

Protestkundgebung von OGBL und FNCTTFEL-Landesverband

Sozialkonflikt bei LUXTRAM



Fotos: RTL.lu / Domingos Oliveira

Beide Gewerkschaften kritisieren das Sozialdumping bei der Luxtram SA. aufs Schärfste. Sie setzen sich gemeinsam mit dem Personal für bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen ein, welche die Sicherheit der Arbeitnehmer wie auch die der Verkehrsteilnehmer gewährleistet!

Lesen sie weiter Seite 2

Auf Visite in Bettemburg und in Petingen



Die Mannschaft des Landesverbandes hat im Monat Juli ihre Betriebsbesichtigungen in Bettemburg und Petingen fortgesetzt.
Seite 7

Bericht aus der DC vom 26. Juni 2018



Bevor zur eigentlichen Tagesordnung übergegangen wurde, wurde eine Vorstellung vom Ressortleiter...

Seiten 9-11

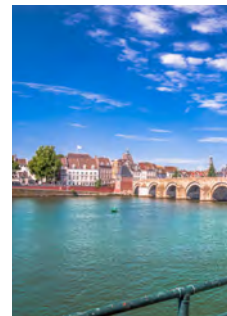
Bericht der AVL-Betriebsdelegation



Am 19. Juni fand die Sitzung der AVL-Betriebsdelegation statt.

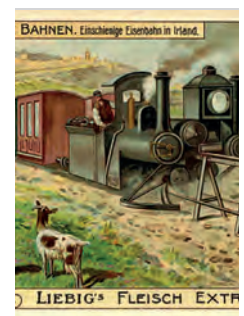
Seite 12

Tagesausflug nach Maastricht



Der Sommerausflug der Vereinigung Luxemburg führte dieses Jahr am Freitag, den 27. Juli nach Maastricht in die Niederlande.
Seite 18

Monorails in Kerry und am „Glacis“



Sommerzeit ist Ferienzeit und aus aktuellem Anlass besuchen wir dieses Jahr die grüne Insel Irland, ...

Seite 24



Georges
Merenz

Unerwarteter Empfang

Am 27. Juli wurde das zweite Teilstück der hauptstädtischen Tram in Betrieb genommen. Wie bei Luxtram SA so üblich wurde den Ehrengästen eine große Inszenierung geboten, um die drei neuen Haltestellen „Theater – Faïencerie und Stäreplaz/Etoile“ standesgemäß einzuweihen. Unter den vielen Ehrengästen befanden sich Transportminister François Bausch, die Hauptstadtbürgermeisterin Lydie Polfer sowie zahlreiche Minister und Abgeordnete.

Die Inbetriebnahme des neuen Teilstückes der Tram erwies sich als eine gute Gelegenheit für einige der dicht an dicht gedrängten Ehrengästen, sich vor ihrem anstehenden Wahlkampf im Oktober in Szene zu setzen. Gemeinsam wurden sie mit zwei speziell dafür vorgesehenen Tram über die rote Brücke, den Glacis hinunter zur Haltestelle „Stäreplaz/Etoile“ gefahren, um auf dem Rückweg die Trikolore vor der Haltestelle „Theater“ feierlich zu durchschneiden. Auf dem Vorplatz des hauptstädtischen Theaters fand das anschließende Walking Diner für die Ehrengäste statt.

Am Haltepunkt Theater wurde den Ehrengästen ein Empfang der besonderen Art beschert. Mit einem Konzert aus Pfiffen, Buh-Rufen und lautem Trillerpfeifen wurden sie von rund hundert Militanten des Landesverbandes und dem Kooperationspartner OGBL empfangen, welche ihren Unmut über die schleichenden Kollektivvertragsverhandlungen bei Luxtram SA kundgaben.

Luxtram SA zwang uns, Landesverband und OGBL, regelrecht zu dieser Protestaktion. Wir wurden den schleppenden, langwierigen und mühsamen Verhandlungen zum Erstellen eines angemessenen Kollektivvertrages überdrüssig.

