hinaus. Über ganz Luxemburg sind 20 Stationen verteilt.

Die erste Bilanz des CFL Flex fällt eindeutig positiv aus. Bisher werden rund 300 Kunden gezählt. Mit dem neuen Projekt ergibt sich für die Kunden eine noch größere Flexibilität,



denn das Angebot besteht dann nicht mehr nur aus Zug und Bus, sondern ebenfalls aus Autos. Ziel der CFL ist es, mit dem flächendeckenden Carsharing die Mobilitätskette der CFL zu vervollständigen. Die Zielgruppen sind laut dem Geschäftsführer von CFL Mobility, Jürgen

Berg, nicht nur Jugendliche, sondern ebenfalls Familien oder Grenzgänger, die vorübergehend ein Auto benötigen: „Die meisten Haushalte verfügen über zwei oder mehrere Autos und mit unserem System ist das zweite Auto nicht mehr unbedingt notwendig.“

## Als Zweitwagen optimal

CFL Flex ist aber keinesfalls mit einer Mitfahrgelegenheit zu verwechseln. Der Kunde entscheidet, wann er ein Auto reservieren will und wen er mitnehmen möchte. Die Betriebsanleitung ist sehr einfach. Auch die Tarife sind so gestaltet, dass Flex-Carsharing deutlich günstiger ist als ein eigener Wagen.

„Sowohl der Sprit als auch die jährliche Wartung, das Säubern der Wagen und die Versicherung sind in den Preisen inbegriffen. Fällt der Spritstand auf unter 30 Prozent, hat der Kunde die Möglichkeit, mit

einer Tankkarte, die sich im Innern des Autos befindet, zu tanken“, erklärt Berg. Falls ein Kunde einen Wagen zu schmutzig hinterlässt, der gereinigt werden muss, werden ihm diese Ausgaben allerdings verrechnet.

Zurzeit kann man das Auto nur dort wieder abstellen, wo man es gemietet hat. Fahrten von A nach B sind also bisher noch nicht möglich, doch CFL Mobility arbeitet daran, um dies so schnell wie möglich umsetzen zu können. Ein genaues Datum ist aber noch nicht bekannt.

Quelle Tageblatt /  
Philippe Hammelmann

Arbeitslosenquote bei 5,6 Prozent

# Rückgang um 3,5 Prozent in einem Jahr

Die Arbeitslosenzahlen sind weiterhin rückläufig. Wie die Beschäftigungsagentur ADEM mitteilt, lag die Zahl der Arbeitssuchenden Ende April bei 15.369.

Dies sind 557 Personen weniger als vor einem Jahr. Die vom Statec ausgerechnete Quote beträgt 5,6 Prozent. Besonders bei den jungen Arbeitssuchenden unter 30 Jahren nahm die Zahl ab: -7,9 Prozent.

## Weniger Langzeitarbeitslose

Auch bei den wenig Qualifizierten und bei den Langzeitarbeitslosen war der Rückgang über dem Durchschnitt.

5.065 Menschen waren Ende April in einer Beschäftigungsmaßnahme. Dies waren 225 Personen weniger als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Im April hatten die Unternehmen der ADEM 3.266

freie Stellen gemeldet. Es waren dies 21 Prozent oder 567 Stellen mehr als im April des Vorjahres.

r.s.



Weiterhin eine positive Dynamik der Zahlen



„Train of Hope“

# CFL Ein Projekt gegen den Krebs



Kürzlich hatte die CFL die Freude, den luxemburgischen Pianisten und Komponisten David Ianni zu empfangen und ihn in einem gemeinnützigen Projekt, „Train of Hope“, zu unterstützen.

Zusammen wurde die offizielle Abfahrt des „Train of Hope“ gefeiert. Mit diesem Zug der Hoffnung wurde

eine Initiative von David Ianni, in Zusammenarbeit mit dem Verein „Don de Moelle du Luxembourg“ und der Vereinigung DKMS (Deutsche Knochenmarkspenderdatei) ins Leben gerufen. Mit diesem Projekt gibt der Künstler allen Betroffenen Hoffnung und möchte die Menschen dazu auffordern, sich als Knochenmarkspender zu

registrieren, denn eine solche Spende kann Leben retten.

