

Informationsversammlung für Lehrbeauftragte

Neuerung bei der Reaffektationsprozedur



Der FNCTTFEL-Landesverband lud zur alljährlichen Informationsversammlung der Lehrbeauftragten ins Bonneweger Casino ein. Diese Informationsversammlung gab auch, wie die Jahre zuvor, Gelegenheit sich zu aktuellen Themen zu äußern.

Lesen sie weiter auf Seite 17.

Unterredung bei der DP



Am 19. Juni wurde eine Delegation des Landesverbandes zu einer Unterredung bei der DP vorstellig.

Seite 6

Sicherheit ist oberstes Gebot



Am 4. Juli 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL zusammen.

Seiten 10-11

Im Osten tut sich Etwas



Auf Einladung der russischen Gewerkschaft ROSPROFZHEL nahm die Delegation CGSP, CGT und der Landesverbandes teil.

Seiten 21-22

Wie ein Boxer im Ring



Heute wird der Sozialist Marcel Schlechter, Ex-Deputierter und Ex-Minister, Mitglied des Landesverbandes 90 Jahre alt.

Seiten 24-25

Hochgeschwindigkeit erobert die Welt (2)



Das geflügelte Wort hat sich wohl wie kein anderes seit der Einführung des Konzeptes der Hochgeschwindigkeitsbahn...

Seite 32



Georges
Merenz

Landesverband 2.0

Über Modu 2.0 sowie gute, aber auch unrealistische Projekte um die Mobilität für die Zukunft fit zu machen haben wir viel in den letzten Wochen und Tagen gehört respektiv in der Tagespresse gelesen. Die Zukunft wird aber auch neue Anforderungen an den Landesverband mit sich bringen.

Die Gewerkschaftsarbeit muss sich diesen neuen Herausforderungen stellen, die Digitalisierung, Liberalisierung der Arbeitsmärkte, aber auch die bevorstehenden Mitarbeiterbewertungen werden nicht spurlos an unseren Mitgliedern vorbei ziehen. Durch die Digitalisierung werden sich viele Berufsbilder verändern, die jetzigen Berufe werden sich quer durch alle Kategorien verändern. Ständige Weiterbildungen und wachsende Verantwortung werden in vielen Berufen auf der Tagesordnung stehen und dies nach Aussagen des heutigen Managements gehöre zum Beruf und man bräuchte dafür keine zusätzliche finanzielle Aufwertung zu erwarten. Über die Mitarbeiterbewertung kann man viel schreiben, laut Gesetz im öffentlichen Dienst sind deren 4 pro Berufslaufbahn vorgesehen. An denen kommen wir auch nicht vorbei.

Man sollte diese Gespräche auch jetzt schon im Vorfeld nicht negativ bewerten. Was sie nachher mit sich bringen können wir aus unserer jetzigen Sicht nicht vorhersehen, es hängt vor allem davon ab wie der Arbeitgeber sie umsetzen wird. Für den Landesverband wird das Gesetz aber bindend sein, mehr als die gesetzli-

chen 4 Bewertungen werden für den Landesverband nicht annehmbar sein.

Um diesen bevorstehenden Herausforderungen in den nächsten Jahren gewappnet zu sein wird der Landesverband sich aber auch anpassen müssen. Die Erneuerung unserer Sektoren durch neue Delegierte ist unablässig.

Dies bedingt durch die berechtigten Pensionsansprüche verschiedener unsere Personalvertreter. Ihre Arbeit muss weitergehen und der Landesverband setzt dort vor allem auf die Jugend. Sie werden am besten mit den neuen Herausforderungen umgehen können und zusammen mit den Erfahrungen der etwas älteren Vertretern, die Interessen der Mitglieder des Landesverbandes auch in Zukunft am besten zu wahren.

Aber auch in dieser nahen Zukunft wird der Landesverband alles auf den sozialen Dialog setzen. Die Veröffentlichung von Halbwahrheiten sowie unangemessene Anschuldigungen sind nicht unsere Arbeitsweise. Wir setzen vor allem auf Dialog, mit welchem wir bis jetzt die besten Erfahrungen gemacht haben, werden uns aber nicht scheuen alle gewerkschaftlichen Mittel einzusetzen um die Rechte unserer Mitglieder zu verteidigen. Und um unsere Arbeit gut durchführen zu können sind wir aber auf alle Militanten und auch Nicht-Militanten angewiesen. Es gibt keine Gewerkschaft welche ohne nötige Informationen arbeiten kann.

Auch für den Landesverband ist deshalb der Dialog mit den Mitgliedern das A und O der Gewerkschaftsarbeit, und deshalb sollte dies nicht nur einseitig seitens des Landesverbandes sein. Um reagieren zu können ist der Landesverband auf Informationen von euch angewiesen. Deshalb scheut euch nicht uns über alle auftretenden Probleme zu informieren, nur so können wir euch auch in Zukunft am besten vertreten.

In der Sommerzeit angekommen werden viele von uns von dem wohlverdienten Sommerurlaub profitieren. Wie aber jetzt schon seit einigen Jahren üblich, finden auch einige Großbaustellen auf dem hiesigen Eisenbahnnetz statt. Dies hat aber auch zur Folge dass einige von uns während dieser Zeit keinen Urlaub bekommen. Unsere Forderung seit Jahren ist natürlich dass die Eisenbahn über genügend Personal verfügt so dass wie auf anderen Dienststellen üblich ein Wechselplan besteht und nicht immer die gleichen Mitarbeiter auf diesen Baustellen arbeiten müssen. Aber auch während dieser Zeit muss äußerst genau darauf geachtet werden dass die maximalen Arbeitszeiten nicht überschritten werden. In diesem Zusammenhang werden wir unsere Dienststellenbesuche bei euch auf diese Baustellen ausweiten.

Vorab wünsche ich euch allen sowie euren Familien schöne Sommertage und gegebenenfalls einen schönen Urlaub.



FNCTTFEL
Landesverband

Är Gewerkschaft säit 1909.
www.landesverband.lu

Apprentissage

« DAP – Agent administratif et commercial » (m/f)

Le syndicat FNCTTFEL-Landesverband se propose de former un apprenti (m/f) de la « division administrative et commerciale » à partir de l'année scolaire 2018/2019.

Formation :

La formation en alternance s'étale sur une durée de 2 ans (classe de 3^e et 2^e) sous la forme d'un contrat d'apprentissage débutant à partir de l'année scolaire 2018/2019; la formation théorique est assurée par l'établissement scolaire y respectif tandis que la formation pratique se fait dans les locaux du FNCTTFEL-Landesverband.

Mission :

La mission de l'apprentissage consiste notamment en la réalisation de travaux administratifs et commerciaux dans un environnement syndical. De plus, le

candidat sera également intégré au processus d'élaboration de notre organe officiel « Le Signal », à savoir notre journal syndical qui paraît mensuellement.

Profil :

Peuvent poser leur candidature les élèves inscrits dans une classe de 4^e respectivement 10^e de la division administrative et commerciale pour l'année scolaire 2017/2018 de l'enseignement secondaire général. La réussite de l'année scolaire susvisée est exigée avant l'admission à l'apprentissage.

Contrat d'apprentissage :

La situation de l'apprenti sera régie par un contrat d'apprentissage. L'apprenti aura notamment droit à des indemnités d'apprentissage, au congé annuel de récréation et aux jours fériés légaux.

Des renseignements supplémentaires peuvent être demandés soit au numéro de téléphone : 487044-1, soit par courriel à secretariat@landesverband.lu

Les demandes, accompagnées obligatoirement d'un curriculum vitae, d'une copie de votre carte d'identité ou passeport ainsi que des copies des derniers bulletins scolaires sont à adresser pour le 31 juillet 2018 au plus tard à l'adresse ci-dessous. Les documents demandés peuvent également être envoyés par colis numérisé en format « pdf » à l'adresse email secretariat@landesverband.lu

Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourgeois (FNCTTFEL-Landesverband)
63, rue de Bonnevoie
L-1260 Luxembourg

In Memoriam

Brachmond Léon, Luxembourg	1929 – 2018
Breuskin-De Montigny Marie, Hautcharage	1927 – 2018
Feller Albert, Lamadelaine	1931 – 2018
Leiner Edouard, Diekirch	1922 – 2018
Martin-Jung Georgette, Bereldange	1926 – 2018
Schintgen Jean, Bofferdange	1932 – 2018
Schons Nelly, Echternach	1950 – 2018
Schumacher-Goergen Marie-Thérèse, Luxembourg	1928 – 2018
Simon-Reis Anne, Echternach	1925 – 2018

Le Signal 2018

numéro	clôture de rédaction	parution
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

Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber: FNCTTFEL-Landesverband	Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.
Verantwortlich für den Inhalt: Georges Melchers, Beigeordneter Generalsekretär	Abonnement: Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten. Nichtmitglieder können „Le Signal“ über die Redaktion bestellen.
63, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg Tél.: 48 70 44-1 Fax: 48 85 25 www.landesverband.lu secretariat@landesverband.lu	Jahresabonnement: 25 Euro
Redaktion und Koordination: Gaby Birtz	Gestaltung und Umbruch: Polygraphic SA
E-mail: lesignal@landesverband.lu	Made in Luxembourg
Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten	Versand: Editpress SA - Esch/Alzette Tel.: 54 71 31-1 Fax: 54 71 30

Punktwerte bei den CFL

Index: 794,54

Punktwerte	
Kaderpersonal	Pensions-empfänger
19.2067	18.3843

Haushaltszulage: 8,1%	
Minimum 25 Punkte	Maximum 29 Punkte
480,16 Euro	556,99 Euro



Bitte beachten Sie unsere
geänderten Öffnungszeiten
während den Sommerferien.

16. Juli - 14. September 2018
8 - 16 Uhr (durchgehend geöffnet)

FNCTTFEL
Landesverband

« Gagnant-gagnant »

L'apprentissage au Luxembourg est connu pour ses effets bénéfiques sur l'emploi des jeunes. En effet notre système d'apprentissage facilite la transition entre le monde de l'enseignement et celui du travail.

L'avantage de l'apprentissage sera du « gagnant-gagnant ».

Responsabilité sociale

D'une part, embaucher un apprenti présente de nombreux avantages, tels que la formation d'un jeune à ses méthodes de travail et à sa culture d'entreprise et, par la suite, d'avoir le cas échéant un collaborateur confiant qui sera immédiatement opérationnel.

D'autre part le syndicat FNCTTFEL-Landesverband va également satisfaire à sa responsabilité sociale en promouvant l'apprentissage d'un profane du monde de travail qui est enrichissant pour les deux parties.

C'est pour ces raisons notamment que la FNCTTFEL-Landesverband a récemment décidé de bien vouloir former un agent (m/f) de la division administrative et commerciale en alternance à partir de l'année scolaire 2018/2019.



Kommentar

Le modèle de formation en alternance qui mixe l'enseignement théorique au lycée et la pratique en entreprise a depuis longtemps fait ses preuves c.à.d il prépare les apprentis mieux pour se développer sur le marché de travail.

Evidemment, l'apprentissage sera régi sous un tutorat par lequel l'apprenti sera formé à son métier et accompagné dans son développement vers l'obtention de son diplôme. De plus, la définition des tâches revenant à l'apprenti et l'atteinte des objectifs seront également assurées par la méthode du tutorat.

Finalement, cette offre régie par un contrat d'apprentissage, promet un environnement de travail professionnel et stimulant dans un domaine syndicaliste. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter l'appel de candidature à la page 3!

Pressemitteilung des Landesverbandes: Für globale Gehälterverhandlungen

Der **Verbandsrat des Landesverbandes**, tagend am **26. Juni 2018**, begrüßt ausdrücklich die Initiative von Innenminister Dan Kersch die Stagezeit auf 2 Jahre zu kürzen, sowie die unsägliche « 80 – 80 – 90 » Besoldungsregelung für Berufsanfänger ab zu schaffen.

Der Landesverband unterstützt diese Vorgehensweise der Regierung als einen Schritt in die richtige Richtung, der längst überfällig war. Er fordert weiterhin, dass die Stage-Zeiten bei den Laufbahnentwicklungen wieder angerechnet werden, dies auch rückwirkend für alle Kolleginnen und Kollegen die nach Inkrafttreten der letzten Gehälterreform eingestellt wurden.

Er ist weiterhin der Meinung, dass bei zukünftigen Gehältererhöhungen respektive Reformen die Anfangs- und unteren Gehälter stärker erhöht werden müssen. Dies wegen den horrenden Wohnungspreisen und da, wegen der Pensionsreform von 1998, die Pensionen nicht mehr auf dem Endgehalt sondern auf dem Durchschnittsverdienst während der gesamten Laufbahn berechnet werden. Die vorgesehene Erhöhung der Essenszulage von derzeit 144 Euro auf 204 Euro entspricht im Prinzip der von uns geforderten einheitlichen Erhöhung der öffentlichen Gehälter.

Auch ist die Entscheidung seitens des Staates, Sorge dafür zu tragen dass den betroffenen Kolleginnen und Kollegen durch eine Ausgleichsregelung später keine Nachteile bei Ihren Renten entstehen, ein klares Solidaritätsbekenntnis. Auch die angestrebte Flexibilisierung der gleitenden Arbeitszeit u.a. einen früheren Arbeitsbeginn (6.30 Uhr) sowie eine verkürzte Mittagspause wird positiv bewertet.

Alle offenen praxisbezogenen Fragen in Bezug auf die Umsetzung dieses Gehälterabkommens sollten im Vorfeld und im Dialog **mit allen repräsentativen Gewerkschaften** des Sektors abgeklärt werden.

Der Landesverband fordert für die Zukunft globale Gehälterverhandlungen mit allen repräsentativen Gewerkschaften des öffentlichen Sektors. Dies damit die Besonderheiten der einzelnen Bereichen des Sektors berücksichtigt werden und damit negative soziale Abschlüsse, wie die 80-80-90 Regelung in Zukunft vermieden werden.

Luxemburg, den 28. Juni 2018
Die Verbandsleitung.

Verbandsleitung

Unterredung bei der DP

Am 19. Juni wurde eine Delegation des Landesverbandes zu einer Unterredung bei der DP vorstellig. Anwesend waren die Abgeordneten Eugène Berger und Gusty Graas und der parlamentarische Mitarbeiter der DP Yan Sales. Der Landesverband war vertreten durch Georges Merenz, Laurent Bour, Claude Wanderscheid, Gaby Birtz, Carlo Thissen und Nico Wennmacher.

Im Vorfeld der anstehenden Kammerwahlen im Oktober, wurde über das Wahlprogramm diskutiert. Gusty Graas, zuständig für den Bereich Mobilität, betonte, dass in den

letzten Jahren sehr viel in den öffentlichen Transport investiert wurde und noch weiterhin viel investiert werden wird.

Es wurde ebenfalls über das neue Gehälterabkommen und die Abschaffung der 80-80-90 Regelung im dreijährigen Praktikum diskutiert. Eine Massnahme die sowohl der Landesverband begrüsst wie auch die DP. Die Abgeordneten betonten, dass das neu ausgehandelte Gehälterabkommen die Handschrift der gesamten Regierung trage, und somit auch eine Forderung der DP gewesen war, und welches von der nächsten Regierung umgesetzt werde. Begrüssenswert sind auch die vielen Investitionen die bislang erfolgten, jedoch

befürchtet der Landesverband, dass Ende 2025, wenn vieles fertiggestellt sein wird, wir trotz aller Mühe nicht Schritt halten können, gemessen an der demographischen Entwicklung des Landes. Die langjährige Forderung des Landesverbandes, der Bau der Zugstrecke Luxemburg – Findel, wurde ebenfalls angesprochen und nochmals gefordert, da dieser noch immer im zukünftigen Investitionsplan der Regierung zu finden ist und vor Jahren gestimmt wurde.

Der Landesverband stellt klar, dass er dem Angebot des Gratistransportes im öffentlichen Nahverkehr positiv gegenüber steht, solange dieses Angebot nicht auf Kosten der Si-

cherheit gehen wird. Im Übrigen müsse auch über die Grenzen hinweg eine einheitliche Lösung gefunden werden, welche den öffentlich Transport für alle Grenzgänger in den jeweiligen Ländern attraktiv gestaltet.

Die Abgeordneten waren ebenfalls sehr interessiert an dem Sicherheitssystem ETCS und wollten wissen, wie dieses funktioniert.