Nach mehreren Treffen und Monaten der Zeitvergeudung, lagen uns noch immer keine annehmbaren Vorschläge seitens der Generaldirektion von Luxtram SA vor und dies obwohl wir zwischenzeitlich Einschreibebriefe an Minister Bausch und an Bürgermeisterin Polfer sandten, um sie in die Pflicht als Aktionäre zu nehmen, die Chefetage bei Luxtram SA aufzufordern einen angemessenen

Kollektivvertrag für ihre Mitarbeiter mit uns auszuarbeiten.

In der letzten Verhandlungsrunde wurden den Mitarbeitern lediglich mehr Urlaubstage zugestanden, nur den Tramfahrern eine 11-prozentige Lohnerhöhung bewilligt, sowie die Prämie des Bereitschaftsdienstes erhöht. Bei den Arbeitsbedingungen, ein wichtiger Bestandteil des Kollektivvertrages, wurden absolut keine Zugeständnisse getätigt. Deswegen war dieser Vorschlag für uns wie auch für die Mitarbeiter von Luxtram SA nicht der Rede wert darüber zu diskutieren.

Wir fordern nach wie vor die Anpas-



Photo: OGBL Communication et Presse

Bürgermeisterin Lydie Polfer gibt den Auftrag einen guten Kollektivvertrag abzuschliessen.



sung der Gehälter an die des öffentlichen Dienstes und dies für alle Mitarbeiter von Luxtram SA. Die Erhöhung von Prämien kann man auf keinen Fall als Gehälteraufwertung bezeichnen. Unabdingbar wären auch konkrete Verbesserungsvorschläge zu den Arbeitsbedingungen. Eine 13-stündige Gesamtschichtdauer und eine minimale Tagesruhepause von 11 Stunden sind unannehmbar für einen sicheren Trambetrieb.

Es reichte uns nun definitiv und wir beschlossen eine erste gewerkschaftliche Aktion anlässlich der Inbetriebnahme des 2ten Teilstücks der Tram durchzuführen. Die Direktion von Luxtram SA, Transportminister François Bausch und Bürgermeisterin Lydie Polfer waren frühzeitig auf Aktionen hingewiesen worden, sollten in der vorgesehenen Verhandlungsrunde vom 25. Juli keine verhandelbaren Vorschläge auf dem Tisch liegen. Diese Verhandlungsrunde wurde aber aus

Zeitgründen einseitig von Luxtram SA abgesetzt. Soll das ewige Verschieben der Verhandlungsrunden solange weiter geführt werden bis die Parlamentswahlen im Oktober vorbei sind? Durch diese Hinhaltenaktik wurden wir regelrecht gezwungen, die Verhandlungsrunde auf die Straße zu verlegen und unsere angekündigte gewerkschaftliche Aktion in die Tat umzusetzen.

Zu unserer Protestaktion wurde natürlich auch die gesamte Presse eingeladen. Wir begrüßten, dass Frau Polfer und Herr Bausch mit Herrn André von der Marck, Generaldirektor von Luxtram SA, im Schlepptau, das Gespräch mit uns während der Protestaktion suchten. Wir hätten es vorgezogen dieses Gespräch schon früher in einem kühleren Büroraum gewährt zu bekommen, als jetzt mitten auf der Straße.

Beide Politiker versprachen uns vor anwesender Presse, dass wir in einem wie in Luxemburg üblich guten Sozialdialog, auch bei Luxtram SA gute Verhandlungen führen werden, um zu einem guten Kollektivvertrag für die Mitarbeiter von Luxtram SA zu kommen.