Auf seiner Reise durch Deutschland mit seinem „Piano of Hope“ an Bord des Zuges gibt David Ianni Konzerte in sechs verschiedenen Bahnhöfen, darunter München, Stuttgart, Köln, Leipzig, Hamburg und Berlin.

Ein Luxemburger, ein rotes Klavier und der Kampf gegen Blutkrebs

## Ein Gespräch mit dem Musiker David Ianni

**David Ianni gehört zu den bekanntesten luxemburgischen Musikern. Geprägt von dem Tod seiner Kollegin und guten Freundin Lisa Berg, hat er sich nun dem Kampf gegen den Blutkrebs verschrieben.**

Mit dem Projekt „Train of Hope“ will er – gemeinsam mit der Deutschen Knochenmarkspenderdatei (DKMS) – mit Konzerten an verschiedenen deutschen Bahnhöfen Erkrankten Hoffnung geben und die Öffentlichkeit für das Thema Blutkrebs sensibilisieren. Seine Zugreise haben er und sein Klavier der Hoffnung aber in Luxemburg angetreten. Wir haben mit dem Musiker

und Komponisten über „Train of Hope“, sein soziales Engagement und die Erinnerung an Lisa Berg gesprochen.

**Tageblatt:** Wie ist die Idee zum „Train of Hope“ entstanden?

**David Ianni:** Ich bin mit Lisa Berg gut befreundet gewesen und wir sollten 2015 gemeinsam ein Konzert geben. Doch sie musste zwei Wochen vorher absagen, weil sie die Diagnose Blutkrebs bekommen hat. Damals habe ich mich zum ersten Mal intensiv mit dem Thema Blutkrebs auseinandergesetzt und mich bei der DKMS als Stammzellenspender registrieren lassen.

Als ich eine Episode von meinem Projekt „My Urban Piano“ dem Thema Krebs widmen wollte, hat die DKMS mich intensiv dabei unterstützt. So kam es, dass Episode sieben, die eigentlich Berlin als Fokus haben sollte, ganz im Zeichen des Kampfs gegen Blutkrebs stand.

Kinder aus Berlin haben für das Video gemeinsam mit dem Luxemburger Künstler Raphael Gindt das rote „Hoffnungsklavier“ bemalt. Diese Farbe haben wir ganz bewusst ausgesucht, da sie die Farbe des Blutes ist, aber gleichzeitig auch für Lebensfreude steht. Das Klavier wurde von Steinway & Sons zur Verfügung gestellt. Als ich dem Unter-

nehmen von meiner Idee erzählte, war es begeistert und sicherte mir sofort seine Unterstützung zu.

Als mich dann die DKMS informierte, dass sie zum Weltblutkrebstag am 28. Mai eine besondere Aktion planen würde – nämlich vorher eine Woche lang per Zug in alle großen Städte reisen und dort an den jeweiligen Bahnhöfen über Blutkrebs informieren –, war mir klar, dass ich das unterstützen wollte.

Ich bot ihr an, gemeinsam mit dem „Hoffnungsklavier“ mitzureisen, und sie fand die Idee super. In Deutschland unterstützt RailAdventure die DKMS-Aktion, doch ich

wollte von Luxemburg aus aufbrechen. Also habe ich bei der CFL angefragt und diese hat, gemeinsam mit der Organisation „Don de moelle du Luxembourg“, ohne zu zögern zugestimmt.

Mit Auftritten beim „Relais pour la vie“, dem „Télévie“ oder dem Konzert im „Funiculaire“ scheinen Sie sich ganz besonders im Kampf gegen den Krebs zu engagieren. Ist es der Tod von Lisa Berg, der Sie dabei antreibt?

Mich prägen auf jeden Fall die Erkrankung und schließlich der Tod von Lisa. Zwar ist auch mein Großvater vor mehr als zehn Jahren an Leukämie gestorben, doch obwohl er



## „Hoffnungsklavier“ passieren?

Es wird für den guten Zweck versteigert. Die Auktion läuft vom 5. Mai bis zum 10. Juni. Das „Hoffnungsklavier“ ist wirklich exzellent und ich könnte mir wirklich vorstellen, es bei mir zu Hause stehen zu haben (lacht).

Aber ich werde nicht mitbieten. Steinway & Sons lädt den Käufer dann auch zu einem Besuch seiner Manufaktur in Hamburg ein. Wer mitbieten will, kann das auf der Internetseite von United Charity tun.