Am Ende der Unterredung gab der Landesverband zu bedenken, wachsam bei den Problemen von Luxtram zu sein, da diese sonst drohen werden, sozial zu entgleisen. Dieselben Bedenken gelten für die „schnelle Tram“ von Esch nach Luxemburg,

sollte diese eines Tages konkret werden. Auch hier ist zu befürchten, dass die Dienstleistungen ausgelagert werden und somit nicht mehr in öffentlicher Hand sein werden. Auch hat der Landesverband klar zum Ausdruck gebracht, dass die „schnelle Tram“ keine Tram werden soll, sondern ein Zug, da dieser mehr Möglichkeiten und Komfort bietet als eine Tram.

In all diesen Problemen, erhofft sich der Landesverband Hilfestellung seitens der DP indem sie unsere Forderungen unterstützt und unsere Bedenken ernst nimmt!

Gaby Birtz



Rekord: 22,9 Millionen Passagiere

Die CFL zieht Bilanz und sieht sich auf Kurs

Und wieder gab es einen neuen Rekord zu verbuchen. Satte 22,9 Millionen Passagiere hat die CFL letztes Jahr gezählt. Zehn Jahre zuvor waren es 16,4 Millionen. Die Gesellschaft sieht sich auf Kurs.

Zum vierten Mal in Folge konnte die CFL am Jahresende einen Nettogewinn verbuchen. Im abgelaufenen Jahr waren dies zehn Millionen Euro (Vorjahr: 13,5 Millionen). Der neue Bahnhof Howald und die Haltestelle Pfaffenthal-Kirchberg (mit dem „Funiculaire“) wurden in Betrieb genommen. Die Zahl der Mitarbeiter ist auf 4.521 gestiegen. Das gab die Gesellschaft im Rahmen ihrer gestrigen Jahrespressekonferenz bekannt.

Im Frachtbereich lief jedoch nicht alles wie geplant. Die von der Tochtergesellschaft CFL Multimodal (Bettemburg) erwirtschafteten Verluste stiegen letztes Jahr auf 13,9 Millionen Euro. Dies führt die Gesellschaft auf Umzugskosten sowie allgemeine Startschwierigkeiten zurück. Für die längerfristige Zukunft ist man bei der CFL jedoch zuversichtlich gestimmt.

Die zweite Tochtergesellschaft im Frachtbereich, CFL Cargo, schaffte es jedoch – vor allem dank mehr internationalem Geschäft – zum vierten Mal hintereinander, ein positives Nettoresultat zu erreichen.

Insgesamt sei es wichtig, sich die Tendenzen anzu-



Dank des Wachstums der letzten Jahre ist die CFL mittlerweile der zweitgrößte private Arbeitgeber des Landes – hinter der Post, aber noch vor ArcelorMittal

schauen, so der Verwaltungsratspräsident der CFL, Jeannot Waringo. Die vor rund zehn Jahren eingeführte Strategie, im internationalen Frachtbereich aktiv zu bleiben, sei die richtige gewesen. „Heute ziehen die Franzosen nach“ und die CFL zähle mehr als 1.200 Arbeitsplätze allein im Frachtbereich. „Es ist wichtig, die Strategie nicht infrage zu stellen“, so Waringo.

Geschäftsführer Marc Wengler unterstrich, dass die Zufriedenheit des Kunden im Fokus der CFL stehe. Dass in Zukunft noch viele Herausforderungen auf das Unternehmen zukommen, sei klar. Daher müsse auch weiterhin viel investiert werden. Die CFL selber hat den Kauf weiterer Züge geplant, und über den staatlichen „Fonds du rail“ sind Investitionen in

Höhe von 3,9 Milliarden Euro bis 2027 geplant. In den zehn Jahren zuvor wurden 2,16 Milliarden investiert.

Zur Pünktlichkeit der Züge

Laut eigenen Messungen hat sich die Pünktlichkeit der CFL im letzten Jahr leicht verschlechtert. So waren 2017 nur noch 89,6 Prozent aller Züge pünktlich (das bedeutet: weniger als sechs Minuten Verspätung). Im Jahr 2015 waren noch 90,9 Prozent der Züge pünktlich am Ziel. Gut 2,5 Prozent aller Züge sind letztes Jahr ausgefallen oder hatten mehr als 30 Minuten Verspätung. Im Jahr 2015 waren es nur 1,2 Prozent aller Züge. Um die betreffenden Informationen und Ankündigungen den Kunden besser zugänglich zu

machen, soll, laut Plan, bis 2020 ein Projekt umgesetzt werden, das den Informationsfluss automatisiert.

Sicherheit

Um die Sicherheit in den Zügen zu gewährleisten, setzt die CFL gleich auf mehrere Pferde. So sei beispielsweise Personal in 100 Prozent aller Züge vertreten. Gleichzeitig wächst die Zahl der Sicherheitskameras. In Zügen wurden mittlerweile 1.239 Kameras und in den Bahnhöfen 412 Kameras installiert.

Gratis Internet in Zügen

Seit geraumer Zeit bietet die CFL den Besuchern von Bahnhöfen einen kostenlosen Internet Zugang an. Momentan ist dies an elf

größeren Bahnhöfen, darunter Luxemburg-Stadt und Esch, der Fall. Künftig soll dieses Angebot ausgeweitet werden. Längerfristig gesehen plant die CFL auch, ihre Züge mit einem kostenlosen Internet-Zugang für die Nutzer auszustatten. Ein Pilotprojekt sei derzeit am Laufen, so die Gesellschaft auf Nachfrage. Eine gute Netzabdeckung müsse sichergestellt sein. Nach und nach wolle man das dann einführen. In neu gekauften Zügen werde die notwendige Ausstattung gleich mitbestellt.

Quelle: Tageblatt/
Christian Müller

Info CFL-Bus

Neue Busfahrpläne

An alle Kolleginnen und Kollegen im Busbetrieb, am 17. Juni 2018 werden wieder neue Busfahrpläne in Luxemburg in Kraft treten. Dies hat natürlich auch Einfluss auf den CFL-Busbetrieb.

In der Vergangenheit hat die Personaldelegation die graphischen Dienste sowie die Wochenschemas, nachdem sie von der zuständigen Dienststelle erarbeitet wurden, einer Prüfung unterzogen und Stellungnahme bezogen. Die Personaldelegation gab sich sehr viel Mühe diese Vorlagen zu begutachten und ebenfalls eine schriftliche Stellungnahme dazu auszuarbeiten. Bedauerlicherweise wurde diesen Bemerkungen und Anregungen nicht immer Folge geleistet. Der CFL Busbetrieb hat nun einen neuen Weg ein-

geschlagen, und jeweils zwei Vertreter beider Gewerkschaften dazu eingeladen, bereits bei der Erstellung der Wochenschemas anwesend zu sein und gegebenenfalls ihre Anliegen sofort vorzubringen. Nach anfänglicher Skepsis haben wir uns dazu entschlossen, an dieser Prozedur teilzunehmen. Die beiden Personalvertreter Jean-Paul Schweigen und André Marques de Paiva werden sich dieser Herausforderung annehmen. Der Busbetrieb entbindet sich nicht seiner Verantwortung, bei der Erstellung der Busfahrpläne, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und weitgehend auch den Bedürfnissen der Fahrer Rechnung tragen sollen.

Zu bemerken ist aber, dass die graphischen Dienste zu diesem Zeitpunkt bereits vom Planungsbüro komplett erstellt worden



waren und den Delegierten kein Einblick gewährt wurde. Nach der Teilnahme an der Erstellung der Wochenschemas, wird sich die Personaldelegation der graphischen

Dienste annehmen, um festzustellen ob die vorliegenden Forderungen der Personaldelegation umgesetzt wurden. Werte Kolleginnen und Kollegen, wir werden euch natürlich

über den weiteren Verlauf informieren.

*Die BU-Delegation des FN-CTTFEL-Landesverbandes
André Marques de Paiva,
Jean-Paul Schweigen*

Weitere Betriebsbesuche

Landesverband im Süden unterwegs

Die Mannschaft des Landesverbandes hat ihre Betriebsbesuche fortgesetzt. Ende Juni war der Landesverband im Raum Esch-Alzette unterwegs.

Hier besuchten sie die MI-Dienststellen der Brigade-Voie 33 und die „Circonscription S33, des Stellwerkes Esch-Alzette sowie die Dienstbereiche im Bahnhof Esch-Alzette. Im engen Kontakt mit den Kollegen/innen informier-

te der Landesverband über die aktuellen Geschehnisse bei den CFL und hatte ein offenes Ohr für die Probleme, Sorgen und Vorschläge des Personals. Die Umsetzung des Gehälterabkommens beim Staat wurde natürlich auch diskutiert. Die Delegation des Landesverbandes stellt immer wieder fest, dass trotz Informationsbrochüren noch immer viele Fragen zu den Laufbahnen gestellt werden. Wir informierten die Mitarbeiter auch darüber, dass man den Bereit-

schaftsdienst überarbeiten werde. Bei unserem Besuch haben wir auch festgestellt, dass trotz modernster Technik in einem neuem Gebäude (die Betonung liegt bei „neu“) es nicht fertig gebracht wird, dass die Mitarbeiter bei guter Raumtemperatur arbeiten können und mancherorts auf zusätzliche Hilfsmittel zurückgreifen müssen. Aufgefallen sind uns auch noch die Ideenbriefkästen des SE welche an verschiedenen Orten aufgehängt wurden. Ob diese Briefkäs-

ten viel genutzt werden ist uns nicht bekannt. In Fahrkartenschaltern wurde uns die Trägheit der Informatik welche zum Verkauf und Aufladen von den elektronischen Fahrkarten genutzt wird vorgeführt. Die Abwicklung des Fahrkartenverkaufs hat sich im Vergleich zur Vergangenheit verschlechtert. Die Betriebsbesuche des Landesverbandes werden im Juli fortgesetzt.

Alphonse Classen



Sektion MI

2. Delegationssitzung

Am 21. Juni 2018 trafen sich die Direktion GI zusammen mit dem Delegierten der MI Abteilung um in der „Chef de Service“ Sitzung verschiedene Probleme zu besprechen. Die GI-Direktion wurde vertreten durch die Herren Alain BOMBARDELLA, Pascal PONCIN, Ralph ELSSEN, Frau Edith ZENNER und Isabelle MOLINA waren für die Schriftführung verantwortlich.

La délégation aimerait être renseignée sur l'état d'avancement des rénovations des locaux de service de la brigade 22 à Pétange.

Die Arbeiten am Gebäude der Brigade 22 werden am Jahresende beginnen. Während der Umbauphase werden dem Personal Container auf dem Parkplatz des Bahnhofs Pétange zur Verfügung gestellt. Außerdem ist es vorgesehen den Parkplatz zu erweitern, hierzu soll das Gelände zwischen dem bestehenden Parkplatz und dem Poste AT Pétange genutzt werden. Leider stehen die nötigen Genehmigungen der Gemeinde Pétange noch nicht zur Verfügung. Sobald diese administrative Hürde genommen wurde, wird mit der Erweiterung des Parkplatzes begonnen. haben Bedauerlicherweise liegen uns noch keine Informationen zum Beginn der Umbauarbeiten der Brigade 31 vor. Sobald wir mehr erfahren, wird das betroffene Personal ebenfalls auf den neuesten Stand gebracht.

Les délégués aimeraient être informés sur

les conditions concernant l'astreinte renforcée des brigades, et de la situation des astreintes au CLIF. Selon les informations des délégués il est prévu de mettre en place un dirigeant pour remplacer le chauffeur Robel en astreinte. Quel est l'état d'avancement du groupe de travail concernant la refonte de l'IG15. Comment le groupe de travail se compose.

Für die „astreinte renforcée“ gilt die IG15 und sollten hierzu noch Fragen offen bleiben, soll das Personal sich an die Personalvertretung wenden. Im CLIF besteht ein Bereitschaftsdienst aus 5 Leuten für das Warenlager, welcher von den Robelfahrer gewährleistet wird. Sollte der Robelfahrer welcher Bereitschaftsdienst leistet, nach Schichtende gerufen werden, darf dieser tagsüber nur als „Dirigeant“ arbeiten. Diese Massnahme soll sicherstellen, dass er an dem Tag noch keine Fahrzeit angesammelt hat. Die Arbeitsgruppe IG15 besteht momentan noch nicht, jedoch hat die Personalvertretung schon Vorschläge zur deren Zusammenstellung eingebracht.

En vue des nouvelles constructions à Hollerich, les délégués aimeraient voir les plans actuels.

Die Pläne des Gebäudes wurden uns in einer vorangegangenen Sitzung vorgelegt, sind immer noch aktuell, liegen der Personalvertretung vor und stehen jedem zur Ein-

sicht zur Verfügung. Die „Unité Energie“ wird Ende 2018 in das Gebäude der heutigen Firma „Rexel“ umziehen, da diese voraussichtlich im September ausziehen wird. Hier steht genügend Lagerplatz zur Verfügung. TRANSCOM und T2 werden in die Gebäude der Firma „Remy Cointreau“ einziehen.

La délégation aimerait être renseignée sur la possibilité des conducteurs CLIF à pouvoir participer aux examens I5 et I6.

Diese Laufbahn besteht auf dem Papier jedoch gibt es hierzu noch keine Postenbeschreibung. Anfangs war angedacht den Posten „Coach“ mit den Graden I5 und I6 zu belegen. Im Nach hinein wird dieser Posten nun mit dem Grad A6 belegt und somit besteht zurzeit keine Notwendigkeit die Posten durch einen I5 und I6 zu besetzen. Wird in Zukunft der Posten „chef d'équipe“ ausgeschrieben, wird dieser mit den Graden I5 und I6 belegt.

Après que la Robel 701 a été vendue et la Robel 751 presque vendue est-il prévu de continuer à vendre des machines Robel dans le temps à venir ? Quelles sont les raisons pour la vente ?

Zurzeit ist es nicht vorgesehen weitere Robel Maschinen zu verkaufen. In einer Analyse des „Service MI“ wurde festgestellt, dass die beiden Maschinen nicht genügend zum Einsatz kamen und daher wurde sich zum Verkauf entschieden. Sollten weitere Mängel an

den Maschinen auftreten, so müssen diese schriftlich aufgelistet werden.

Concernant l'avis à l'unité énergie et au CSS les délégués préconisent l'idée d'uniformiser les procédures mais par contre ils regrettent que le flux d'information et le déroulement de la procédure de mise en service non pas satisfaisant. L'avis a été distribué sans que les consignes, les carnets, et les fiches CSS concernant aient été adaptées. Pour quand et il prévu d'adapter les documents ?

„L'avis à l'unité énergie“ wurde zurückgezogen und wird erst am 1. Juli 2018 in Kraft treten. Die „Carnet de depeche“ wurden überarbeitet und stehen nun zur Verfügung.

Des weiteren wurde von der Personalvertretung bemängelt, dass nicht alle Dokumente angepasst wurden. Diese Problematik war jedoch in der Chefetage nicht bekannt gewesen, und daher wird der „Service MI“ eine Versammlung einberufen um die bleibenden Unklarheiten zu besprechen.

Le service RH/T a mis à disposition des enveloppes pour l'envoi des certificats de maladie. Pour faciliter l'envoi aux agents malades les délégués demandent la possibilité de mettre à disposition 2 types d'enveloppes pour envoyer les deux volets (le vert et le jaune) avec les adresses pré imprimées.

Umschläge werden dem Personal zur Verfügung gestellt. Der einerseits bereits bekannte Umschlag von der „Entraide médicale“ für den internen Kurier und andererseits werden Aufkleber mit der Postadresse der Entraide Médicale gedruckt.

Die erste Seite des Krankenscheins soll umgehend per Post oder internem Kurierdienst in die „Entraide Médicale“ geschickt werden während die zweite Seite dem RH/MI zugesandt wird, und dies kann mittels internem Kurier im gewohnten Umschlag tun (in einem zweiten geschlossenen Umschlag kann man die erste Seite dazulegen). RH/MI sendet diesen geschlossenen Umschlag weiter an die Entraide Médicale. Die dritte Seite soll man persönlich aufbewahren.

Concernant l'agent technique aux chantiers il n'est pas bon que la personne assurant les fonctions de dirigeant MOTRA et ADEC pour un service, assure automatiquement la fonction d'agent technique pour les autres services sur le chantier. Les délégués demandent que chaque service mette à disposition son propre agent technique pour les travaux à effectuer.