Ich hoffe nur, dass Generaldirektor André von der Marck, welcher übrigens hervorragend luxemburgisch spricht und versteht, dies auch so verstanden hat und sich den Auftrag der beiden Politiker zu Herzen nimmt. Wir erwarten von ihm, in der für Ende September angesagten nächsten Verhandlungsrunde, konkrete Vorschläge zur Gehälterverbesserung aller Mitarbeiter sowie auch konkrete Verbesserungen der Arbeitsbedingungen in allen Bereichen bei Luxtram SA. Die Gesundheit, die Lebensqualität und die Sicherheit der Mitarbeiter sowie die Sicherheit der Benutzer der Tram müssten auch für ihn an vorderster Stelle seines Betriebes stehen. Würde die Verhandlungsrunde im September wiederum nur eine zeitliche Hinhaltennummer werden, sind weitere gewerkschaftliche Aktionen geplant.

Auch für den sozialen Frieden im Land ist ein guter Kollektivvertrag bei Luxtram SA von äußerster Wichtigkeit. Die Gründung eines privatrechtlichen Unternehmens, welches eine öffentlich rechtliche Dienstleistung betreibt, bezahlt überdies von öffentlichen Geldern, sowie dem Luxemburgischen Staat und der Gemeinde Luxemburg als Aktionäre, hat ohne einen fairen Kollektivvertrag einen faden Beigeschmack.

Deshalb stellt sich die Frage, ob hier von der Regierung bewusst Sozialdumping im öffentlichen Dienst betrieben und das parastaatlische Eisenbahnerstatut oder das des AVL bewusst umgangen wird. Und was folgt als nächstes bitte?

Jegliche Bestrebungen von Privatisierungen, Filialisierungen, aber auch Outsourcing von Arbeiten werden für den Landesverband nach wie vor ein rotes Tuch sein.

Der Landesverband wird jedenfalls wachsam sein, und sich zusammen mit seinem Partner dem OGBL zu wehren wissen!



Fotos: Pitt Becker



Paramètres sociaux
Valables à partir du 1er août 2018
 Base d'indice : 814,40

Salaire minimum : 2048,54 €

Salaire minimum qualifié : 2458,25 €

Prestations familiales par enfant / mois à partir du 1^{er} août 2018, ainsi que pour un enfant ouvrant déjà droit à l'allocation familiale avant le 1^{er} août 2016 : 265,00 €

RMG pour une personne : 1436,20 €

RMG pour deux personnes : 2154,34 €

RMG enfant : 130,55 €

Allocation de soins : 726,77 €

Valeur du point (Fonction publique) :

Fonctionnaires et les employés bénéficiant du régime de pension des fonctionnaires : 19,395969 €

Employés ne bénéficiant pas encore du régime de pension des fonctionnaires, employés privés ainsi qu'éléments de rémunération non pensionnables : 18,641573 €

In Memoriam

Bintner-Due Julie, Luxembourg	1934 - 2018
Detaille-Wagner Cecile, Schifflange	1921 - 2018
Ewen Jean, Wiltz	1931 - 2018
Forret Alfred, Kayl	1930 - 2018
Fritsch-Heynen Emilie, Niederaanven	1927 - 2018
Kayser Mathias, Troisvierges	1935 - 2018
Lammar-Patra Marianne, Dudelange	1941 - 2018
Meyers-Behm Alice, Junglinster	1929 - 2018
Schneider-Zieser Melanie, Luxembourg	1926 - 2018
Scholtes Pierre, Luxembourg	1932 - 2018
Schott Joseph, Dudelange	1929 - 2018
Wilhelm-Pulli Filomena, Kehlen	1926 - 2018

Le Signal 2018

numéro	clôture de rédaction	parution
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 Mitgliedsbeitrag 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

Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés, Luxembourg

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



**Bitte beachten Sie unsere
geänderten Öffnungszeiten
während den Sommerferien.**

16. Juli - 14. September 2018

8 - 16 Uhr (durchgehend geöffnet)

Was tun bei Hitze?

Mehr trinken, leichter essen. Das Wichtigste bei Hitze und heißen Temperaturen: viel trinken. Und zwar nicht nur, wie für normale Temperaturen empfohlen 1,5 - 2 Liter, sondern lieber 3 Liter.