## Und was steht für Sie an?

Ich mache mit „My Urban Piano“ weiter. Am 13. Juni werde ich wieder ein Konzert geben und dann auch die Episode aus Wien vorstellen. Dieses Mal versuche ich, Menschen mit einer intellektuellen Beeinträchtigung zu unterstützen.

Das Konzert wird im Lyzeum von Grevenmacher stattfinden. Die Städte Grevenmacher und Wien, insbesondere der „Päpplerlektsgaart Grevenmacher“ und das „Schmetterlinghaus“ in Wien, haben mich bei dem Projekt tatkräftig unterstützt.

*Quelle: Tageblatt / Jessica Oé*

mir eigentlich näherstand, hat mich sein Tod nicht so getroffen wie der von Lisa. Wir haben viel gemeinsam unternommen und noch geplant gehabt, sodass mich ihre Erkrankung stark geprägt hat.

Wird Sie Ihr Engagement für den Kampf gegen Krebs und andere soziale Projekte ein Leben lang begleiten?

Ja. Ich glaube, dass Musik eine wichtige Rolle spielen kann und muss. Ich möchte die Leute nicht nur oberflächlich unterhalten, sondern sie tiefer berühren. Musik kann etwas bewegen und „Train of Hope“ ist eine fantastische Gelegenheit dafür.

Der „Train of Hope“ macht in München (23. Mai), Stuttgart (24. Mai), Köln (25. Mai), Leipzig (26. Mai) und Hamburg (27. Mai) halt. Überall werden Sie Konzerte geben. Wo werden diese stattfinden?

In den Bahnhöfen selbst. Es sind ja keine klassischen Konzerte. Ich werde einfach am „Hoffnungsklavier“ sitzen und spielen, während die DKMS

über Blutkrebs informiert und die Menschen motivieren möchte, sich gleich als Spender registrieren zu lassen. Wie bei vielen meiner Auftritte versuche ich, auf ungewöhnlichen Plätzen zu spielen.

So kann ich vielleicht manche etwas aus dem Alltagstrott herausreißen. Die Zuschauer bleiben kurz stehen, hören zu und ich habe mein Ziel erreicht, wenn sie danach ein Lächeln auf den Lippen tragen.

## Sie spielen eigene Kompositionen?

Ja, es ist ein Querschnitt aus den Liedern, die ich in den letzten Jahren komponiert habe. Natürlich keine langen, klassischen Sonaten, sondern kurze Stücke mit einer ganz eignen Sprache. Beispielsweise „Friends“ oder „Train of Dreams“.

Gibt es einen großen Unterschied, wenn man lange klassische Musik oder kurze unterhaltsame Stücke komponiert? Der Prozess ist nicht viel anders. Aber ich habe

den Anspruch, dass auch meine kurzen Stücke eine gewisse musikalische Tiefe und Qualität haben. Ich arbeite dabei mit klassischen Techniken, die ich aber komprimiere.

Beim Antritt der Reise in Luxemburg haben Sie unter anderem das Lied „Friends“ gespielt.

## Haben Sie die Krankheit von Lisa Berg mit dem Stück verarbeitet?

Nein, das habe ich damals gleich getan, als ich die Nachricht von ihrer Diagnose erhalten habe. Dabei entstand „Lisa“.

Zu „Friends“ hat mich eine andere langjährige Freundin inspiriert. Doch es ist für mich eng mit dem Thema Blutkrebs verbunden, weil ich gelernt habe, dass neben der Behandlung die Unterstützung von Familie und Freunden das Allerwichtigste nach einer Diagnose ist.

## Was wird nach „Train of Hope“ mit dem roten „Hoff-





AS CFL Basket zu Steesel den 01.06. – 03.06.2018

# Gewënner vum 3-Lännerturnéier



**Dëst Joer gouf dat traditionellt 3-Lännerturnéier, dat et säit 1989 gëtt, vun der AS CFL organiséiert. Mat derbäi waren d'Eisebunner aus Portugal, der Belsch a Lëtzebuerg.**

D'Ekippen aus Portugal ass Donneschdes um Fintel ukomm, d'Spiller vun der SNCB si Freides mam Zuch an der Gare age-traff. Si goufe mat zwee Minibussen, déi mir vun der Servicer BU an MI zur Verfügung gestallt kruten, ofgehooll an duerno an d'Jugendherberg an de Pa-fendall gefouert, wousiwärend dem Tournoi logéiert waren.