Die zusätzliche Arbeit für den ADEC sollte angemessen sein und bei der Planung berücksichtigt werden. Die MI Dienststelle wird hierzu ein klärendes Dokument veröffentlichen.

Les délégués du personnel du Service MI du FNCTT-FEL-Landesverband

Gemischter Betriebsrat bei den CFL

Sicherheit ist oberstes Gebot

Am 4. Juli 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL zusammen. Die Direktion war vertreten durch den Generaldirektor Marc Wengler, sowie die Direktoren Yves Baden, Marc Hoffmann, Henri Werdel und Alain Blau. An der Sitzung nahmen seitens der Direktion ebenfalls Doris Horvath und Florian Czech teil. Martine Horsmans fungierte als Sekretärin.

Der Landesverband war vertreten durch Georges Merenz, Sekretär des Gemischten Betriebsrates, Georges Melchers, Claude Wanderscheid, Frank Trausch sowie Laurent Bour und Carlo Thissen. Der Syprolux nahm mit vier Vertretern teil.

Im Bericht des Generaldirektors über die Sitzung des Verwaltungsrates vom 26. März 2018 und 4. Juni 2018 geht hervor, dass insgesamt 88 Prozent der Bahnbenutzer zufrieden sind mit der Dienstleistung der CFL. Weiterhin bleibt das Thema Pünktlichkeit ein wichtiges Puzzleteil in puncto Qualität für die CFL. In der nächsten Sitzung des Gemischten Betriebsrates werden die Projekte der Reorganisation der Bahnhöfe sowie der Bahnsteige detailliert vorgestellt. Das Stellwerk Ettelbrück soll in nächster Zukunft modernisiert werden. Mitte dieses Jahres wird das neue Stellwerk Luxemburg in Betrieb genommen. Das Angebot an Parkplätzen am Bahnhof Luxemburg soll ausgebaut werden.

Der neue Bahnhof Howald und die Haltestelle Pfaffenthal-Kirchberg (mit dem „Funiculaire“) wurden in Betrieb genommen. Die Finanzen der Gesellschaft sind stabil. Das Jahresende konnte die Muttergesellschaft mit einem Nettogewinn abschliessen. Im Frachtbereich lief jedoch nicht alles wie geplant, da die von der Tochtergesellschaft CFL Multimodal erwirtschafteten Verluste letztes Jahr auf 13,9 Millionen Euro stiegen.

Berichte

Doris Horvath stellte in ihrem Bericht die Arbeitsunfälle vor, hier ist allgemein ein leichter Rückgang zu vermelden. Die Gefahren an den Bahnübergängen wurden den Schülern in den Lyzeen erklärt. Anschließend wurde ihnen anhand von praktischen Beispielen den Bremsweg eines Zuges demonstriert, hierzu liefen sie ebenfalls die Strecke des Bremswegs ab. Ein Sicherheitschwachpunkt besteht weiterhin an den Bahnübergängen. In den kommenden Jahren werden einige Bahnübergänge verschwinden um diesen Gefahrenpunkt zu minimieren.

Der Gesundheitsbericht wurde ausführlich von der Betriebsärztin Marie-Paule Schneider vorgetragen. Bedingt durch einen höheren Personalbestand wurde ein weiterer Betriebsarzt eingestellt. Leider musste man im Bericht feststellen, dass die Zahl der arbeitsunfähigen Mitarbeiter sich leicht erhöht hat. Der Check Health

50+ ist speziell auf Menschen ab 50. Lebensjahr abgestimmt. Spezielle Laborwerte werden erhoben um Mangelerscheinungen frühzeitig zu erkennen. Insgesamt 57 Teilnehmer nahmen am Check teil.

Der Bericht des „Service Psychologie“ wurde von Liliane Da Silva vorgetragen. Bei Neueinstellungen müssen die Kandidaten etliche Tests durchführen bevor sie eingestellt werden. Leider stellt man fest dass fast die Hälfte aller Teilnehmer am Psychotest scheitern. Der Faktor „Stress“ spielt weiterhin eine große Rolle im Berufsleben. Sowohl private wie berufliche Probleme können im schlimmsten Falle zu einer Berufsunfähigkeit führen. Hier besteht die Aufgabe der psychologischen Betreuung darin dies präventiv zu vermeiden.

Das neue Datenschutzgesetz

Bedingt durch die neuen Bestimmungen des Datenschutzgesetzes werden bei Neueinstellungen den Gewerkschaften leider keine persönlichen Daten mehr übermittelt. Laut den Gewerkschaften soll jede einzelne Person selbst entscheiden, ob solche Daten den Gewerkschaften mitgeteilt werden dürfen. Dieser Vorschlag wird in den einzelnen Betriebsabteilungen durchdiskutiert werden.

Bedingt durch die neuen Verordnungen des Datenschutzgesetzes bestehen momentan Probleme mit der Veröffentlichung der

Dienstpläne. Hier gemeinsam nach einer Lösung gesucht.

Arbeitsbedingungen der Putzfirmen

Die Arbeitsbedingungen der Putzfirmen sind sehr schlecht. Die Mitarbeiter erhalten nur das Nötigste um ihre Arbeit in kürzester Zeit zu bewältigen. Bei Reklamationen wurden den Betroffenen in manchen Fällen sogar der Arbeitsvertrag fristlos gekündigt. Der Landesverband ist der Meinung dass die Mitarbeiter dieser Servicebe-

triebe ein faires Arbeitsverhältnis verdient haben. Man sollte das Personal nicht ausbeuten und dies sei ein Beweis von moderner Sklaverei. Um solche Bedingungen zu unterbinden schlägt der Landesverband vor, dass die CFL ihre hauseigene Servicegesellschaft gründen könnte.

Die CFL Verantwortlichen analysieren bei den nächsten Ausschreibungen die Einzelheiten der Firmen um solche Arbeitsbedingungen in Zukunft zu vermeiden.



Zugausfälle

Die Triebfahrzeuge des Typs Z2000 werden durch ihr Alter unzuverlässiger. Direktor Marc Hoffmann erwähnt, dass während den Monaten März und April die Zahl der Zugausfälle rückläufig war. Die meisten Zugausfälle sind auf technische Ursachen zurück zu führen. Um die Inspektionen am Rollmaterial sowie das Auswechseln einer Achse schneller durchzuführen, wird der Personalbestand um einen weiteren Mitarbeiter aufgestockt.

Die Triebfahrzeuge des Typs „Kiss“ Serie 1 müssen an die neuere Generation der Serie 2 angepasst werden. Leider hat der erste dieser Umbauten mehr Zeit in Anspruch ge-

nommen als anfangs vom Hersteller vorgesehen war.

Bahnstrecke nach Brüssel

Bedingt durch den Stromwechsel der Bahnstrecke nach Brüssel können die Triebfahrzeuge des Typs AM 96 nicht mehr eingesetzt werden. Vorübergehend werden die Fahrten mit dem CFL Material Typ „Dosto“ bis nach Arlon durchgeführt. Dies bedingt jedoch dass die Fahrgäste für die Weiterfahrt nach Brüssel jeweils in Arlon umsteigen. Allerdings werden durch die SNCB täglich einige Direktzüge mit I10 und I11 Reisezugmaterial von Luxemburg nach Brüssel und Retour angeboten.

Express-Tram

Eine Express-Tram entlang der Autobahn A4 soll künftig die Hauptstadt und den Süden des Landes „schnell und zuverlässig“ miteinander verbinden. Dieses Projekt „Séieren Tram“ wurde kürzlich vom Transportminister François Bausch vorgestellt und soll im Jahr 2035 zur Realität umgesetzt werden. Die CFL Verantwortlichen werden dieses Thema gemeinsam mit dem Transportminister analysieren und gleichzeitig ihre Visionen präsentieren.

Unfallursachenstammbaum

Im gemischten Betriebsrat werden die Gewerkschaften regelmäßig über die Geschehnisse im

Betrieb informiert. In speziellen Fällen möchten die Gewerkschaften genauere Details über den Hergang sowie die Ursache des Unfalls erfahren. Anhand des Ursachenstammbaums werden diese Informationen detailliert dokumentiert.

Kameraüberwachung

Weiterhin möchte die Personalvertretung über eine Kamerainstallation informiert werden. Bedingt durch die neuen Bestimmungen des Datenschutzgesetzes sollen die interne Genehmigungsprozeduren überarbeitet werden.

Pünktlichkeit

Weiterhin muss man sich ernsthaft mit dem Thema

Pünktlichkeit auseinandersetzen. Florian Czech präsentierte die Pünktlichkeitsstatistik. Demnach verkehrten vom Januar bis Mai 2018 92,6 Prozent der Personenzüge pünktlich. Ein Jahr davor lag dieser Wert noch bei 90,8 Prozent. Am häufigsten gab es Verzögerungen auf den Linien 10 (Luxemburg - Troivierges), 90 (Luxembourg - Bettemburg - Staatsgrenze) und 30 (Luxemburg - Wasserbillig). Auf der Linie 50 (Luxemburg - Kleinbettingen) kamen 96,8 beziehungsweise auf der Linie 70 (Luxemburg - Rodange) 95,2 Prozent der Züge rechtzeitig an. Auf diesen beiden Linien stieg die Pünktlichkeit um jeweils 3,29 und 6,51 Prozent an.

Georges Melchers

Gemischter Betriebsrat CFL cargo

Große Herausforderungen stehen an

Am 5. Juli 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL cargo zu seiner zweiten Sitzung zusammen. Die Cargo-Direktion war vertreten durch Direktorin Laurence Zenner sowie die Herren, Charles Darnane, Frédéric Oberle (Finanzen), Sebastien Hoffmann (seit 1. Juli 2018 neuer Produktionsdirektor) und Boris Peters sowie Frau Carole Huberty, die als Schriftführerin fungierte.

Die Personalseite war vertreten durch die Kameraden Wolfgang Schulz, Bruno Da Silva, Fränk Trausch, Dirk Lorig und Alphonse Classen. Der Sitzungsbe-

richt vom 15. März 2018 wird angenommen. Da Frau Zenner an einer sehr wichtigen Versammlung in der CFL Direktion teilnehmen musste und darum etwas später zum Gemischten Betriebsrat eintraf, wurde die Abhandlung der Tagesordnungspunkte angepasst. Die Berichterstattung trägt der vorgesehenen Tagesordnung statt. Aufgrund von personellen Wechseln wurden im Rahmen des gemischten Betriebsrates auf beiden Seiten die Besetzungen angepasst.

Sicherheitsresultate befriedigend

Direktorin Laurence Zenner informierte, dass sich

bis zum 30. Juni in allen Filialen von CFL cargo insgesamt 4 Unfälle mit Arbeitsausfall zugetragen haben.

CFL cargo und CFL technics liegen mit jeweils einem Unfall im vorgegebenen Soll und somit wird bei beiden die Sicherheitsprämie für das 2. Quartal ausgezahlt. CFL cargo France hat mit zwei Unfällen ihr Ziel überschritten. Man müsse gemeinsam noch mehr Anstrengungen unternehmen um trotzdem die Zahl der Unfälle zu reduzieren. Das Ziel Null-Unfälle zu erreichen sollte man nicht aus den Augen verlieren und sollte immer angestrebt werden.

Die CFL cargo Direktion hat sich mit ihren Mitarbeitern einen vielfältigen Aktionsplan gegeben um die Sicherheitskultur noch zu verbessern.

Diese beinhalten folgende Maßnahmen: Fortführung des Sicherheitscoaching im Management (hier wurde kürzlich eine zweitägige Weiterbildung abgehalten), Eine tiefgreifende Analyse aller Unfälle (mit und ohne Arbeitsausfall) und die Erstellung des Unfallursachenstammbaumes, Verstärkung der Sicherheitsblätter REX, die Intensivierung der Sicherheitsminuten, Vermehrte Schulungen gegen Umknicken, Verstärktes Zurückgreifen auf angepasste Arbeitsplätze und

Sicherheitsaktionen auf den Standorten bei CFL cargo Frankreich durchführen und natürlich die Sicherheitswochen im Oktober nicht zu vergessen.

Die Personalvertretung ist natürlich auch besorgt um die Sicherheit der Mitarbeiter und unterstützt die Generaldirektion bei angepassten Aktionen. Frau Zenner wünsche sich eine intensivere Rückmeldung bei Unfällen in den CFL cargo Filialen.

Entwicklung der Gesellschaft

Herr Frédéric Oberle aus der Finanzabteilung geht auf die Entwicklungen der Umsätze in den einzelnen

Bereichen ein. In beinahe allen Geschäftsbereichen liegen CFL cargo hinter dem im Haushaltsplan vorgesehen Einnahmen zurück. Die Resultate des Monats April 2018 sind die schlechtesten seit dem Vergleichsmonat April 2014. Die Ursachen der Rückgänge sind vielfältig. Der Umsatz bei den Intermodularen Verkehren hat nicht so zugenommen wie erwartet. Die neue Verbindung nach Wien ist auch in Verzögerung geraten bekommen, dies durch schlechte Wetterbedingungen im Frühjahr. In Italien sind insgesamt 14 Züge ausgefallen.

Die Streiks in Frankreich haben auch zu großen Einbußen geführt und etliche Kunden haben sich mit ihren Transporten auf die Straße verlagert. Insgesamt wurden 30 Züge storniert. Auch die Klinkerzüge stechen mit einem Rückgang hervor. Bei den Einnahmen hätte man folglich mit Einbußen zu rechnen wobei die transportierten Tonnagen noch stärker rückläufig sind. Die Kosten der Umrüstung der Loks und die Anschaffung der neuen Lokomotiven haben sich verzögert und somit noch mehr Kosten hervorgebracht. Trotz allem liegen die Ergebnisse höher als in der Vergleichsperiode im Vorjahr.

Große Herausforderungen

Frau Zenner informiert die Mitglieder des Gemischten Betriebsrates über die großen Herausforderungen welche auf die CFL cargo kommen. Ob es die Konkurrenzfähigkeit zwischen Schiene und Straße, die permanenten Änderungen an den Regelwerken, die Bewältigung der großen Langzeitbaustellen und das garantieren der Güterzüge für die Kunden, die stetigen Anforderungen der Kunden um neue

Dienstleistungen anzubieten, die Einführung von papierlosen Transportdokumenten dies sind nur einige der Herausforderungen an CFL cargo. Darum muss in vielen Bereichen gearbeitet werden um diesen Herausforderungen gerecht zu werden.

Man muss an der Sicherheit, der Perfektion, der Zuverlässigkeit, an neuen innovativen Methoden, an intelligenten Informationssystemen, der Kompetenz und an dem Wissen wie dies umsetzen ist arbeiten. So soll z.B. der Ankauf von 48 Tablets für die CEM dafür Sorge tragen um Verbesserungen im Informationsfluss einzuleiten. Desweiteren muss man wenn die Wagenflotte erneuert wird den neuen Anforderungen der Geolokalisierung Rechnung tragen.

Einheitliche Berechnung

Da bei CFL cargo andere Grundlagen zur Berechnung des Krankenstandes angewandt wurden wie bei der CFL konnten diese Zahlen nicht miteinander verglichen werden. Um diese aber vergleichbar zu machen, ist man zum Entschluss gekommen bei der gesamten CFL-Gruppe dieselben Voraussetzungen bei der Erhebung der Ausfallzeiten zu berücksichtigen. Ab jetzt wird auf die Berechnung, welche auch bei der CFL angewendet wird, umgestellt. Aber auch nach der Umstellung der Berechnung bleibt der große Unterschied des Krankenstandes in den einzelnen Berufsgruppen bei CFL cargo bestehen.

Auch dass sich der Krankenstand trotzdem in einer steigenden Tendenz befindet konnte die CFL cargo Direktion nicht leugnen.

Man habe darum, so Herr Peters, einige Maßnah-

men ergreifen müssen um eventuellen Missbräuchen entgegen zu wirken und die Belegschaft zu sensibilisieren um diese auf die Konsequenzen für die anderen Mitarbeiter und den Betriebsablauf aufmerksam zu machen.

Bilanz des Rückrufs zur Arbeit

Nach der Erneuerung des Kollektivvertrages im Juli 2017 trat am 1. August 2017 die neue Rückrufregelung zur Arbeit in Kraft. Damit man diese Rückrufregelung auch umsetzen konnte erarbeitete man ein informatives Tool. Es war am neuen Produktionsdirektor Herrn Sébastien Hoffmann die Zahlen des Rückrufs vorzustellen. Auffallend war die große Anzahl an Rückrufen zur Arbeit und die große Anzahl der Verschiebungen bei den Schichten der Lokomotivführer.