Der ideale Durstlöscher ist Wasser. Da der Körper durch das Schwitzen an den heißen Tagen auch Mineralstoffe verliert, sollte man zwischendurch auch mineralhaltige Getränke wie Saftschorlen, Tees oder auch Suppen oder Brühen trinken. Meide zuckerhaltige Getränke, mische Saftschor-

len und selbstgemachte Limonade selbst.

Nicht nur beim Trinken sollte man aufpassen: Auch die Ernährung sollte man den heißen Tagen anpassen. Optimal bei Hitze sind dabei mehrere kleine und leichte Mahlzeiten, die man über den Tag verteilt zu sich nimmt.

Hitzewelle bei den CFL!

Von Juli bis Anfang August litten die Menschen in ganz Europa und in anderen Teilen der Welt unter der enormen Hitzewelle. Temperaturen von über 38°C waren mancherorts keine Seltenheit.

Für viele CFL-Mitarbeiter war das Arbeiten bei dieser „Affenhitze“ keine angenehme Sache. Auch wenn manche neueren Gebäude heute über klimatisierte Räume verfügen, ist dies leider nicht die Regel.

Die Generaldirektion ist hier ein spezielles Beispiel. Während der Hitzewelle herrschten ab 8.00 Uhr morgens Temperaturen von 30°C in vielen Büroräumen. Von spätestens 11.00 Uhr an stiegen dann die Temperaturen auf über 36-37°C an. Man bekommt das Gefühl, die Gehirnmasse verwandelt sich in Brei. Produktives Arbeiten bei hoher Konzentration ist dann kaum noch möglich. Nach mehrmaliger Nachfrage erlaubte die Personalabteilung dem Personal der Generaldirektion, sei es von 6.00 bis 14.00 Uhr bzw. von 7.00 bis 15.00 Uhr durchzuarbeiten.

Obschon wir als Gewerkschaft diese Maßnahmen begrüßen, beklagen wir seit 1997, dass noch immer keine Klimaanlage im „Hôtel de la Direction Générale“ nachgerüstet wurde. Hierzu bestand mehrmals die Gelegenheit, so z.B. während den Arbeiten zum Ersetzen der Fenstern oder während den Arbeiten zur „mise en conformité“. Wahrscheinlich aus Kostengründen wurde dieses unterlassen, lediglich die Büros der Direktoren und der Versammlungsraum im 6. Stock wurden mit Klimaanlage ausgestattet.

Der Anfrage des früheren Sicherheitsdelegierten Georges Merenz, jetziger Präsident des Landesverbandes, im Gebäude einige Räume, in denen sich die Mitarbeiter/innen zeitweise abkühlen können, mit Klimaanlage zu bestücken, wurde nicht nachgegeben.

Bleibt zu hoffen, dass die im 10. Stockwerk eingerichteten Sozialräume mit Klimaanlage ausgestattet werden.



Kommentar

Aber auch bei neueren Gebäuden wurde hinsichtlich der Klimatisierung gespart. Die Büroräume der neuen Zentralwerkstätten in Luxemburg sind während der Hitzewelle nur unzureichend belüftet. Dies gilt auch für die Büroräume im CLIF-Gebäude in Bettemburg. Dass es auch anders geht, beweisen das Gebäude des neuen Zentralstellwerks Luxemburg sowie der sanierte Bau des MI-Dienstes im „Millewee“.

Unter der Hitzewelle leidet aber nicht nur das Personal in den ungekühlten Büros, Lokführer/innen, die bei diesen Hundstagen ihren Dienst auf den älteren Z2-Triebwagen tun, haben auch extrem mit der Hitze zu kämpfen. In den nicht klimatisierten Führerständen können die Temperaturen leicht über 40°C ansteigen. Ist dann noch konzentriertes Fahren möglich? Diese Triebwagen wurden Ende der 1980ziger Jahren aus Kostengründen ohne Klimatisierung bestellt.

Der langjährigen Forderung des Landesverbandes, die Z2 mit Klimaanlage nachzurüsten, wurde nie Folge geleistet. Die große Hauptuntersuchung zur Mitte der Lebensdauer der Z2 hätte hier eine gute Gelegenheit geboten. Verpasst!