Freides Owes sinn d'Ekippen an de Restaurant «Mousel's Cantine» iesse-gaangen wou och déi offiziell Usprooch war an de Spillplangvirgestallt gouf.

Samschdes Moies um 10 Auer gong et du mam sportlechen Deel weider. Gespillt gouf zu Steesel an der Hal.

**Lëtzebuerg (SNCFL) – Portugal (CP): 61:51**

D'Ekippen vun der CFL huet nëmme schwéier an de Match fonnt, souwuel offensiv wéi och defensiv. D'Lëtzebuenger si mat enger Zonerdeedegung

an de Match gaangen, déi et der Ekippen aus Portugal ëmmer neeserlaabt huet Lächer ze fannen an ze markéieren. Den éischte Véierel ass dunn och knapps mat 11 op 14 un d'Ekippen aus Portugal gaangen. Virum zweete Véierel, huet eise Coach de Rudi Sabo, dunn op eng Mannverteidegung ëmgestallt, mat där et dättelech besser gelaf ass. D'Lëtzebuenger hunn net méi souvill zougelooss an och offensiv ass et besser gaangen, soudass ee mat engem Virsprong vu 5 Punkten an d'Paus gaangen ass. D'Portugiesen hunn awer net opginn an duerch eng couragéis Ekippeleschtung nees zréck

an de Match fonnt. Sou ass et mat engem Punkt Avance fir d'CFL an de leschte Véierel gaangen. Och do sollt et bis zwou Minutte viru Schluss spannend bleiwe beim Stand vun 49 op 51. Dunn awer koum de groussen Optrëtt vun eisem Spiller Patrick Walravens. Hien hat Feiergefaangen an huet mat 4 konsekutiv Dräier fir d'Entscheidung gesuergt, an de Match gouf mat 61 op 51 gewonnen.

Fir d'CFL: WALRAVENS P. 28 Pkt; CORTESE M. 12 Pkt; WOLZFELD G. 9 Pkt; SEMEDO J. 4 Pkt; STEINMETZ P. 4 Pkt; THINNES P. 2 Pkt; SCHONS G. 2 Pkt; COTELLESA M.

**Portugal (CP) – Belsche (SNCB): 70:80**

Nom Mëttegiessen ass et weidergaangen mat der Partie tëscht Portugal an der Belsche. D'SNCB ass als grouss Favorit an dësen Tournoi gaangen, wousi dach reegelméisseg an de leschte Joren op internationalen Turnéieren iwwerzeege konnten.

Sou huet et dann och an den éischte Minutten ausgesinn, wéi wann d'SNCB hirer Favoritteroll gerecht gëtt. Ëmmer nees hu si hire grouss gewuessene Spiller Thierry Cools fonnt, dee souwuel ënnert dem Kuert wéi och vu bausse



Zweet Rei lénks no riets: Elio ALVES, Pit STEINMETZ, Georges SCHONS, Jérôme SEMEDO, Georges WOLZFELD, Rudi SABO (Coach), Georges WOLTER (President)  
 Éicht Rei lénks no riets: Mikael CORTESE, Michael COTELLESA, Patrick WALRAVENS, Paul THINNES, Nico TORTORELLA





op hiner Säit a sou konnt d'SNCB den Ecart bis op 8 Punkte verkierzen. Eise Spiller Gilbert Welter huet awer dunn gläich déi richteg Äntwert fonnta konnt mat engem Schoss aus der Mëtteldistanz an duerno mat engem Dräier fir d'Entscheidung suergen. De Match konnt mat 76 op 62 gewonne ginn an d'Ekipp vun der CFL huet dunn diesen Tournoi fir sech ent-scheid.

Fir d'CFL: WALRAVENS P. 24 Pkt; WOLZFELD G. 18 Pkt; WELTER G. 11 Pkt; THINNES P. 8 Pkt; SEMEDO G. 7 Pkt; STEINMETZ P. 6 Pkt; SCHONS G. 2 Pkt; CO-TELLESA M.; ALVES E.

D'Ekipp aus Portugal kënn domat op déi drëtten Platz, d'SNCB op déi Zweet an d'CFL op déi Éischt. Et ass no 1995 dass d'CFL diesen traditionellen Tournoi nees fir sech entschee-de konnt. Nom Gewënn vum Championnat am BASCOL ass et domat deen zweeten Titel an dëser Saison fir d'CFL.