Dies belegt, dass ein Personalmangel besteht und andererseits dokumentiert dies, dass die Belegschaft trotzdem gewillt ist um den betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden. Man müsse aber Sorge tragen, dass dieser Personalengpass schnellstens beseitigt wird. Die Zahlen welche von CFL technics vorliegen belegen den Rückruf zur Arbeit an Wochenenden um eine Mehrarbeit in der Werkstätte Petingen abzubauen und dies bei einer Vorankündigung von wenigstens 48 Stunden und auf freiwilliger Basis.

In diesem Zusammenhang kündigt CFL technics Direktor Herr Charles Darnane an, dass man beabsichtige die Gebäude welche derzeit von der CFL-Immo gemietet werden zu erwerben.

Diese Entscheidung müsste noch von den verschiedenen Verwaltungsräten gutgeheißen werden.

Das Gebäude der alten Schmiede sowie aller Gleisanlagen seien von dieser Maßnahme nicht betroffen. Der Zweck dieser Aktion verbessere die Planungssicherheit sowie die zukünftigen Entwicklungen von CFL technics.

Ausnahmeregelungen bleiben bestehen

In einem Rückblick auf das Zustandekommen der Ausnahmeregelungen machte die Personaldelegation darauf aufmerksam, dass die Rahmenbedingungen, wie sie damals in der UP-süd vorherrschten, nicht mehr zutreffen. Dienstpläne wurden an die Bedürfnisse der Bedienung der Kunden angepasst, so die CFL cargo Direktion.

Dies wäre nach Ansicht der Personalvertretung aber auch möglich, wenn die Arbeitsbedingungen des großherzoglichen Reglementes vom 24. August 2007 auf die Mitarbeiter der UP-süd angewendet würden, Personalvertretung und CFL cargo Direktion bleiben bei ihren Positionen. Dieser Punkt wird auch in Zukunft ein Thema der Personaldelegation bleiben.

Verschiedenes

Dirk Lorig, in seiner Eigenschaft als Präsident der Personaldelegation informiert die CFL cargo Direktion über die Beweggründe, dass die Dienstpläne der Lokführer welche für die anstehende Vollsperrung zum 14.07.2018 ausgearbeitet wurden nicht von der Delegation gutgeheißen werden konnten. Die vorlegten Dienstpläne konnten nicht nach den gesetzlichen Bestimmungen überprüft werden, da es sich bei den Schichten fast ausschließlich um Disposchichten ohne konkrete Dienstanfangs und Endzeiten handele. Somit habe man keine Zustim-

mung geben können. Die nächste Sitzung des Gemischten Betriebsrates ist für Donnerstag, den 27. September 2018 um 9.00 Uhr in Bettemburg vorgesehen.

Die Personalvertretung des Landesverbandes



Centre de Conférence des CFL, le 21 juin à 16h00

Promotion générale dans les ordres nationaux 2018

Médaille en vermeil de l'ordre Grand-Ducal de la Couronne de Chêne

BAUER	LUC	EQUIPIER SPECIALISE DE 1RE CLASSE
BEWER	JEROME	PREPOSE TECHNIQUE (VISITEUR)
BIRTZ	ALAIN	ARTISAN SPECIALISE
BURQUEL	TOM	ARTISAN SPECIALISE
EVEN	ALAIN	ARTISAN SPECIALISE
EWERT	GILLES	ARTISAN SPECIALISE
FAUTSCH	FERNAND	MECANICIEN PRINCIPAL
GAERTNER	YVES	PREPOSE VOIE
HERMES	PASCALE	EXPEDITIONNAIRE PRINCIPAL (EX)
KLEIN	ALAIN	BRIGADIER DIRIGEANT
KRAUS	EUGENE	CONDUCTEUR DE LOCOTRACTEUR DE 1RE CLASSE
LALLEMANG	JOE	TECHNICIEN M PRINCIPAL
LAUER	JEAN-JACQUES	ARTISAN SPECIALISE
LOMMER	FRANKIE	MECANICIEN PRINCIPAL
MAJERUS	ANTOINE	EXPEDITIONNAIRE DE 3E CLASSE (IF)
MOOS	ROMAIN	CONDUCTEUR D'AUTOBUS DIRIGEANT
MORIS	LAURENCE	EXPEDITIONNAIRE PRINCIPAL (IF)
OBERWEIS	ROMAIN	MECANICIEN PRINCIPAL
PICARD	LAURENT	CONDUCTEUR D'AUTOBUS DIRIGEANT
REITER	DANIEL	ARTISAN SPECIALISE
REMY	EDOUARD	BRIGADIER DE 1RE CLASSE
SCHMIT	JERRY	ARTISAN SPECIALISE
SCHMIT	SERGE	MECANICIEN PRINCIPAL
SCHMITT	CLAUDE	MECANICIEN PRINCIPAL
SCHMITZ	ROMAIN	CONTROLEUR DIRIGEANT
SCHULLER	DANIEL	EQUIPIER SPECIALISE DE 1RE CLASSE
SCHWEICH	ROLAND	CONTROLEUR DIRIGEANT
SCHWEIGEN	LUC	ARTISAN SPECIALISE
STEFANUTTI	CLAUDIO	MECANICIEN PRINCIPAL
TINTINGER	FRANK	CONTROLEUR DIRIGEANT
WAGNER	MICHEL	EQUIPIER SPECIALISE DE 1RE CLASSE
ZWEBER	PATRICK	CONDUCTEUR D'AUTOBUS DIRIGEANT



Promotion générale dans les ordres nationaux 2018

Chevalier de l'ordre de mérite du Grand-Duché de Luxembourg

BARNICH	STEPHANE	INSPECTEUR DIVISIONNAIRE
DECKER	ROBERT	S/INSPECTEUR (EX)
FADI	EDOUARD	S/INSPECTEUR (EX)
RHEIN	NICOLE	INSPECTEUR DIVISIONNAIRE (C)
SCHMITZ	FERNAND	INSPECTEUR DIVISIONNAIRE (EX)



Luxtram SA
c/o Monsieur André Von der Marck
61, rue de la Foire Internationale
L-1347 LUXEMBOURG

Recommandé A/R

Esch-sur-Alzette, le 2 juillet 2018

Concerne: négociations salariales chez Luxtram SA

Monsieur le Directeur,

Nous vous remercions d'avoir accueilli nos syndicats le 20 juin 2018 pour leur présenter vos nouvelles propositions pour une convention collective de travail chez Luxtram SA.

Les syndicats lisent de menues améliorations en ce qui concerne le congé de recreation et les carrières des conducteurs/tramway, mais ne peuvent que constater que les conditions de travail et leurs conséquences pour la sécurité au travail n'ont nullement été adressées.

Les syndicats ont justement dénoncé l'iniquité salariale flagrante par rapport aux standards du service public au sein de Luxtram SA et la proposition d'augmentation de salaire restreinte au conducteur/tramway émanant de la direction a comme effet que d'augmenter les écarts salariaux au sein du personnel Luxtram SA. Au lieu de remédier à l'injustice salariale, la direction propose d'en établir une autre.

Les syndicats Landesverband et OGBL restent scandalisés de l'attitude des pouvoirs publics propriétaires de Luxtram SA, en l'occurrence l'Etat et la Ville de Luxembourg, à appliquer deux poids deux mesures en matière de conditions salariales et de travail non seulement au sein de Luxtram SA, mais aussi au sein de l'ensemble des services publics.

Les syndicats négociants considèrent que les propositions patronales récentes restent insuffisantes par rapport aux revendications syndicales initiales. Les syndicats restent en attente quant à de vraies propositions conséquentes de la part de Luxtram SA sans quoi des actions syndicales débiteront à partir du mois de juillet afin de sensibiliser l'opinion public sur le dumping social organisé par l'Etat au sein de l'Etat.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre parfaite considération.

Georges **MERENZ**
Président
FNCTTFEL-Landesverband

Christian **SIKORSKI**
secrétaire central
OGBL

« Selbstfahrende Busse »

Das Ende des Busfahrers ?

Mit dem Kauf von zwei selbstfahrenden Mini-Bussen durch die Firma Sales, sind nun die ersten Busfahrzeuge ohne Fahrer im Personentransport Luxemburgs angekommen.

Dabei steht ihr Einsatzgebiet noch nicht eindeutig fest. Vorerst werden sie wohl bestenfalls für die Personenbeförderung innerhalb einer Industriezone eingesetzt werden. Mit maximal 16 Sitzplätzen und einem beschränkten Aktionsradius sind wir noch bei den ersten bescheidenen Anfängen. In Punkto Sicherheit ist das Projekt für den normalen Straßenverkehr derzeit noch nicht optimal aus-

gereift und sowieso noch teurer als normale Busse.

Derzeit sind diese „Navetten“ noch keine ernst zu nehmende Konkurrenz für unsere normalen Busse und Busfahrer und ähneln eher einer technischen Spielerei.

Dennoch dürfen wie als Transportarbeitergewerkschaft diese Herausforderung nicht ignorieren oder gar die Augen vor dem technischen Fortschritt verschließen der da auf uns zukommt. Die zahlreichen Beispiele der letzten Jahrzehnte, erwähnt seien hier nur das Druckerhandwerk oder das Schicksal der Fernsehtechniker, kann uns nicht unbe-rührt lassen. Die gesamte

menschliche Zivilisation ist im Grunde ja nur eine Abfolge von technischem Fortschritt und wachsender Produktivität. Die zentrale Frage die sich dabei immer stellte war die der Gewinner und die der Verlierer der technischen Erneuerung. Wer profitierte letztlich vom „Sprung nach vorne“ und wer mußte die Zeche zahlen?

Derzeit besteht in der Fahrerbranche kurzfristig kein Grund um in Endzeitstimmung oder gar in Panik zu verfallen. Bis technisch ausgereifte, brauchbare und finanziell rentable „Navetten“ als Konkurrenz zur Verfügung stehen, werden wohl noch etliche Jahre vergehen.

In Luxemburg stehen derzeit keine Verallgemeinerung von „selbstfahrenden Bussen“ auf der Tagesordnung, sondern hierzulande kommt nun erst einmal die „Personengesteuerte Trambahn“ in den Einsatz, deren Vollendung wohl auch noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Die Erfahrung mit dem gerade abgesetzten nationalen Bus-Steuerungssystem R.L.S. hat uns gezeigt dass technische Neuerungen nur eine Seite der Medaille sind, deren Umsetzung in der gesellschaftlichen Realität Luxemburgs steht auf einem anderen Blatt. Selbstfahrende Busse wird es nie als „freischwebenden Elektronen“ in unserem Straßenverkehr geben. Gerade sie erfordern ein systematisches Überwachungs- und Leitsystem das funktionieren muss, und ein solches wird es weder zum Nulltarif geben noch wird seine Organisation von ganz alleine vom Himmel fallen.

Als vorausschauende Gewerkschafter müssen wir die Gefahren natürlich erkennen die mittelfristig auf uns zu kommen. Dazu sollten wir uns an folgenden Grundsätzen orientieren:

- Bis zur völligen Ausreifung dieser Technik darf kein Bus ohne Busfahrer im Personentransport zum Einsatz kommen! « Testphasen » ohne die Präsenz von Fahrern, auf Kosten der Sicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer, kommt für uns nicht in Frage.

- Aus Gründen des Kundenservice und der Sicherheit ist die Präsenz von Begleitpersonal in

den Bussen sowieso unabdingbar. Öffentliche Transportmittel dürfen nicht zu rechtsfreien Räumen werden.

- Eine menschliche Präsenz in Fahrzeugen des Öffentlichen Transportes, ob auf der Straße oder der Schiene, ist für uns auf absehbare Zeit unabdingbar.

- Darüber hinaus stellen sich politische Fragen der zukünftigen Verteilung der wachsenden Arbeitsproduktivität bzw. der Vorteile und Gewinne die sich daraus ergeben. An der Verkürzung der Arbeitszeit führt kein Weg mehr vorbei. Was vor 30 Jahren in der Industrie begann wird sich nun auch irgendwann im Dienstleistungssektor bemerkbar machen.

Die Gewerkschaftsbewegung wird an gesellschaftspolitischen Forderungen nicht herumkommen. Die nun begonnene Digitalisierung wird enorme Zuwächse an Arbeitsproduktivität bzw. bei der Arbeitseinsparung ermöglichen. Diese erneute Explosion an Produktivität kann zum Wohle der Menschheit oder zu ihrer Zerstörung führen. Entweder wird dieser Fortschritt gerecht verteilt und genutzt um massive Verkürzungen der Arbeitszeit durchzusetzen oder jede technische Verbesserung wird unweigerlich zum Ausschluss eines immer größeren Teils der Menschheit führen. Dem werden wir entgegen treten.

*Sertic Alain
Präsident des Sektors
Öffentlicher Dienst*



Sektion TICE

Ab 30. Juli 2018 neue Diensttouren beim TICE

Wegen diverser Anpassungen und Korrekturen bei Diensttouren und Fahrplänen wurde das gesamte Programm erneuert. Dabei heraus kam eine Steigerung der zu leistenden Arbeit auf nun 61 551 einzelne Schichten die der Fahrdienst nun jährlich garantieren muß.

Das ist insgesamt ein Zuwachs pro Jahr von 1134 zu leistende Schichten. Dieser Zuwachs ergibt sich aus einer Überarbeitung der bisherigen Fahrpläne und Diensttouren mit der Zielsetzung der Verbesserung der Dienstleistung im Interesse der

Kunden. Die Pünktlichkeit, die Zuverlässigkeit und die Fahrzeiten wurden somit verbessert.

Die Personalvertretung hatte die vorgeschlagenen Abänderungen am 20. Juni in einer öffentlichen Arbeitsgruppen Versammlung einer kritischen Bewertung unterzogen. Die „heiklen Punkte“, die möglichen Engpässe sowie einige Verbesserungsvorschläge, wurden der Fahrdienstleitung umgehend vorgelegt. Diese hat allgemein mit Verständnis auf die meisten Beanstandungen reagiert und versprochen diese Anliegen so weit wie möglich zu beheben.

Die Verteilung der Fahrten

innerhalb eines Arbeitstages entscheiden oftmals über die Qualität einer Fahrer Schicht. Es geht dabei nämlich oft um scheinbar banale Fragen wie; an welchem Terminus habe ich eine Auffangzeit, wo habe ich meine obligate Pause und vor allem, gibt es dort einen Zugang zu einer Toilette oder nicht! Allgemein hat die Arbeitsgruppe darum bemängelt dass es auf den Linien 1 und 3 sowie bei der Differdinger Schule im Zentrum (rue Emile Mark) keinen Zugang zu W.C.'s gibt. Mit der Installation eines W.C. bei diesen Endhaltestellen, L 1 „Op Gehren“ und L 3 „Rodange Schwemm“ könnte schon viel für die Erleichterung des Dien-

tes getan werden. Man muss dazu bedenken daß auch beim TICE immer mehr Damen den Fahrerberuf ausüben und ordentliche Toiletten darum noch wichtiger werden.

Da die Zahl der Diensttouren sich an normalen Schultagen von bisher 147 auf 153, also um 6 Positionen erhöhte, ist es dringend erforderlich daß nun das Fahrereffektiv ebenfalls entsprechend erhöht wird. Die Fahrdienstleitung hat in dieser Frage ihr Einvernehmen signalisiert. Jede Verzögerung hinsichtlich der Anpassung des Fahrereffektives würde sonst sofort negative Folgen auf die Urlaubsvergabe und den

Bedarf an Überstunden haben. Da der Umbau nun in die Schulferienzeit fällt, wünscht die Personalvertretung auch eine praktische Bewertung nach der Rentrée des 15. September. Diesbezüglich fordert sie gegebenenfalls nochmals eine Aussprache mit der Betriebsleitung im Herbst. Bis dahin müsste auch das Fahrereffektiv den Anforderungen entsprechen.

*Sertic Alain
Präsident der Personalvertretung des TICE*

Direktive 561/06

Verschlechterung der Lenk- und Ruhezeiten

Am vergangenen 4. Juli debattierte das E.U. Parlament in erster Lesung über den Vorschlag der E.U. Kommission einer Verschlechterung der Direktive 561/06 zu den Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr.