Ein weiteres Problem stellt die Zurverfügungstellung von Mineralwasser, an das im Außendienst beschäftigte Personal das, sei es auf Baustellen auf den Eisenbahnstrecken oder auf den Bahn- bzw. Bussteigen. Das Anbieten von Mineralwasser wird nach Dienstbereich unterschiedlich abgewickelt oder gar nicht. Die CFL-Generaldirektion kann sich hier nicht zu einer einheitlichen Vorgehensweise durchringen.

In Zeiten des Klimawandels, wo solche Hitzewellen wahrscheinlich öfters und über längere Zeiträume über uns herfallen werden, bleibt zu hoffen, dass die CFL sich im Sinne ihres Personals besser rüstet. Nur zufriedenes Personal kann dem Bahnkunden/in einen guten Service bieten.

Carlo Thissen

CNS Jahresbericht und Konten 2017 liegen vor

Krankenkasse: 467 Millionen Überschuss

Nicht nur die Staatsfinanzen erfreuen sich einer außerordentlichen Gesundheit; auch die Jahreskonten der CNS (Krankenkasse) und der Pflegeversicherung schlossen 2017 mit Gewinnen ab.

Die laufenden Einnahmen der CNS („Caisse nationale de Santé“) überstiegen im Vorjahr die Ausgaben um rund 150 Millionen Euro. Nach Auffüllen der gesetzlichen Reserve (10 Prozent der laufenden Ausgaben des Jahres 2017) bleiben somit 129 Millionen Überschuss. Diese Summe addiert sich zu den Überschüssen der vergangenen Jahre, die sich nunmehr auf insgesamt 467 Millionen belaufen.

129 Millionen Überschuss 2017

Die realen Einnahmen der Kasse beliefen sich im

Vorjahr auf 2.852 Millionen, während die realen Ausgaben 2.702 Millionen Euro betrugen, was den erwähnten Überschuss ergibt. Die globale Reserve der Krankenkasse beläuft sich somit (Überschüsse und die gesetzliche Reserve von 270 Millionen) auf 737 Millionen Euro, was 27,3 Prozent der Ausgaben eines Jahres ausmacht.

Die höchsten Ausgaben stellen die Kosten für Gesundheitspflege dar (2.249 Millionen). Dies ist eine Steigerung im Vergleich zu 2016 von 4,3 Prozent. Der Anstieg der Kosten betrug 2016 nur 3,5 Prozent. Die Entschädigungen für Langzeitkrankmeldungen stiegen 2017 um 3 Prozent, während sie im Jahr davor um den gleichen Prozentsatz fielen.

Die bei Krankheit ausbezahlten Summen betrugen 131 Millionen Euro. Das Jahr 2017 war laut

CNS durch statutarische Anpassungen geprägt, die zu Jahresbeginn in Kraft traten. Weiter wurden neue Leistungen (für Kinesiotherapie und für Palliativpflege) eingeführt.

Auch die Pflegeversicherung schließt mit positiven Zahlen ab.

Die laufenden Einnahmen überstiegen die laufenden Ausgaben im Vorjahr um 36 Millionen Euro. Nach Transaktionen im Rahmen der Reserve steigt diese auf 159 Millionen Euro (131 Millionen im Vorjahr).

Alle Konten der Gesundheitskasse sowie der Pflegekasse können ebenso sowie der Jahresbericht der Gesundheitskasse unter www.cns.lu eingesehen werden.

Quelle: Tageblatt/Autor: r.s.

Wie weit verändern sich Arbeitsplatz und Berufsbild in Zukunft?

Unterredung bei Nicolas Schmit

Am 09. Juli 2018 fand im Ministerium für Arbeit eine Unterredung zwischen dem Minister Nicolas SCHMIT und einer Delegation der Executive des Landesverbandes statt.

Digitalisierung heißt aber auch dass intensiv in neue gute ausgebildete Arbeitskräfte investiert werden muss, ohne dass Arbeitsplätze verloren gehen.