No der Coupe iwwer-rechnung an der Riet vun eise President Georges Wolter ass et an d'Jugendherberggang fir dee flotte Weekend bei Ge-grills an engem Patt ofze-schléissen. Sonndes Moies nom Kaffi sinn d'Ekippen ofgereest.

De President Georges Wolter an de ganze Comité soen de Spiller Merci fir déi besonnesch Leeschtung, deene Fräiwëlleg fir hir Hëllef, eise Sponsoren, an de Servicer RH, BU, MI a COM dass dës Editioun sou en Erfolleg ginn ass.

Pit Steinmetz



markéieren konnt. D'Portugiesen hunn an dësem éischte Véierel kee Mëttelfonnt fir hien ze stoppen. 14 Punkte konnt de Cools an dëse Minutte markéieren, sou dass et mat 18 op 25 fir d'SNCB an den zweete Véierel gaangen ass. Wéi awer och schon am éischte Match géint d'Lëtzebuerger hunn d'Portugiesen weider gekämpft a sinn lues a lues nees an de Match komm. Hiren Trai-

ner huet déi richteg Wierder fonnt asi kruten de Spiller Cools an de Grëff. Am zweete Véierel huet dee nämlech kee Punkt méi markéiert, sou dass et mat 35 op 41 fir d'SNCB an d'Paus gaangen ass. Och am drëtten an am leschte Véierel sollt et eng serréiert Partie bleiwen. Den Ecart vun de Belsche assni iwwert déi 10 Punkten eraus gaangen. De Portugiesen huet een awer

ugesinn dass si schon e Match an de Been hatten. Sou ass et hinnen ni gelungen dat Lach zou ze maan. De Match ass dunn och schlussendlech mat 70 op 80 zu Gonschte vun der Ekipp aus der Belsche ausgaangen.

Beschte Mann um Terrain fir d'Belsche war den Thierry Cools mat 23 Punkten, fir d'Portugise war et de José Costa och mat 23 Punkten.

### Lëtzebuerg (SNCFL) - Belsch (SNCB):

76:62

Am leschten an decis-ive Match vum Dag hunn d'Lëtzebuerger géint d'Belsche gespilt. De Coach vun der CFL wollt et nach eng Kéier mat enger Zoneverdedegung probéieren, wat sech sollt als déi richteg Decisioun erausstellen. De ganze Match iwwer huet d'Ekipp vun der SNCB kee richteg d'Mëttel dogéint fonnt.

Lues a lues hunn d'Lëtzebuerger den Ecart no uewegeschrauft a konnten den éischte Véierel mat 20 op 16 fir sech entscheeden. Och am zweete Véierel huet sech um Bild net vill verännert. An der Defense stoung d'CFL sécher, hu gutt ënnert enee kommunizéiert an et der SNCB weider hi schwéier gemaach. Offensiv konnte virun allem d'Spiller Wolzfeld a Walravens iwwerzeegen, déi reegelméisseg markéiert hunn. Sou ass et mam Stand vun 38 op 31 an d'Paus gaangen.

Nom Säitewissel konnten d'Lëtzebuerger nach eng Schëpp drop leeën. D'Avance ass tëschenzäit-lech op 20 Punkte geklommen. D'Ekipp aus der Belsche wollt sech awer net sou schnell geschloe ginn an hunn no engem Timeout vun hirem Trainer iwwert de ganzen Terrain gepresst an nach eng Kéier zrëck an de Match fonnt. De Moment war





AS CFL BASKET

# Champion Bascol Saison 2017/2018



**Nodeems am Joer 1966 de Lëtzebuerger korporative Basket (BASCOL) gegrënnt ginn ass, huet d'CFL déi éischte Kieler am Januar 1967 un dësem Championnat Deel geholl.**

Sou war et dann och an dësen Ufanksjore vun dësem Championnat wou d'AS CFL gläich 3 Mol de Championstitel gefeiert huet, an zwar 1969, 1975 an 1977.

No dësen erfollegräiche Joren ass et méi eng lang Zäit ganz duer gaangen fir op déi éischt Platz am Championnat ze klammen. Dëst sollt sech awer 2018 änneren.