Vorerst haben die Abgeordneten dieses Projekt in dieser Form abgelehnt und es erneut in den Verkehrsausschuss verwiesen. Nun soll es dort überarbeitet und erneut dem

Parlament zur Abstimmung vorgelegt werden. Dieser Gesetzesvorschlag der E.U. Kommission unter Leitung ihres Präsidenten Jean-Claude Juncker, sieht einschneidende Verschlechterungen im Straßentransport vor. Die kommenden Debatten im Straßburger Parlament über das sogenannte „Mobilitätspaket“ können gravierende Folgen für den Arbeitsalltag der Fahrer haben.

Das vorgelegte „Mobilitätspaket“ der europä-

ischen Kommission sieht folgendes vor:

1) Die maximale tägliche Lenkzeit beträgt derzeit 9 Stunden, zweimal in der Woche kann sie derzeit aber auf 10 Stunden ausgedehnt werden. Nun soll sie 2 mal wöchentlich auf 12 Stunden ausgedehnt werden können.

2) Derzeit haben die Fahrer alle 2 Wochen ein Anrecht auf mindestens eine zusammenhängende Ruhezeit von mindestens 45 Stunden. Dieser Zeitraum

soll nun von 2 auf 3 Wochen erhöht werden.

3) Ebenso soll das absolute Verbot, diese reguläre Wochenruhe von 45 Stunden in der 3 Quadratmeter Fahrerkabine verbringen zu müssen, aufgehoben werden.

Das bedeutet dass ein Fahrer nach 3 Wochen nervenaufreibender Arbeit, seine 45 Stunden Ruhepause wohl irgendwo in Europa auf dem Parkplatz einer Tankstelle verbringen muss.

4) Künftig könnte die Zwölf-Tage-Ausnahme von der Wochenruhe (1 Ruhetag erst nach 12 Arbeitstagen) im internationalen Fern- und Reisebusverkehr auch auf den nationalen Verkehr ausgeweitet werden. Damit könnten Busfahrer auch im Inland uneingeschränkt an zwölf aufeinanderfolgenden Tagen ohne einen freien Tag eingesetzt werden.

5) Die „Entsenderichtlinie“ der EU, wonach die Fahrer im Prinzip ein Anrecht

auf den Mindestlohn des Landes hätten auf dessen Straßen sie fahren, wird auch weiterhin im Straßentransport nicht gelten, egal wie oft oder wie lange sie in einem anderen EU Land fahren. Auch sollen bei reinen innerstaatlichen Busfahrten durch ausländische Unternehmen die Entlohnungsbestimmungen des Staates, in dem die Fahrten statt-

finden, nicht gelten. Ein Fahrer aus Polen könnte dann zum polnischen Mindestlohn von 453 Euro eingesetzt werden.

Die Fahrtrichtung dieses „Mobilitätspaketes“ ist also eine eindeutige Verschlechterung für die Fahrer. Es sieht mehr Liberalisierung und Deregulierung vor, dies vor allem im Interesse Osteuropäischer

Spediteure. Derzeit fahren etwa 200 000 rumänische und bulgarische Fahrer auf westeuropäischen Straßen. Diese Betriebe drängen auf möglichst mehrwöchige ununterbrochene Arbeitsfahrten im Westen, allerdings zu Lohnbedingungen ihrer Heimatländer. Würde dieses Projekt der Kommission durchgehen würde der Sozialdumping im

Straßentransport massiv weiter verstärkt, auf Kosten der Verkehrssicherheit und der Existenzbedingungen der Fahrer. Es steht hier verdammt viel auf dem Spiel. In erster Linie wären die Arbeitsbedingungen der Kollegen im Personen- und Güterferntransport betroffen, aber sie würden für ALLE Fahrer gelten und diese veränderte EU-Direktive, würde

sie durchkommen, würde auch die rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrer im Öffentlichen Dienst weiter schwächen.

*Sertic Alain
Präsident des SÖD und
der Personalvertretung
des TICE*

Große Informationsversammlung für die Lehrbeauftragten

„Chargéë spielen eng ganz wichtigeg Roll“

„Mir Chargéë spielen um 2. Stock vum Ministère eng ganz wichtigeg Roll!“ Mit dieser etwas unüblichen Begrüßung spielte Isabelle Bichler, Präsidentin der Sektion Erziehung im Landesverband, auf die leicht schrägen Töne des Unterrichtsministers Claude Meisch an.

Der Minister hatte sich nämlich vor einigen Tagen anlässlich einer Rede vor Bachelor-Diplomierten leicht abfällig über die „Chargés de cours mat just enger Première“ geäußert. „Im 2. Stockwerk sind die Büros jener Beamten untergebracht, die sich um die Organisation der Grundschulen kümmern“, schob die Präsidentin als Erklärung zur Begrüßungsformel nach, was denn auch sogleich mit heftigem Applaus seitens der „Chargés de cours“ im Saal quittiert wurde.

Isabelle Bichler war froh neben den rund 130 anwesenden Lehrbeauftragten auch ihren Kollegen vom OGBL-SEW, Patrick Arendt sowie Francine Vanolst, Jean Schram und Gilles Develter vom Unterrichts-

ministerium, ebenso wie Alain Sertic in seiner Funktion als Präsident des Sektors Öffentlicher Dienst und Ehrenpräsident Nico Wennmacher (beide vom Landesverband) begrüßen zu können.

Wie gewohnt hatte der FN-CTTFEL-Landesverband, der immerhin rund 40% der gut 1.000 Lehrbeauftragten in der Grundschule vertritt, zur alljährlichen Informationsversammlung ins Bonneweger Casino geladen. Hier werden die Lehrbeauftragten über die Neuerungen bei der Reaffektationsprozedur informiert. Bei dieser Prozedur handelt es sich um ein recht kompliziertes System, das den Lehrbeauftragten Gerechtigkeit bei der Vergabe der vakanten Posten für das kommende Schuljahr garantieren soll.

Unterstützung vom OGBL-SEW

Diese Informationsversammlung gibt Isabelle Bichler aber auch jedes Jahr Gelegenheit sich zu aktuellen Themata zu äußern. Und deren gibt es genug: „Wir vergessen



niemanden“, sagte sie in Richtung der Lehrbeauftragten, die derzeit unter sehr schwierigen Bedingungen ihr Universitätsstudium im Schnelldurchlauf nachholen.

Deren Anliegen würden sehr wohl vom Landesverband ernst genommen, auch wenn das nicht immer nach außen hin sichtbar wäre. In punkto CDDs – befristete Arbeitsverträge – hätte man so einiges erreicht. Viele dieser Verträge seien auf Drängen des Landesverbandes mittlerweile in unbefristete Verträge umgewandelt worden. Was die Probleme

der „Altersdécharge“ – also das Herabsetzen der Unterrichtsstunden ab 45 Jahren – anbelangt, so habe man zumindest erreicht, dass den Lehrbeauftragten endlich das vorgesehene Minimum normaler Staatsbeamten zugestanden wurde. Was jedoch lächerlich gering sei im Vergleich zu jenen Freistellungen, die die brevetierten Arbeitskollegen in der Grundschule erhalten. Hier werde man weiter streiten für die Rechte der Lehrbeauftragten.

Sehr froh zeigte sich Isabelle Bichler in diesem Zusammenhang übrigens

über die Unterstützung, die man seitens der Kollegen vom OGBL-SEW erfahre. Die gemeinsame Maxime laute: dieselben Arbeitsbedingungen für dieselbe Arbeit.

Anschließend kam der technische Teil der Info-Versammlung an die Reihe. Francine Vanolst zeigte sich erfreut den Anwesenden mitteilen zu können, dass die allergrößte Mehrheit der Lehrbeauftragten wohl vor dem 15. Juli Klarheit über ihre Posten für das angehende Schuljahr haben werden.

Pascal Hansen

Sektor Pensionierte

Lago Maggiore war Reiseziel 2018 der Pensionierten

Insgesamt 93 Kolleginnen und Kollegen nahmen, aufgeteilt in zwei Gruppen, an der vom Sektor der Pensionierten des Landesverbandes, angebotenen Ferienreise zum Lago Maggiore teil. Die Fahrten wurden in einem modernen Reisebus von Voyages Unsen aus Eschette durchgeführt.

Pünktlich ging es jeweils in Luxemburg los. Nach einer ersten Stärkung auf der Raststätte Monsviller wenige Minuten vor Strassburg ging es weiter durch den Elsass bis nach Pratteln in der Schweiz, wo Mittagspause angesagt war. Am Vierwaldstättersee vorbei, über den 2106 Meter hohen Sankt Gotthard-Pass, durch den Tessin an Locarno vorbei erreichte die gut gelaunte Reisegesellschaft den Lago Maggiore.

Der Lago Maggiore ist der zweitgrößte See im Südalpenraum. Städte wie Locarno im schweizerischen Tessin, Stresa, Luino und Arona und auch die Isola Bella und die Isola di Pescatori im italienischen Teil des Sees tragen mit ihrem besonderen Flair zum südlichen Ambiente bei.

Stresa war Hauptreiseziel der Reise. Die Unterbringung der Mitreisenden erfolgte im Grand Hotel Bristol**** direkt an der Seepromenade. Währendem die prächtigen Hotelbauten an der Seepromenade eher an die Belle Epoque erinnern, gibt die autofreie Altstadt mit ihren Restaurants,

Einkaufsboutiquen und einem wöchentlichen Wochenmarkt ein typisch italienisches Bild ab.

Nach der langen aber trotzdem kurzweiligen Busfahrt am 1. Tag mit dem Höhepunkt der Überquerung des St. Gotthard-Passes, fand am 2. Tag ein Ausflug nach Luino statt. Weit über die Grenzen hinweg ist der jahrhundertealte Wochenmarkt bekannt, der mit seiner Vielfalt an Angeboten, von der Kleidung bis zu regionalen Produkten, einen regen Anklang bei allen Mitreisenden fand. Die anderthalbstündige Rückfahrt mit dem Schiff über den See nach Stresa wurde als besonderes Ereignis empfunden.

Am 3. Tag waren Nostalgie und Romantik auf dem Programm. Nach einer kurzen Anfahrt mit dem Bus nach Domodossola stieg die Reisegesellschaft auf die Centovalli-Bahn um, welche durch die malerischen „hundert Täler“ und das Valle Viguzzo, so wird die Fahrt beschrieben, mit vielen Halten nach Locarno fährt. Die tiefen Schluchten und Felsspalten, die kleinen einladenden Dörfer an der Strecke konnten begeistern.

Zielort Locarno mit seiner belebten Piazza Grande, mit den Gassen der Altstadt mit vielen Boutiquen und Restaurants sowie die Seepromenade mit den Schatten spendenden Pal-

men, lud zu einem gemütlichen Verweilen ein. Ein Kurzaufenthalt in Verbania auf der Rückreise stets dem Seeufer entlang nach Stresa rundete die Fahrt in den Tessin ab.

Am nächsten Tag war jedem Einzelnen überlassen sein eigenes Programm zu gestalten. Während die einen die Wellnesslandschaft im Hotel bevorzugten, nutzten andere die freie Zeit um entweder in Stresa spazieren zu gehen oder mit dem Schiff auf die Isola Bella und die Isola di Pescatori zu fahren. Und Fahrer Jérôme konnte sich von den vorherigen Fahrstrapazen erholen. Die Fahrt an den Ortasee am 5. Reisetag war ein nächstes Highlight.

Der 15 km lange See liegt westlich vom Lago Maggiore hinter einer Hügelkette. Eine Eigenart des Sees ist, dass es nicht wie an anderen Seen einen Abfluss nach Süden gibt. Der See spiegelt eine gewisse Ruhe wieder und so konnten die Mitreisenden den Tag gemütlich in Ormegeva, einer schon größeren Stadt am Nordzipfel des Sees ausklingen lassen.

Der letzte Tag am Lago Maggiore führte nach Arona, ein schon größerer Ort, der mit seiner herrlichen Seepromenade, auf der man sich wie an der Riviera fühlt, einer einladenden Fußgängerzone, mit der markanten Piazza del Popolo und mit den Ruinen der Rocca di Arona





auf einem steilen Felsen zum Verweilen einlädt. Der Tag in Arona begann mit der Besichtigung der Statue von San Carlo. Die Höhe der Figur beträgt 23,5 Meter. Insgesamt mit der Höhe des Sockels ist das Denkmal 35 Me-

ter hoch. San Carlo wurde als Carlo Borromeo 1538 geboren und starb schon recht früh 1584. Er war Erzbischof von Mailand und wurde 26 Jahre nach seinem Tod heiliggesprochen. Sein Cousin Federico, der sein Nachfolger als Erzbischof in Mailand wurde, ließ dieses Denkmal errichten, um die außerordentliche Figur Carlos zu feiern. Im Volksmund wird die Statue „der Koloss“ genannt.

Ein Schnellboot brachte am Nachmittag in nur wenigen Minuten die Teilnehmer von Arona zurück nach Stresa. Kofferpacken war angesagt. Anderntags war Rückreisetermin. Mit vielen guten Erinnerungen im Gepäck konnten die Mitreisenden der beiden Gruppen noch einmal die Fahrt über den Sankt Gotthard-Pass und am Vierwaldstättersee vorbeigenießen. Nach einer

letzten Pause mit Fahrerwechsel in Saverne wurden die letzten Kilometer nach Luxemburg angegangen.

In allen Gesichtern der Teilnehmer spiegelte sich auf der Rückreise die Zufriedenheit über das vielseitige Reiseprogramm wieder. Der Dank für diese Reise galt Marcel Arendt, der wie in der Vergangenheit, für die Organisation und die Programmgestaltung zuständig war und dies auch mit viel Sachkenntnis über die Bühne brachte. Auch Fahrer Jérôme wurde gedankt für seine kompetente und sichere Fahrweise. Die Ferienreise 2019 ist schon in Planung. Sie wird vorgestellt auf der Jubiläen- und Pensioniertenfeier im Casino Syndical am Sonntag, den 21. Oktober 2018.

Guy Greivelding

Sektor Pensionierte

Tagesfahrt nach Lüttich

Die diesjährige Tagesfahrt für die Pensioniertenabteilung **am Freitag, den 28. September 2018** führt nach Lüttich.

Die Reise geschieht per Bus um 7.30 Uhr ab dem Busbahnhof von Luxemburg-Stadt. Die Strecke führt über Waldhof – Tunnel Stafelter – Tunnel Mersch – Ettelbrück (gare) – Hoscheidt Dickt – Hosingen – Marnach – Fischbach – Heinerscheid – Weiswampach – Wemperhardt. **Nach vorheriger Abspra-**

che sind Möglichkeiten geboten auf dieser Strecke zuzusteigen.

Das weitere Programm:

10.15 Uhr: Ankunft in Lüttich Bahnhof Guillemins. Kurze Besichtigung vom neuen, futuristischen Bahnhof Guillemins, ein Meisterwerk aus Glas und Weißbeton.

10.30 Uhr: Geführte 120' Fahrt mit eigenem Bus und Reiseleitung durch die Stadt mit Besichtigung

der interessantesten Sehenswürdigkeiten.

12.30 Uhr: Ankunft beim Restaurant „AS OUHES“ am malerischen Marktplatz im Zentrum.

13.00 Uhr: Mittagessen mit folgendem Menü (ohne Getränke): Croquette aux crevettes grises, petits lardons, sirop de Liège

Pavé de bœuf, sauce Roquefort, pommes frites, salade

Tarte chaude aux pommes au Calvados, glace caramel, café

15.00 Uhr: Abfahrt mit Bus zur geführten Besichtigung der 1820 erbauten königlichen Oper der Wallonie.

16.30 Uhr: Ende der Rundfahrt im Stadtzentrum. Anschließend steht der weitere Aufenthalt zur freien Verfügung (Geschäfte, Terrassen usw.)

18.00 Uhr: Rückfahrt nach Luxemburg über denselben Weg.

Anmeldungen sind bis zum 1. September zu richten an Marcel Arendt Tel. (691) 31 88 46 oder Guy Greivelding Tel. 621-234 664.

Der Unkostenbeitrag beträgt 75,00 Euro pro Person und ist auf das Konto **FNCTTFEL Pensionnés BEE LU67 0019 2755 9583 8000** zu überweisen.