Für die Verbandsleitung
Claude Wanderscheid

Der Landesverband war vertreten durch den Präsidenten Georges MERENZ, Generalsekretär Laurent BOUR, Carlo THISSEN und Claude WANDERSCHIED.

Präsident Georges MERENZ bedankte sich als erstes beim Minister, bezüglich der hervorragenden Arbeit die in den letzten Jahren in seinen verschiedensten Arbeitsbereichen geleistet wurde. Die Zahl der Arbeitslosen zeigt ja tendenziell nach unten.

Folgende Themen wurden unter anderem angesprochen:

- Digitalisation.
- Die Verbesserung der Sozialbedingungen innerhalb der Europäischen Union im Transportsektor.
- Der sogenannte Télétravail.
- Allgemeiner Arbeitszuwachs.

Die Digitalisierung ist aus dem heutigen und zukünftigen Arbeitsbild nicht mehr wegzudenken. Durch die Modernisierung werden bestimmte Berufsbilder wegfallen, wo wiederum neue entstehen werden.

Dreh- und Angelpunkt wird sicherlich die Umschulung der Arbeitskräfte sein, die sich für diese neuen Berufsbilder entscheiden werden.



Potenzial für weitere Leistungen: Die Gesundheitskasse hat Reserven

Betriebsbesichtigung

Auf Visite in Bettemburg und in Petingen

Die Mannschaft des Landesverbandes hat im Monat Juli ihre Betriebsbesichtigungen in Bettemburg und Petingen fortgesetzt.

An drei Tagen besuchten sie die MI-Dienststellen der „Brigade-Voie 31,32 und 33“ und die „Circonscription S31, S32, S33“, sowie die Dienstbereiche der CFL cargo im BC „Bâtiment Commun“ im Verschiebepbahnhof in Bettemburg. Am dritten Tag besuchte die Delegation das Stellwerk in Petingen.

Die neuen „Pack-Up“ Stationen des Zugbegleitpersonals wurden im Bahnhof Petingen aufgestellt, so wie dies auch bereits in weiteren Bahnhöfen Luxemburgs der Fall ist. Diesen Stationen kann das Zugbegleitpersonal, anhand eines persönlichen Zugangscodes, verschiedenes Arbeitsmaterial entnehmen.

Wie schon bei den vorherigen Besichtigungen anderer Dienststellen, informierte die Delegation das Personal über die aktuellen Geschehnisse bei den CFL und hatte ein offenes Ohr für deren Probleme, Sorgen sowie Verbesserungsvorschläge. Missständen und Unmut kann man nur entgegen wirken indem man davon in Kenntnis gesetzt wird, und neue Ideen zur Verbesserung erbringt und gemeinsam in die Tat umsetzt.

Das neue Gehälterabkommen beim Staat war ein Gesprächsthema und man informierte die Mitarbeiter, dass man gerade

den Bereitschaftsdienst überarbeitet, und das Personal hierzu auf dem Laufenden halten werde. Auf den Lokabstellgleisen in Bettemburg konnten wir eine größere Anzahl der neuen Diesellokomotiven der Baureihe DE 18 von CFL cargo vorfinden, jedoch gibt es derzeit es noch sehr viele Probleme mit diesen Lokomotiven.

Die Betriebsbesichtigungen des Landesverbandes werden weiter fortgesetzt, und man wird ebenfalls während der Sommerpause die großen Baustellen in Augenschein nehmen und nach dem Rechten schauen.

Alphonse Classen



Foto: Alphonse Classen

CFL Carsharing jetzt in Esch/Alzette und in Junglinster

Zwei weitere Flex-Stationen eröffnet

Mit den beiden neuen Stationen am Bahnhof von Esch/Alzette und im Zentrum von Junglinster hat CFL Mobility nun die 21. und 22. Flex-Station im Land in Betrieb genommen.

Jeweils zwei Flex-Fahrzeuge stehen, seit dem 12. Juli in Junglinster und dem 13. Juli in Esch, in unmittelbarer Nähe zum öffentlichen Transport zur Verfügung. Dies passiert

in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gemeinden.