Den éischte Match vun der Saison 2017/2018 ass et direkt géint den Titelverdeeeder vun Dideleng gaangen, d'Black Lions.

Mat engem formidabele Resultat vun 82:35, konnten d'Spiller vun der CFL direkt am Ufank vun der Saison en Zeeche setzen, an dat gutt Gefill mat an déi nächst Matcher huelen.

Am Dezember gouf dunn de leschten Heemmatch vun der Virronn gespillt, deen och mat 88:57 géint d'POST gewonne gouf, sou dass d'CFL als Tabellenéischten an d'Winterpaus gaangen ass. Och an der Réckronn konnten eis Spiller weider iwwer-

# Équipe	Joué	Gagné	Nul	Perdu	Forfait	Points	Off	Def
1 CFL	12	9	0	3	0	21.0	885	698
2 BBC Police	12	7	0	5	0	19.0	745	707
3 BIL	12	6	0	6	0	18.0	853	813
4 Team Teaching	12	5	0	7	0	17.0	736	874
5 Black Lions	12	5	0	7	0	17.0	729	798
6 Amicale POST Basket	12	5	0	7	0	17.0	701	746
7 Lux-Ballers	12	5	0	7	1	16.0	768	781

Ofschlosstabelle Saison 2017/2018

zeegen, sou dass et den 21. März 2018 bei eise leschten Heemmatch vun der Saison em de Championstitel gaangen ass.

No engem fantasteschen Exploit gouf de Match mat 88:53 géint d'Schoulmeeschtere gewonnen, d'CFL konnt dunn, no laangen 41 Joer, endlech

nees de Championstitel feieren.

D'nächst Saison gëllt et dann den Doublé ze maachen, an nieft der Titelverdeeederung am Championnat, och nach d'Coupe ze gewinnen.

Wann dir elo Loscht kritt hutt a motivéiert sidd fir

een Deel vun dëser Ekip ze ginn, da kenn dir iech beim Sekretär Pit Steinmetz ënnert der Nummer 4990 3870 mellen.

*Pit Steinmetz*



Ekip beim leschten Heemmatch vun der Saison 17/18 (Billerzeil)

USIC

# 54. Kongress der Eisenbahnersportverbände

**Die jährliche Generalversammlung der Eisenbahnersportverbände fand vom 22-25 Mai in Sankt Gallen (Schweiz) statt. CFL war vertreten durch Kassenrevisor Guy Herr.**

19 Länder sind anwesend, Portugal, Niederlande und Irland sind entschuldigt. Finnland ist Ende des Jahres 2017 definitiv aus der USIC ausgetreten.

Nach dem Abspielen der USIC-Hymne eröffnet Thomas Meier (Schweiz) als Präsident von SVSE den Kongress. Dem folgt die Begrüßungsrede von Dominique Paget, Präsident der USIC. Eine Vertreterin der Schweizer Eisenbahnen stellt dann kurz die SBB vor.

Generalsekretär Miroslav Kapralek (Tschechische Republik) stellt seinen Bericht vor.

Einstimmig angenommen wird der Bericht vom 53. Kongress 2017 in Wien, die Protokolle der Vorstandssitzungen, das Protokoll der CTT (Core Technical Team), der Finanzbericht von Peter Lienhard (Schweiz), Kassenrevisor Guy Herr bestätigt die einwandfreie Kassenführung.

Im Laufe des Jahres wurden Kontakte mit neuen Ländern aufgenommen, Spanien und Sri Lanka, zur Zeit aber noch ohne direktes Resultat.

Auch die Zusammenarbeit USIC-UIC wird 2018 weitergeführt.

## Sportereignisse

Neue Regelungen für Futsal werden 2019 behandelt werden.

Die jeweiligen Kommissare bei Bowling, Badminton, Futsal und Angeln

tragen ihre Berichte und Randbemerkungen vor.

**2018 :** Fussball in Belgien (Gruppe B), Fussball in Deutschland (Gruppe D), Fussball in Dänemark (Gruppe A), jeweils liegen noch keine Resultate vor. Beachvolleyball im August in Berlin findet nicht statt. Marathon Mann und Frau vom 11 - 14.10.18 in Prag.