Vereinigung Luxemburg

Ausflug nach Maastricht

Werte Kameradin, werter Kamerad, die Vereinigung Luxemburg des Landesverbandes möchte im Rahmen seiner Mitglieder-Tätigkeit zu einem Ausflug nach Maastricht einladen.

**Ausflug nach Maastricht (NL)
am Freitag, dem 27.
Juli 2018**

07.30 Uhr Abfahrt mit dem Bus an der Haltestelle gegenüber dem Casino Syndical

07.45 Uhr Abfahrt am Parking Bouillon (Haltestelle AUTOCARS)

10.30 Uhr Ankunft in **MAASTRICHT**

10.30 Uhr Gelegenheit zur Besichtigung des Wochenmarktes in Maastricht, welcher im Bereich der Altstadt stattfindet

12.30 Uhr Gemeinsames Mittagessen im Restaurant Momus am Marktplatz



Nachmittags Gelegenheit zum Shopping

16.00 Uhr Schiffsrundfahrt auf der Maas

17.15 Uhr Abfahrt nach Luxemburg

19.55 Uhr Ankunft am Parking Bouillon

20.00 Uhr Ankunft am Casino Syndical

Die obligatorische Anmeldung muss bis spätestens Montag, den 23. Juli 2018 durch Überweisung eines Unkostenbeitrages von **30€ (Nichtmitglieder des Landesverbandes Luxemburg zahlen 50€)** auf das Konto ASS. SYNDICA-

LE LUXBG-FNCTTFEL, IBAN LU84 0019 1300 5281 8000, Code BIC: BCEEUL33 erfolgen.

Diese Teilnehmergebühr begreift: Busreise, Mittagessen sowie die Schiffsrundfahrt auf der Maas (Getränke und persönliche Ausgaben gehen auf eigene Kosten).

Weitere Auskünfte können telefonisch beim Präsidenten (621 32 26 46) oder beim Sekretär (691 48 36 64) sowie per Email (dondmich@pt.lu) erteilt werden.

Mit gewerkschaftlichen Grüßen

*Michel Dondelinger,
Sekretär
Nico Wennmacher,
Präsident*



Kurzbesuch in Russland

Im Osten tut sich Etwas

Auf Einladung der russischen Eisenbahnergewerkschaft ROSPROFZHEL nahm eine Delegation der belgischen CGSP, der französischen CGT und des Landesverbandes an einem Kurzbesuch bei der ältesten und wichtigsten Eisenbahnergewerkschaft in der russischen Föderation in Moskau und Sankt Petersburg teil.

Die Eisenbahnergewerkschaft feierte 2015 ihren 110sten Geburtstag und ist somit 4 Jahre älter als der Landesverband. Anbei bemerkt feiert der Landesverband nächstes Jahr ebenfalls seine 110. Lenze.

Die ROSPROFZHEL

Eine Gewerkschaft mit rund 1,4 Millionen Mitgliedern, welche sich auf über 100 flächenbezogene Organisationen und auf über 4000 gewerkschaftliche Organisationen aufteilt. Das Eisenbahnerpersonal hat hier über 95 % Gewerkschaftszugehörigkeit aufzuweisen. Dies sind

gute Voraussetzungen, dass die ROSPROFZHEL zu den wichtigsten Gewerkschaften Russlands gehört. Wie uns Präsident Nikiforov bestätigte habe man ein gutes Verhältnis zur Regierung und zum Parlament der Duma.

Die Gewerkschaft setzt sich systematisch für die Wahrung der Rechte der Eisenbahner und für gerechte Löhne aller Mitarbeiter ein. Ferner ist man permanent dabei, die Sicherheit, die Weiterbildung, die Ruhezeiten und die sozialen Einrichtungen der Mitarbeiter zu verbessern. Bei den über 16 Eisenbahngesellschaften ist man in der Verpflichtung gute Kollektivverträge auszuhandeln.

Besuch in der Gewerkschaftszentrale

Die 19 köpfige Gewerkschaftsleitung war vollzählig angetreten um die ausländische Delegation zu empfangen. Nach seiner Begrüßung ging Präsident Nikiforov, welcher das Amt des Präsidenten



seit 2004 ausübt, auf die Funktionsweise seiner Gewerkschaft ein. Es ist schon eine große logistische Herausforderung diese Gewerkschaft, welche sich über 11 Zeitzonen hinwegzieht, zu führen. Über Videokonferenzen werden die Sitzungen der Gewerkschaftsleitung organisiert. Die Gewerkschaftsleitung trifft sich auch ein bis zweimal im Jahr in Moskau. Nach der

Vorstellung der Mitglieder der Gewerkschaftsleitung und unserer Delegation kam es zu einem interessanten Austausch beider Gewerkschaften.

Informationszentrum Infrastrukturen

In Moskau standen, auf dem Bahnhof Riga die Besichtigung des Eisenbahnmuseums und nachfolgend das Informationszentrums für Technologie und Wissenschaft in den Eisenbahninfrastrukturen der russischen Eisenbahnen, auf dem Programm. Im Informationszentrum wurden wir über die modernsten Sicherheitsausrüstungen im Eisenbahngleisbereich informiert. Im Fahrsimulator wurde uns die Gelegenheit geboten einen Güterzug auf der Zugstrecke längs des Baikalsees zu befahren. Unser Präsident Georges Merenz zögerte keinen Moment und stellte sich dieser Herausforderung. Laut ihren Informationen, arbeiten die russischen Eisenbahnen an Projekten um auf

den großen weiten Strecken des Landes Güterzüge ferngesteuert zu bedienen. Eine Entwicklung, auf die auch schon einige unserer Nachbarländer hinarbeiten und ebenfalls eine Herausforderung an alle Gewerkschaften!

Sicherheit geht vor

Der Leningrader Bahnhof ist der Ausgangspunkt der Schnellzugstrecke von Moskau nach Sankt Petersburg. Bevor man in den Zug einsteigen kann, muss man sich drei Sicherheitskontrollen unterziehen. Ein erstes Mal wird das Gepäck im Eingangsbereich des Bahnhofs kontrolliert, dann nochmals im Zugangsbereich der Bahnsteige und zu guter Letzt wird die Fahrkarte mit dem Reisepass abgeglichen.

Hat man all diese Kontrollen durchlaufen kann man an Bord des «Sapsan» die Fahrt nach Sankt Petersburg genießen. Mit einer Geschwindigkeit von 220 Stundenkilometern fahren wir auf der



Strecke von Moskau nach Sankt Petersburg. Nach der Ankunft wurde uns ein Einblick in die Kabine des Lokführers des Sapsan gewährt. Des Weiteren wurden uns die neuen Doppelstockschlafwagen, welche sich zu diesem Zeitpunkt im Bahnhof befanden, vorgestellt. Diese Schlafwagen sind seit zwei Jahren bei den russischen Eisenbahnen im Betrieb und werden unter anderem für den Transport der Besucher zu den Weltmeisterschaften bis nach Sotschi genutzt.

Interessanter Meinungsaustausch

In Sankt Petersburg kam es zu einem interessanten Meinungsaustausch der regionalen Gewerkschaftsleitung. Hier war in Erfahrung zu bringen, dass die ausgehandelten Kollektivverträge bei den einzelnen Eisenbahngesellschaften zu unterschiedlichen Entlohnun-

gen führen je nachdem ob sich die Gesellschaft in einer wirtschaftlich schwachen oder starken Region befindet. Auch in Sankt Petersburg wurde uns von der starken Position der Gewerkschaft und des hohen Mitgliederanteil berichtet. Präsident Alexander Goloubev informierte auch noch über den stetigen Zuwachs an Containern, welche die russischen Eisenbahnen aus Westeuropa abnehmen und weiter transportieren müssen.

Die Zahl der Container beläuft sich derzeit auf zwei Millionen Einheiten. Unter diesen vielen Containern müssten wohl auch etliche aus Bettemburg sein.

Größtes Eisenbahnmuseum der Welt

Nach einer kurzen Stadtbesichtigung bei welcher auch der Kreuzer Aurora besichtigt wurde (mit den Kanonen des Kreuzers



Onboarding mit Papierkontrolle der Kollegen der CGT, CGSP und Landesverband

wurde der Start zur Revolution im Jahre 1917 eingeläutet) stand ein Besuch des größten Eisenbahnmuseums auf dem Programm. Das Museum, welches erst im Jahr 2017 seinen Betrieb aufgenommen hat, beherbergt eine Vielzahl an Lokomotiven

darunter auch eine mobile Raketenabschussplattform. In der Mitte des ehemaligen Lokschuppens, wo sich einmal die Drehscheibe befand, kann man sich an Hand von einer handlichen Drehscheibe eine Zeitreise durch die Vergangenheit bis in die

Zukunft unternehmen, wo dann die jeweiligen Ereignisse der ausgewählten Zeit durch eine Multimediashow dokumentiert werden. Nach dem Besuch des Museums trat die Delegation die Rückreise an.

Alphonse Classen



Fotos: Alphonse Classen

Sozialdumping im Öffentlichen Transport

Sozial- und transportpolitische Fehlentwicklungen

Seit der Luxtraffic-Studie, die schlussfolgerte ein Bahnhybridsystem sei das geeignete Mittel um den anfallenden Verkehr zu bewältigen, haben jede Menge Mobilitätsstudien das Licht der Welt erblickt.

Die transportpolitische Kontinuität bei den sich abwechselnden Regierungen und zuständigen Ministern scheint u.a. darin zu bestehen, dass immer neue Studien in Auftrag gegeben werden, woraus immer neue Verkehrskonzepte resultieren, die manchmal so neu auch wieder nicht sind.

Wir begrüßen natürlich, dass unter der aktuellen Regierung, im Sinne einer nachhaltigen Transportpolitik, positive Maßnahmen in die Wege geleitet, oder bereits realisiert wurden. Dies betrifft sowohl die Trambahn in Luxemburg-Stadt als auch die Investitionen in die klassische Eisenbahninfrastruktur. Diese Investitionen sind auch dringend notwendig und dienen vor allem dazu der erfolgten Rückstand beim Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen wenigstens teilweise zu beheben. Was leider immer noch fehlt ist ein schlüssiges Gesamtverkehrskonzept welches alle Transportarten einschließt.

Dies wird auch deutlich wenn man die Entwicklung unseres Flughafens in Augenschein nimmt. Der Flugverkehr ist aus ökologischer Sicht äußerst negativ und die zu-

nehmenden Flugbewegungen, bei einem praktisch inexistenten Nachtflugverbot, beeinträchtigen die Lebensqualität von vielen Menschen. Anstatt die Flugverbindungen zu benachbarten Städten weiter auszubauen, wäre es weitaus sinnvoller bequeme Eisenbahnverbindungen zu diesen nahe gelegenen Metropolen anzustreben.

Flughafen und öffentlichen Transport

Die Argumentation des zuständigen Ministers, in einem liberalisierten Umfeld könnte man Billigfluggesellschaften, welche die elementaren Rechte und Interessen der Beschäftigten missachten, nicht von unserm Flughafen abhalten, ist nicht sehr stichhaltig. Zum einen hätten sich unsere Politiker stärker gegen die Liberalisierung wehren können und zum andern besteht immer noch die Möglichkeit über die Erhöhung der Flughafengebühren den Findel für solche Gesellschaften unattraktiver zu machen. Auch die beabsichtigte Umwandlung des unterirdischen Bahnhofes auf dem Flughafen in ein Data-Center und die Schaffung einer großen Parkplatzanlage, anstatt, wie in einem votierten Gesetz vorgesehen, den Flughafen an das klassische Schienennetz anzubinden, ist mit einer sozialen und umweltfreundlichen Verkehrspolitik unvereinbar.

Wenn der zuständige Minister öffentlich erklärt, er sei mit den Sozialbedingungen die bei den

Billigfluggesellschaften herrschen, nicht einverstanden, er könne aber in dieser Hinsicht nichts tun, stellt sich die Frage warum er zulässt, dass in einem öffentlichen Transportbetrieb, bei Lux-Tram, Sozialdumping an der Tagesordnung ist. Den gewerkschaftlichen Forderungen die neue Straßenbahn dem städtischen Busbetrieb AVL respektive den CFL einzuverleiben, wurde nicht stattgegeben. Der Staat und die Gemeinde Luxemburg gründeten eine anonyme Gesellschaft, sicher auch mit dem Hintergedanken die dort Beschäftigten zu schlechteren Sozialbedingungen, als dies im öffentlichen Sektor der Fall ist, zu beschäftigen.

Erinnern möchten wir in dem Zusammenhang, dass der Landesverband in den 1920er Jahren das Gemeindebeamtenstatut für die damaligen Tram-bahner erstritt. Heute knapp 100 Jahre später ist die neue Straßenbahn für die Benutzer schöner und attraktiver geworden, die Sozialbedingungen haben sich jedoch in die entgegengesetzte Richtung entwickelt. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen bei Lux-Tram sind noch erheblich schlechter als dies in den privaten RGTR-Busbetrieben der Fall ist. Vor allem die überlange Gesamtschichtdauer von 13 Stunden, verbunden mit einer zu kurzen täglichen Ruhezeit von 11 Stunden, führen bei den Straßenbahnfahrern, laut Aussagen der Betroffenen, zu Ermüdungserscheinungen, die mit einem sicheren

Fahrbetrieb unvereinbar sind. Sollten sich aufgrund dieser Sachlage Unfälle ereignen, werden wir jedenfalls dafür plädieren, dass die wahren Schuldigen, jene die für die überlangen Schichtzeiten verantwortlich zeichnen, zur Rechenschaft gezogen werden.

Luxemburg - Esch

Über eine direkte Schienenverbindung zwischen der Hauptstadt und Esch-Alzette existieren bereits viele Studien und Planvorstellungen. Das entsprechende Vorprojekt einer klassischen Eisenbahnverbindung zwischen den größten Städten unseres Landes war bereits vor vielen Jahren weit fortgeschritten. Aus Kosten- und scheinbar lokalpolitischen Gründen wurde dieses Vorhaben nie in Angriff genommen.

Nun soll eine schnelle Straßenbahn Esch und Belval, ab 2035, mit der Hauptstadt verbinden. Bis jetzt wurde noch keine Studie veröffentlicht, welche die Vor- und Nachteile einer Express-Tramverbindung gegenüber einer klassischen Eisenbahnverbindung aufweist und erklärt. Eine solche Straßenbahn muss andere technische und vor allem Sicherheitskriterien erfüllen als dies bei einer leichten städtischen Trambahn der Fall ist. Sie wird aber nie an den Komfort und die Kapazitäten heranreichen die eine klassische Eisenbahnverbindung bieten kann.

Es stellt sich auch die Frage, wer mit dem Bau und

dem Betrieb eines solchen Bahnhybrid-Systems beauftragt werden soll. Werden die Erfahrungen, die die CFL auf diesem Gebiet gesammelt haben genutzt, wird man Lux-Tram hiermit beauftragen, oder soll eine neue anonyme Gesellschaft gegründet werden? Möglicherweise wurde auch das Modell einer schnellen Straßenbahn gewählt um die CFL außen vor zu lassen um den Beschäftigten das öffentliche Statut vorzuenthalten.

Mit einer solchen Politik „à la Macron“, wie sie bei Lux-Tram an der Tagesordnung und wie sie allem Anschein nach zwischen Luxemburg und Esch angedacht ist, können wir als Gewerkschaft niemals einverstanden sein.

Wir möchten die politischen Verantwortungsträger darauf hinweisen, dass ein sicherer und attraktiver öffentlicher Transport untrennbar mit annehmbaren Sozialbedingungen für die Beschäftigten verbunden ist.

Nico Wennmacher

Marcel Schlechter: Gärtner, Stahlarbeiter, Gewerkschafter, Abgeordneter, Minister

Wie ein Boxer im Ring

Populär war er schon immer. Umtrieb auch. Das gefiel in seiner Partei nicht jedermann. Heute wird der Sozialist Marcel Schlechter, Ex-Deputierter und Ex-Minister, 90 Jahre alt.

Der Spitzbart und die Haare sind weiß worden, das Gesicht breiter, die Boxer-Nase ragt weniger stark hervor trotz seiner 90 Jahre bleibt Marcel Schlechter unverkennbar. Aufrecht, im rotweißen Polo-Hemd sitzt der ehemalige sozialistische Politiker am kleinen Tisch in seinem Lieblingsrestaurant in Hesperingen, das er für unser Gespräch ausgesucht hat.