**2019 :** Volleyball in Bulgarien  
Golf für Männer  
Golf für Damen  
Basketball  
Volleyball in Bulgarien

**2020 :** Cross Country Männer und Frauen in Berlin im August oder September  
Schach in Bulgarien im Mai oder September  
Shooting

**2021 :** Futsal in Belarus

**USIC Trophy 2016-2017 Damen. Verteilung der**

## Pokale

1. Platz : Indien 2. Platz: Russland 3. Platz: Tschechien

**USIC Trophy 2016-2017 Herren. Verteilung der Pokale**

1. Platz: Deutschland  
2. Platz: Tschechien  
3. Platz: Russland

Weitere Informationen zu den einzelnen Sportereignissen sowie die einzelnen Daten werden folgen.

Mit geheimer Stimmwahl werden die Posten in der USIC besetzt:

Präsident: Dominique Paget  
Vizepräsident: Manfred Hilger  
Sekretariat: Tschechien

Kassierer: Schweiz mit Peter Lienhard  
Chairman: Dänemark

Beisitzende Länder (5 laut Statuten) : Bulgarien, Deutschland, England,

Russland, Slowakei. Italien tritt aus, Belgien ist nicht mehr gewollt.  
Kassenrevisoren: Österreich, Belgien

## Verschiedenes

- 55. Kongress 2019 in Bulgarien in Albena (Mai 2019)

56. Kongress 2020 in Tschechien

Vorstellung der USIC website. [www.usic-sports.org](http://www.usic-sports.org) zur Zeit sind in der USIC 233500 Mitglieder eingeschrieben

734 der Klubs sind in der USIC vertreten  
Es wird die Frage aufgeworfen, wieviel Frauen in der USIC teilnehmen und an welchen Sportarten

Abspielen der USIC-Hymne und Ende des Kongresses

Guy HERR

ASCFL

# Athlétisme Luxembourg

35. Internationalen Stroosselauf für Eisenbahner zu Fellen - am 7. Juli 2018 um 10.00 Uhr

Die 35. Auflage unseres traditionellen Straßenlaufes findet dieses Jahr am Samstag den 07. Juli 2018 in Niederfeulen statt. Gleichzeitig werden wieder die neuen CFL-Meister über die 10 km ermittelt.

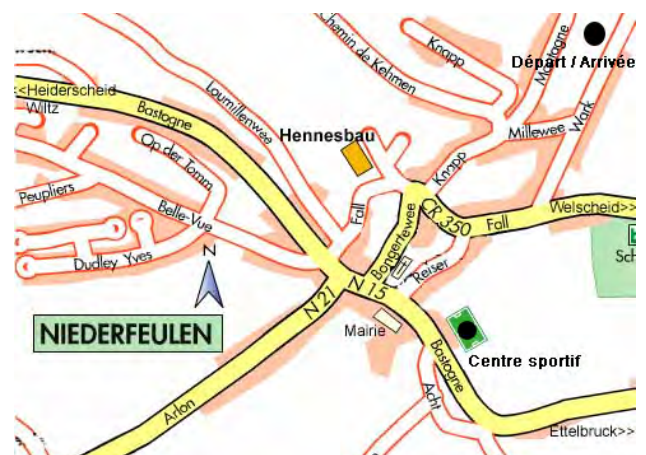
Der Start zum 10 km Hauptlauf für Damen und

Herren erfolgt morgens um 10.00 Uhr vor dem Ausbildungsgebäude der Feuerwehr. Die Startgebühr beträgt 5 €.

Gelaufen wird auf dem Fahrradweg entlang der Wark. Einschreibungen werden entgegengenommen bei:

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

Im Anschluss an den Lauf findet gegen 11.30 Uhr in der Niederfeulener Sporthalle die Preisübergabe statt.





Doppeltes Jubiläum:

# Hochgeschwindigkeit erobert die Welt (1)

**Fast gänzlich übersehen wurde in den vergangenen Wochen ein doppeltes Jubiläum innerhalb des Eisenbahnwesens. Vor nunmehr über 25 Jahren wurde die Weichenstellung für die europäische Zukunft der Hochgeschwindigkeitsbahnen gelegt. Die UIC veranstaltete 1992 in Brüssel ihren ersten Hochgeschwindigkeitskongress, die „Eurailspeed 92“, welche dieses Jahr im türkischen Ankara zum 10. Mal stattfand.**

Eurailspeed war eine Serie von Kongressen zum Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr, welche zwischen 1992 und 2005 an verschiedenen Orten in Europa stattfanden. Anfang der 1990er Jahren kam besonders nach dem ersten französischen TGV im Jahre 1981 ein reges Interesse für die

Hochgeschwindigkeit in zahlreichen europäischen Ländern auf. Gewünscht waren schnelle Zugverbindungen zwischen den grösseren Metropolen des Kontinentes, die sich von Griechenland nach Grossbritannien und von Schweden nach der iberischen Halbinsel erstrecken sollten. Die internationalen Kongresse dienten dazu, die nationalen Eisenbahngesellschaften, die Politik als auch die Industrie zusammenzuführen, um das Vorhaben auf allen Ebenen zu verwirklichen. Gleichzeitig konnten sich die Teilnehmer in den begleitenden Ausstellungen des rollenden Materials über den technischen Fortschritt der HG-Züge und den Bau der Trassen informieren.

Nach dem überwältigen Erfolg der ersten Eurailspeed 1992 in Brüssel beschloss die UIC, weitere Tagungen folgen zu

lassen. Die zweite Eurailspeed fand 1995 in Lille statt, wo im Rahmen der Fahrzeugausstellung am Bahnhof Lille-Flandres erstmals alle in Europa verkehrenden Hochgeschwindigkeitszüge ausgestellt wurden: ein ETR 500, ein ETR 460, ein SJ X2, ein AVE, ein ICE 1, ein Eurostar, ein Thalys sowie ein TGV Duplex.

Höhepunkte der dritten Eurailspeed in Berlin 1998 waren technisch gesehen die Vorstellung der ersten HG-Neigetechnikzüge, wie der TGV Pendulaire, aber auch der TGV Duplex erregte damals Aufsehen. Parallel zur Eurailspeed fand die InnoTrans statt. Im Jahre 2002 folgte die vierte Eurailspeed in Madrid und wurde vom damaligen König Juan-Carlos eröffnet. Die Fahrzeugausstellung wurde am Bahnhof Madrid Chamartín aufgebaut. Die letzte Eurailspeed tagte 2005 in

Mailand. Am Rande des Kongresses präsentierten schon fast 70 Aussteller ihr Material.

Im Jahr 2008 wurden die Kongresse noch internationaler und sie firmierten unter neuem Namen. Die erste Nachfolgeveranstaltung „UIC Highspeed“ eröffnete in Amsterdam ihre Tore. Nach all den Jahren beteiligten sich schon über 1.500 Teilnehmer aus 50 Staaten von 5 Kontinenten an den Veranstaltungen. Fast 100 Aussteller nahmen bereits teil und über 200 Journalisten verfolgten das Geschehen. Nach den Niederlanden zog es die Kongresse in fernere Länder. Es folgten die Highspeed-Tagungen in Beijing (2010), Philadelphia (2012), Tokio (2015) und dieses Jahr nun der 10. Kongress in Ankara, der Hauptstadt der Türkei.

Vielfach unbekannt dürfte sein, dass die Türkei

als erstes Land im Mittleren Osten schon im Jahre 2009 eine erste HG-Linie zwischen Ankara und Eskisehir eröffnete, die bis heute nach Istanbul führt und mit dem Siemens „Velaro“ bedient wird. Dieser basiert auf dem ICE 3M/F und fährt in Deutschland, Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Spanien, China, Russland und in der Türkei. Unser Foto zeigt diesen türkischen Hochgeschwindigkeitszug „Hizli Treni“ genannt, bei einer Probefahrt auf dem verschneiten Hauptbahnhof Ankara.

Eisenbahnfreunde freuen sich auf den 11. Hochgeschwindigkeitskongress, welcher voraussichtlich im Jahre 2021 zum ersten Mal auf dem afrikanischen Kontinent in Marokko stattfinden wird. Das Land baut eine erste HG-Strecke, welche dieses Jahr in Betrieb genommen werden soll. Sie verbindet das Wirtschaftszentrum Casablanca mit der grössten Hafenstadt Tangier an der Strasse von Gibraltar.

Aktuell sind weltweit fast 35.000 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb und die entsprechenden Züge transportierten seit den Anfängen über 15 Milliarden Passagiere, also die doppelte aktuelle Weltbevölkerung. Die Visionäre der Hochgeschwindigkeitskongresse trugen zweifelsohne seit nunmehr einem Vierteljahrhundert zum weltweiten Erfolg bei.

Pierre Buchholz