Körperlich und geistig geht es dem in den 1980er Jahren äußerst beliebten Politiker ausgezeichnet. Zum Lesen müsse er eine stärkere Brille bekommen, ärgert er sich. Denn das Lesen luxemburgischer und ausländischer Zeitungen als E-Paper auf dem Tablet, bitte schön ist für ihn ein Muss. Dass er auf dem Laufenden ist, merkt man spätestens, wenn man über aktuelle Themen zu reden beginnt, insbesondere über die Regierungspolitik, internationale Themen oder über seine Partei. Gekoppelt mit einem phänomenalen Erinnerungsvermögen ergibt das eine unversiegbare Quelle an Informationen und Anekdoten über sein Leben in und außerhalb der Politik.

Höhepunkt seiner politischen Laufbahn war die Beteiligung an der CSV-LSAP-Regierung 1984-1989, wo Schlechter die Ressorts Transport, öffentliche Bauten und Energie verantwortete. „Wenn

du als Abgeordneter irgendwo hinkamst, wurdest du kaum beachtet. Als Minister aber bist du jemand. Du wirst empfangen, dir wird ein Parkplatz reserviert“, schildert er anschaulich den kleinen, aber feinen Unterschied zwischen Volksvertreter und Regierungsmitglied. „Jeder Minister hat etwas vorzuweisen“, sagt er. Für ihn sind das u.a. die Elektrifizierung und die Modernisierung der Nordstrecke, die Einführung der Jumbokarte, die Jugendlichen die unentgeltliche Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel erlaubte, die Fertigstellung der Autobahn Luxemburg-Trier, der Bau der „Collectrice du Sud“, die Unterführung von Waldhof und der „Contournement“ der Hauptstadt. Als Energieminister setzte er die Erweiterung des Erdgasnetzes durch, insbesondere in den Osten des Landes, um dort Industriebetriebe an die billigere Energiequelle anschließen zu können.

Fraktionsinterne Widerstände

Oft musste er sich gegen die eigenen Parteikollegen durchsetzen, bedauert er etwas verbittert. Seinen Ausführungen ist zu entnehmen, dass einige Kameraden ihn wohl an der kurzen Leine halten wollten. „Ich sollte an jenem Tag dem Ministerrat die Vorschläge für den Bau des ‚Contournement‘ vorlegen“, erinnert sich Schlechter. Doch mehrere Fraktionskollegen wollen ihn davon abbringen, wollten sie doch die Vorschläge eingehender studieren. Dennoch legt er der Ministerrunde das Projekt vor und bekommt dabei ausgerechnet vom damaligen Budgetminister

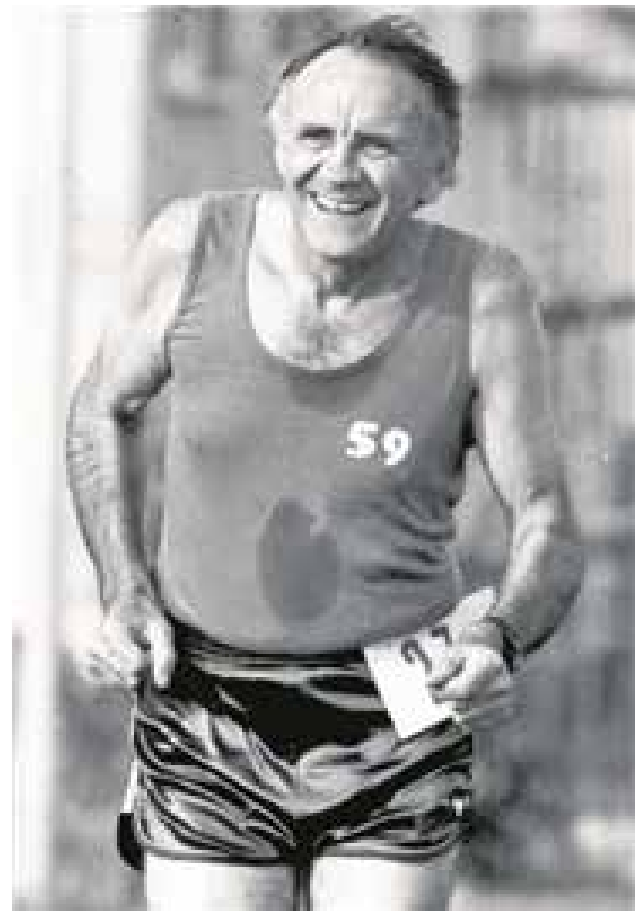
Jean-Claude Juncker Sukkurs. Er habe Marcel die notwendigen Mittel bereitgestellt, sagt dieser. Also wurde die Entlastungsstraße für die Hauptstadt gebaut.

Überhaupt habe es bei den Ministerkollegen aus seiner Partei oft Widerstände gegen seine Vorhaben gegeben, sagt Schlechter und senkt dabei den Blick, so als schmerze ihn die Erinnerung daran noch heute.

Dass er zwar bei den Wählern punkten konnte, aber nicht bei Teilen der Parteiführung, erklärt nur teilweise Schlechters kurze Laufbahn im Kabinett. „Ich bin wohl der einzige Minister, der hinauskomplimentiert wurde, obwohl er die meisten Stimmen bekam“, sagt er lächelnd. Er kandidierte im Bezirk Osten. Auch sein allzu lascher Umgang mit den ungeschriebenen Regeln der Ministerfunktion dürften ihres dazu beigetragen haben.

Dazu gehörte auch der Fauxpas beim Verschicken von Briefen an Privatunternehmen kurz vor den Wahlen. Schlechters Problem: Er hatte offizielles Briefpapier des Ministeriums benutzt, um sich bei den Partnern für die gute Zusammenarbeit zu bedanken und auf eine Fortsetzung derselben zu hoffen. „Mehr war nicht“, sagt der Betroffene.

Wie ein unbedeutender Zwischenfall klingt aus Schlechters Mund auch die Affäre um die Geldspende des Franklin Jurado, eines in Luxemburg wohnenden Kolumbianers, respektierter Vermögensverwalter und, wie sich später herausstellt, Finanzexperte



Stets sportlich unterwegs: Auch nach seiner Box-Karriere blieb Schlechter aktiv

des kolumbianischen Cali-Kartells, für das dieser Narkodollars weißwusch. Bei einem Treffen in einem Hotel in Anwesenheit anderer Eingeladener übergab Jurado dem damaligen Transportminister einen Briefumschlag mit 50.000 Luxemburger Franken als Wahlkampfspende. Jurado wurde 1992 zu 54 Monaten Gefängnis wegen Geldwäsche verurteilt und wenig später an die USA ausgeliefert.

Überrascht sei er über das Ausmaß, das diesem Ereignis beigemessen wurde. Dabei habe er auch Briefumschläge mit Tausenden Franken von anderen Leuten bekommen, sagt Schlechter. Dank sei

ner Popularität konnte er Millionen Franken für den Wahlkampf seiner Partei sammeln.

Seine politische Karriere beendet er in Straßburg. Nach dem Tod von Robert Krieps wechselt er ins Europaparlament, in das er 1994 wiedergewählt wurde. Anstrengend sei die Arbeit dort gewesen, meint er, der sich dort u.a. mit Transportfragen beschäftigte. „Wenn du dort über die Flure eilende Personen siehst, dann sind das Deputierte, die zur nächsten Sitzung laufen. Spaziert jemand gemütlich mit Akten unter dem Arm daher, handelt es sich um einen Mitarbeiter oder Beamten“, sagt er und lacht dabei.

„Aus mit dem schönen Leben“

Den Ministerehren waren lange Jahre auf der Abgeordnetenbank vorausgegangen. 1967 war Schlechter für Victor Bodson ins Parlament nachgerutscht, nachdem dieser nach Brüssel in die Kommission der Europäischen Gemeinschaften berufen worden war. Die Freude währte nur ein Jahr. 1968 wird er nicht mehr wiedergewählt. „Aus mit dem schönen Leben“, scherzt Schlechter. Ab sofort muss er seinen Lebensunterhalt erneut als Busfahrer bei der CFL verdienen. Man gibt ihm gleich eine lange Tour, für die er täg-

lich mehr als 230 Kilometer zurücklegen muss. Ein Racheakt ehemaliger Berufskollegen, mutmaßt er. 1974 schafft er erneut den Sprung ins Parlament, wo er bis zur Nominierung in die Regierung blieb.

„Du musst gewinnen wollen“

Tatsächlich gelang auch in den Nachkriegsjahren wenigen Frauen und Männern ohne Hochschulausbildung, aber mit großen sozialen Kompetenzen ausgestattet der Sprung bis an die obersten Schaltstellen der Macht.

Dass es für Schlechter zum Studium nicht reichte, lag

an den äußeren Umständen. Als die Wehrmacht im Mai 1940 Luxemburg besetzt, lebt er bei seinem Onkel, bekennender Kommunist, der wenig später verhaftet wird. Dieses familiäre Umfeld versperrt ihm den Weg aufs Gymnasium, sagt er. Denn das Zeug zum Studieren hätte er gehabt. Stattdessen macht er eine Gärtnerlehre, arbeitet im Walzwerk von Arbed Schiffingen, liefert Wein an Kunden, bis er schließlich Berufsfahrer bei der CFL wird. Die Mitgliedschaft im LAV, der Vorläuferorganisation des OGBL, bereitet ihm den Weg in die LSAP vor, die er mehrere Jahre auch im Echternacher Gemeinde-

rat vertreten wird.

Seiner Partei bleibt Marcel Schlechter trotz persönlicher Anfeindungen treu, auch wenn er längst nicht mehr aktiv dabei ist. Mit seinen damaligen Gegnern hat er sich in der Zwischenzeit ausgesöhnt. Doch die Partei heute gefällt ihm nicht. „Zu wenig sozial“, sagt er.

Für die Wahlen im Oktober schwant ihm nichts Gutes. Unverständlich ist, wieso die Partei nicht ihren populärsten Kopf, Außenminister Jean Asselborn, als Spitzenkandidaten ins Rennen schickt, auch wenn man dann nach den Wahlen über die Posten-

verteilung reden könne wenn die LSAP es denn erneut zu Regierungsehren schaffen sollte.

Aber vielleicht fehlt es seiner Partei an dem, was laut Schlechter einen guten Boxer ausmacht: „Alles spielt sich im Kopf ab: Du musst gewinnen wollen.“ Er selbst hat das erstmals vorgelebt, als er 1951 Box-Landesmeister im Leichtgewicht und 1953 Landesmeister im Weltergewicht wurde. Den Rest kennen wir.

*Quelle Tageblatt
(abgeänderte Version)/
Lucien Montebusco*

Freizeit

Harmonie Michel Hack - Fréijoorsconcert 2018

« Harmonie FNCTTFEL goes Hollywood »

Das Frühjahrskonzert der Harmonie FNCTTFEL des Landesverbandes fand am 12. Mai 2018 im Festsaal des Casino Syndical in Bonneweg statt.

Präsident Robert Scholer begrüßte eine Reihe von Ehrengästen, u.a. Georges Merenz, Präsident des Landesverbandes; Nico Wennmacher, Ehrenpräsident des Landesverbandes und Präsident der Pensionäre des Landesverbandes; Josy Konz, Ehrenpräsident des Landesverbandes; Ed. Stalder von der Coopérative Casino Syndical Luxembourg S.C.; Christian Flora, Präsident der Radio-Amateure der UAICL; Emile Lutgen, vorangehender Präsident der Ra-

dio-Amateure der UAICL; Eugène Lanners, vorangehender Präsident der Philathelisten der UAICL; Raymond Stein, Sekretär der Chorale Albert Bousser des Landesverbandes; Jean Schammo, Regionaldelegierter der UGDA; Georges Conrad und Mathias Sassel, Ehrenmusikanten der Harmonie.

Unter der musikalischen Leitung ihres Musikdirektors Ralph Massard entführten die Musikantinnen und Musikanten der Harmonie FNCTTFEL ihre Zuhörer in die Welt der Film- und Musicalwelt.

Zum Auftakt des Konzertes ertönte die Titelmusik „Hawaii 5-0“ (Morton Stevens) aus der bestbekannten Fernsehserie. Danach folgten „An American in

Paris“ (George Gershwin), „Mission Impossible“ (Lalo Schiffrin), Gulliver's Travels (Bert Appermont). Unter der Leitung der Sous-Chefin Danielle Block ertönte vor der Pause das Werk „Moment for Morricone“ (arr. Johan de Meij).

Der 2. Teil des Konzertes startete mit „The Phantom of the Opera“ (Andrew Lloyd Webber), gefolgt von „Around the World in 80 Days“ (Otto M. Schwarz) und „Lerner and Loewe in Concert“ (Alan Jay Lerner/Frederick Loewe) besser bekannt als „My Fair Lady“; diese Partitur spendete Kurt Miller, Bassist der Verbandsmusik.

Das abwechslungsreiche Programm, durch das



Edmée Pauly-Klein führte, fand grossen Anklang und der langanhaltende Applaus belohnte die Musikanten für ihre Darbietungen. Nach der Zugabe waren die Musikliebhaber zum Empfang eingeladen wo der Konzertabend bei einem gemütlichen Gläschen endete.

An dieser Stelle möchten wir uns bedanken bei Al-

phonse Classen, Mitglied der Exekutive des Landesverbandes, der den Abend in Bild und Ton festgehalten hat. Interessierte können sich das Konzert gerne anhören auf YouTube unter Eingabe von Harmonie FNCTTFEL.

*Edmée Pauly-Klein
Sekretärin der Harmonie
FNCTTFEL*

GROUPEMENT DES AMIS DU RAIL (G.A.R.)

Association sans but lucratif (RCSL F5410)

www.gar.lu

BP 513 L-2015 Luxembourg

EISENBAHNREISE nach SALZBURG in Österreich



vom 15. bis zum 23. September 2018

organisieren wir eine **9-tägige Reise** nach Salzburg in Österreich.

Salzburg ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Salzburg und wird nach Wien, Graz und Linz, als viertgrößte Stadt Österreichs gezählt. Prägend für die Stadt, die im Salzburger Becken liegt, sind die Stadtberge und die Salzach, die mitten durch das Stadtgebiet fließt. Der Nordwesten der Statutarstadt Salzburg grenzt an Freilassing im Freistaat Bayer, das übrige Stadtgebiet an den Bezirk Salzburg-Umgebung, landläufig Flachgau genannt. Das historische Zentrum der Stadt steht seit 1996 auf der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO.

Wir werden im Hotel IMLAUER in der Nähe des Bahnhofs wohnen.

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



Hallstatt am
Hallstättersee

Die nächsten GAR REISEN (weitere Infos auf www.gar.lu)

05.-13.05.2018 Reise nach Norddeich in Ostfriesland

Dezember 2018 Weihnachtsreise geplant

PROGRAMM DER REISE

Samstag, der 15. September 2018

Abfahrt um 06:05 mit dem Zug von Luxemburg über Koblenz (Umsteigen) nach Salzburg.

Mittagsimbiss im Zug

Ankunft um 16:00 in Salzburg.

Gemeinsames Abendessen

Sonntag, der 16. September 2018

Frühstück im Hotel.

Tag zur freien Verfügung zur Besichtigung von **SALZBURG**.

Montag, der 17. September 2018

Frühstück im Hotel.

Tagesfahrt mit der Bahn nach **GMUNDEN** im Salzkammergut. Aufenthalt 3.5 Stunden. Nachmittags Weiterfahrt nach **BAD ISCHL**. Aufenthalt 2.5 Stunden.

Dienstag, der 18. September 2018

Frühstück im Hotel

Tagesfahrt mit dem Zug über Zell am See nach **KITZBÜHEL**. Aufenthalt 4 Stunden. Rückfahrt über Wörgl nach Salzburg.

Gemeinsames Abendessen

Mittwoch, der 19. September 2018

Frühstück im Hotel.

Tag zur freien Verfügung.

Donnerstag, der 20. September 2018

Frühstück im Hotel.

Tagesfahrt mit dem Railjet-Schnellzug über die Tauernstrecke nach **VELDEN am Wörthersee**. Aufenthalt 4 Stunden

Freitag, der 21. September 2018

Frühstück im Hotel.

Tagesfahrt mit Bahn und Schiff nach **HALLSTATT** am Hallstätter See. Aufenthalt 3.5 Stunden. Gelegenheit zur Besichtigung eines Salzbergwerks.

Samstag, der 22. September 2018

Frühstück im Hotel.

Tag zur freien Verfügung.

Sonntag, der 23. September 2018

Frühstück im Hotel.

Abfahrt um 12:00 von Salzburg über Koblenz (Umsteigen) nach Luxemburg.

Ankunft um 21:32 in Luxemburg.

Auf Grund besonderer Umstände können Programmpunkte verlegt werden oder eventuell auch ausfallen. Der G.A.R. wird sich im Rahmen der Möglichkeiten bemühen, Ersatz zu bieten.

Der Preis pro Person für diese Fahrt beträgt:

im Doppelzimmer: 1 410 € / im Einzelzimmer: 1 840 €

Alle Hotelzimmer sind mit Bad/WC, Fön, SAT-TV, kostenlosem WLAN, Minibar, Schallschutzfenster und individuell regelbarer Klimaanlage ausgestattet.

Nichtmitglieder des G.A.R. müssen außerdem einen Mitgliedsbeitrag von 20 € zahlen (eine Person pro Familie). Der Preis begreift die Hin- und Rückfahrt, teilweise in der ersten Klasse, sämtliche aufgeführten Ausflüge, die angegebenen Mahlzeiten sowie die Übernachtungen im Hotel.

Die Anmeldung erfolgt durch die Anzahlung eines Betrages von **850 € pro Person**. Der Restbetrag ist spätestens zehn Tage vor der Abfahrt zu überweisen auf das Postscheckkonto des G.A.R.:

CCPL LULL LU68 1111 0082 4803 0000 (IBAN).

Die Einschreibung erfolgt in der Reihenfolge der Anzahlungen.

GEBEN SIE BITTE BEI DER ÜBERWEISUNG AN, OB SIE EIN EINZELZIMMER ODER EIN DOPPELZIMMER WÜNSCHEN.

Auskünfte werden gerne über die Telefone 691-483664, 691-839832 und 399570 erteilt.

GROUPEMENT DES AMIS DU RAIL (G.A.R.)

Association sans but lucratif (RCSL F5410)

www.gar.lu

BP 513 L-2015 Luxembourg

Weihnachtsreise nach **BORDEAUX**



vom 20. bis zum 27. Dezember 2018

organisieren wir eine **8-tägige Reise** nach Bordeaux (Nouvelle Aquitaine).

Bordeaux ist eine Stadt, die im Südwesten Frankreichs, etwa 45 Kilometer vom Atlantik entfernt, an der Garonne, die sich in einem weiten Bogen durch die Stadt zieht, liegt. Diese Form einer Mondsichel verhalf der Stadt zum Namen Port de la lune. Einige Kilometer flussabwärts vereinigt sich die Garonne mit der Dordogne zum über 70 Kilometer langen Mündungstrichter Gironde. Bis in das Stadtgebiet hinein sind daher die Gezeitenkräfte zu beobachten. Bei Flut drückt das einströmende Meerwasser den Fluss zurück und hebt den Pegel um etwa 4 – 5 Meter. Die entstehenden Strömungen sorgen für Strudel und ein unruhiges Oberflächenwasser. Bisweilen kann sich auch eine regelrechte Welle dutzende Kilometer flussaufwärts bewegen. Dieses Phänomen wird in Bordeaux mascaret (Springflut) genannt.

Ihre Einwohner nennen sich Bordelais. Berühmtheit hat die Stadt insbesondere durch den Bordeauxwein und ihre Küche erlangt, aber auch durch ihr bauliches und kulturelles Erbe. Bordeaux ist Sitz der Präfektur des Départements Gironde und Hauptstadt der Region Nouvelle-Aquitaine.

Wir werden im Hotel Best Western Gare Saint-Jean, welches sich direkt am Bahnhof St.Jean befindet.

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

Tel. 691 839832 / 399570 / 691 483664

Ihre GAR Mannschaft

Die nächsten GAR REISEN (weitere Infos auf www.gar.lu)

14. - 21. Mai 2019 Bozen und Südtirol Anzahlung = 820€

17. - 25 September 2019 St. Malo und Bretagne Anzahlung = 880€

→ Für alle diese Reisen können Sie sich bereits jetzt anmelden.

PROGRAMM DER REISE

Auf Grund besonderer Umstände müssen Programmpunkte eventuell ausfallen. Der G.A.R. wird sich soweit möglich bemühen, Ersatz zu bieten. Dies kann aber nicht immer garantiert werden.

Donnerstag, der 20. Dezember 2018

Abfahrt um 05.55 mit dem Gare Lorraine-Bus der CFL von Luxemburg nach Lorraine TGV; ab dort mit direktem TGV nach Bordeaux.

Ankunft um 13:01 in **BORDEAUX**

Gemeinsames Abendessen in Bordeaux

Gemeinsames Abendessen zum Réveillon

Dienstag, der 25. Dezember 2018

Frühstück im Hotel

Freier Tag in Bordeaux

Gemeinsames Abendessen zu Weihnachten

Freitag, der 21. Dezember 2018

Frühstück im Hotel.

Bahnausflug nach **BIARRITZ**

Samstag, der 22. Dezember 2018

Frühstück im Hotel.

Freier Tag in Bordeaux

Sonntag, der 23. Dezember 2018

Frühstück und gemeinsames Abendessen.

Bahnausflug nach **ARCACHON**

Montag, der 24. Dezember 2018

Frühstück im Hotel.

Stadtrundfahrt gegen 10h45.

Rest des Tages zur freien Verfügung.

Mittwoch, der 26. Dezember 2018

Frühstück im Hotel.

Ausflug nach **ST. EMILION**

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Fußweg von ca. 25 Minuten vom Bahnhof zur mittelalterlichen Weinstadt zurückzulegen ist.

Donnerstag, der 27. Dezember 2018

Frühstück im Hotel.

Abfahrt um 15:08 von Bordeaux nach Lorraine TGV mit direktem TGV, ab dort mit dem Gare Lorraine-Bus der CFL nach Luxemburg

Ankunft um 22:10 in Luxemburg.

Alle Fahrplanangaben vorbehaltlich Änderungen zum Jahresfahrplan 2018/2019

Der Preis pro Person für diese Fahrt beträgt:

im Doppelzimmer: 1 440 € / im Einzelzimmer: 1 670 €

Die Hotelzimmer verfügen alle über Dusche, WC, Fön, Radio, TV, Telefon, Minibar, gratis WLAN & schallgeschützte Fenster.

Nichtmitglieder des G.A.R. müssen außerdem einen Mitgliedsbeitrag von 20 € zahlen (eine Person pro Zimmer). Der Preis begreift die Hin- und Rückfahrt teilweise in der ersten Klasse, sämtliche aufgeführten Ausflüge, die angegebenen Mahlzeiten sowie die Übernachtungen im Hotel.

Die Anmeldung erfolgt durch die Anzahlung eines Betrages von **880 € pro Person**. Der Restbetrag ist spätestens zehn Tage vor der Abfahrt zu überweisen auf das Postscheckkonto des G.A.R.:

CCPL LULL LU68 1111 0082 4803 0000 (IBAN).

Die Einschreibung erfolgt in der Reihenfolge der Anzahlungen.

GEBEN SIE BITTE BEI DER ÜBERWEISUNG AN, OB SIE EIN EINZELZIMMER ODER EIN DOPPELZIMMER WÜNSCHEN.

Auskünfte werden gerne über die Telefone 691 483664, 691 839 832 und 399570 erteilt.

FC ATELIERS

CFL-Meister in Sandweiler

Am 8. Juni veranstaltete die AS CFL FOOTBALL die Klubmeisterschaft der CFL in Sandweiler. Hier traten 8 Mannschaften an, wobei der FC CFL ZWICKAU mit 2 Mannschaften vertreten war. Gespielt wurde in 2 Gruppen, mit jeweils 4 Mannschaften.

Unter den Augen zahlreicher Zuschauer, u. a. Generaldirektor Marc Wengler, der Präsident des Verwaltungsrates

Jeannot Waringo, Finanzdirektor Alain Blau, die Vertreterin der Personalabteilung Constance Thill und Vertreter beider Gewerkschaften, konnten sich der FC ATELIERS und der FC FAHRPERSONAL 58 als Gruppensieger für das Finale qualifizieren. In einem spannenden Finale konnte sich der FC ATELIERS mit Hilfe eines Strafstoßes in der letzten Spielminute mit 1-0 be-

haupten. Den dritten Platz sicherte sich der FC CFL ZWICKAU.

Ein besonderer Dank gilt dem Landesverband, welche in diesem Jahr die Pokale stiftete, dem FC EISEBUNN 97, die für das leibliche Wohl sorgten, der Gemeinde Sandweiler für das zur Verfügung stellen des Platzes und den Schiedsrichtern.

1	FC ATELIERS LUXEMBOURG
2	FC FAHRPERSONAL 58
3	FC CFL ZWICKAU 1
4	FC NORDSTRECK
5	FC CFL BETTENBOURG
6	FC CFL RODANGE
7	FC GARAGE
8	FC CFL ZWICKAU 2



FC Eisebunn 97 :

Bilan vun der Saison 2017/2018

Bis zum leschten Spilldag war et spannend an der 3. Divisioun vum Championnat FCL (Football Corporatif Luxembourggeois), alles konnt nach geschéien : Opstig als Zweeten, Opstig als Champion oder souguer Barrage deemno wéi d'Resultater géingen ausfalen !

Duerch eng 5:1 Victoire (Goaler : 2x Admir Sa-

batic, 1x Tiago Delgado, 1x Jerry Drouet an 1x Claude Dresch) géint den FC CHL (Centre Hospitalier) konnt den FC Eisebunn dunn den Opstig vun der 3. an déi 2. Divisioun perfekt maachen. Well eis direkt Konkurrenten am Opstigskampf den FC ArcelorMittal 1:1 gläich gespillt hunn géint den FC APEP (Sportsprofesseren) dunn konnten mer nie-

went dem Opstig an d'2. Divisioun och nach déi éischt Platz an der 3. Divisioun feieren.

Déi éischten Kéier säit dem Grënnungsjoer vum Veräin 1997 konnten mer als éischtplacéierten vun eiser Divisioun opsteigen. Een Veräinsinternen Rekord konnten mer och opstellen an zwar konnten mer déi 8 éischt Spilldeeg

vum Championnat 2017/2018 hannerteneen gewinnen.

Eisen Schlësselspieler dës Saison war den Admir Sabotic deen och 16 Goaler konnt schéissen.

Mir sichen och ëmmer nei Spiller, wien also interesséiert ass deen kann sech beim Trainer vum FC Eisebunn 97 dem

Claude Dresch ënnert folgender Nummer mellen : +352 661 63 25 63.

Suivéiert eis ënnert :
• www.fceisebunn97.com
• <https://www.facebook.com/groups/FCEisebunn97>

Claude Dresch

Division 3- TABELLE - 14. Spieltag

		Spiele	Gew.	Unent.	Verl.	Tore		Diff.	Punkte
1.	(2.) ▲	F.C. Eisebunn 97	14	12	0	2	54 : 18	36	36
2.	(1.) ▼	F.C. APEP	14	11	1	2	65 : 13	52	34
3.	(3.)	F.C. ArcelorMittal	14	10	1	3	70 : 20	50	31
4.	(4.)	A.S. Amicale Européenne	14	8	1	5	46 : 46	0	25
5.	(5.)	A.S. Douanes & Accises B	14	5	1	8	27 : 42	-15	16
6.	(6.)	F.C. Amicale Post Luxbg	14	4	1	9	23 : 47	-24	13
7.	(7.)	F.C. Centre Hospitalier	14	3	0	11	16 : 50	-34	9
8.	(8.)	F.C. Com. Differdange	14	0	1	13	9 : 74	-65	1



Doppelte Weltbevölkerung:

Hochgeschwindigkeit erobert die Welt (2)

Wer Schienen legt, erntet Verkehr. Das geflügelte Wort hat sich wohl wie kein anderes seit der Einführung des Konzeptes der Hochgeschwindigkeitsbahn vor nunmehr fast 55 Jahren bewährt. Die HG stellte seit der Erfindung der Eisenbahn ein Meilenstein in der Entwicklung des Transportwesens dar und war damals eine Weichenstellung für die Zukunft.

Mit der Entwicklung des ersten HG-Zuges, dem japanischen Shinkansen im Jahre 1964, fand das Konzept der HG-Bahn seine erste Anwendung. Es sollte jedoch noch bis ins Jahr 1981 dauern, ehe der französische TGV die europäische Eisenbahnlandschaft revolutionierte. 1991 gesellte sich der deutsche ICE hinzu und Italien sowie Spanien setzten in der Folge ihre HG-Züge auf die Schienen. Die HG wurde zu einem Symbol des technologischen Durchbruchs und Fortschritts. Die Reisegeschwindigkeit verdoppelte sich auf über

250 kmh und ermöglichte eine spektakuläre Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Durch die Verkürzung der Fahrzeit und den erhöhten Reisekomfort wurden Neuerungen bei den Reservierungssystemen und den angebotenen Dienst- und Verkehrsleistungen geschaffen.

Ursprünglich wurden die ersten HG-Verbindungen in Europa aufgrund der starken nationalen damalen Verkehrsnachfrage geschaffen. Sie wurden jedoch schnell weiterentwickelt und mit der Inbetriebnahme der europäischen Eurostar und Thalys bildete sich ein europaweites Netz, welches Gestalt annahm und bis heute Bestand hat. Ebenfalls erfreulich ist, dass über die europäischen Grenzen hinaus die HG im nachhinein weltweit Beachtung fand.

Ausschlaggebend ist wohl neben der Reisezeitverkürzung auch die Sicherheit der HG-Trassen und des eingesetzten rollenden Materials. Zum einen konnten die Ingenieure auf

den traditionellen Gleisbau zurückgreifen, der nur wenige Veränderungen benötigte. Die Streckenführung ist speziell auf den HG-Verkehr abgestimmt, der seinerseits ein sogenannter artreiner Verkehr darstellt, da die Strecken nur als Personenverkehr genutzt werden. Zuverlässige Systeme kommen bei der Entwicklung und dem Bau der Züge in den Einsatz, welche mit modernsten Technologien ausgestattet sind, um die Züge zu sichern und die weitgehend automatisierte Betriebsleitung zu gewährleisten. Die Strecken selbst sind hochwertig mit Schutzsystemen abgesichert und die Infrastruktur unterliegt einer erhöhten Kontrolle. Dasselbe gilt für die Fahrzeuge sowie die Wartungsvorgänge und die Forschung bemüht sich weiterhin um neue Erkenntnisse in der aktiven und passiven Sicherheit.

Auch in Zukunft wird die internationale Zusammenarbeit zwischen UIC, EU und Industrie, durch den Einsatz neuer Systeme und Messungen, das Sicherheitsniveau des HG-Bahnverkehrs weiter anheben, welches sich ebenfalls auf den konventionellen Verkehr auswirkt. Schon heute sind verschiedene Systeme zu Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung, Kommunikation und Interoperabilitätsspezifikationen über die Grenzen hinaus im Einsatz.

Mit dem kommerziellen Erfolg und der Akzeptanz beim Kunden war und ist auch in Zukunft die Hochgeschwindigkeit bei



der Bahn nicht mehr aufzuhalten. Neue Länder investieren verstärkt in Entwicklungen und Bau um den Wettlauf gegen die Flugindustrie und die Strasse aufzunehmen. Die grossartigen europäischen Erfolge sind unumstritten und die Hochgeschwindigkeitstrassen in Europa verbinden heute die grossen innereuropäischen Städte.

Seit den Anfängen vor 55 Jahren transportierten die HG-Züge über 15 Milliarden Passagiere, die zweifache Weltbevölkerung auf den fast 35.000 Kilometer verlegten Hochgeschwindigkeitsstrecken. Und ein Ende ist noch immer nicht in Sicht.

Pierre Buchholz



Luxemburg hat es bedauerlicherweise nicht geschafft den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz zu finden. So flitzen und rasen die modernen HG-Züge auf den schnellen Trassen an unserem Land vorbei. Die Gleise nach Brüssel und die der Nordstrecke nach Lüttich dienen nur als Zubringerstrecken zum nördlichen Hochgeschwindigkeitsnetz. Die Anbindung an Frankreich bleibt bis zur Grenze nur eine langsamere und abgespeckte Antenne nach Süden. Und für den deutschen ICE war einmal in Trier Endstation, ehe er vor einigen Jahren bedauerlicherweise aus dem Fahrplan gestrichen wurde.