An den beiden neuen Stationen sind die Autos, wie alle Flex-Fahrzeuge, für jeden zugänglich. Ziel der CFL ist es, mit dem flächendeckenden Carsharing die Mobilitätskette der CFL zu vervollständigen.

Das CFL Flex ist jedoch nicht mit einer Mitfahrgelegenheit zu verwechseln. Der Kunde entscheidet,

wann er ein Auto reservieren will und wen er mitnehmen möchte. Die Tarife sind so gestaltet, dass Flex-Carsharing deutlich günstiger ist als ein eigener Wagen. Um Flex-Kunde zu werden, sind nur wenige Klicks notwendig. In weniger als 15 Minuten kann der Kunde im Flex-Wagen sitzen.

Nachdem sich der Kunde online eingeschrieben hat und Fotos von seinem Personalausweis und seinem



Die Flex-Station in Esch/Alzette

Führerschein hochgeladen hat, läuft fast alles automatisch. Weitere Infor-

mationen dazu gibt es auf www.flex.lu.

Delegiertentag des Sektors Eisenbahnen

Die Arbeit des Personalvertreters

Am 21. Juni 2018 fand in der Escher Jugendherberge ein Delegiertentag statt.

Auf der Tagesordnung standen:

- Begrüßung
- Einführung in die Arbeit des Personalvertreters
- Referat von Herren Albert Gerard und Gilles Schroeder über den Aufbau und Funktionsweise des RH
- Vorstellung der Termine und der Aktionen des Wahljahres 2019
- Vorstellung der Fibel des Personalvertreters
- Referat von Mme Mirkes der Salariatskammer über die Sozialwahlen.
- Fragestellung der Kandidaten zum Ablauf des Wahljahres

Nach der Begrüßung des Generalsekretärs Laurent Bour, welcher auf die ausstehenden Kollektivver-

handlungen bei Luxtram hinwies und man aufpassen muss, dass hier kein Präzedenzfall geschaffen wird, zumal die schnelle Tram nach Esch in Planung sei, aber auch bei der CFL der Personenverkehr mal betroffen sein könnte. Hier besteht die Gefahr unseren Statut mit solchen Vorstößen zu unterwandern.

Anschließend war es Alphonse Classen, Präsidenten des Sektor Eisenbahnen, welcher den Ablauf des Tages vorstellte. Er entschuldigte speziell den Landespräsidenten Georges Merenz und verschiedene Personalvertreter, welche zur gleichen Zeit an einer Sitzung der MI-Personalchefsitzung teilnahmen.

Laurent und Fons wiesen auf den neuen „Accord salarial“ hin, welcher noch kurz vor den Landeswah-

len, welche am Sonntag, 14. Oktober 2018 stattfinden, ausgehandelt wurde. Hier wird die Regelung von 80-80-90 wieder abgeschafft. Auch soll die Stangezeit auf 2 Jahre verkürzt werden. Hier würde nichts bei der CFL ändern, da dies so angewendet wird. Auch soll das Essensgeld auf 204 Euro angehoben werden.

Ganz klar gab der Sektor-Präsident Alphonse Classen zu verstehen, dass wir näher zur Basis zurückkommen müssen. Wir stehen als Militanten nicht über unseren Mitgliedern, sondern sind ein Teil davon.

Nächstes Jahr wird der Landesverband FNCTTFEL 110 Jahre Bestehen feiern und dies auf den Tag genau am 10. Januar 2019, dies verpflichte.

Als Aufgabe eines Mitglieds sei es auch die Sta-

tuten des Verbandes zu kennen. Dies zähle umso mehr für die Delegierten. So ging Alphonse Classen auf die Zusammensetzung der Statuten ein.

So wies er auf den Aufbau hin als oberstes Gremium der Kongress, dann der Verbandsrat und die Exekutive, wo er die einzelnen Mitglieder aufzählte und die Anwesenden Mitglieder der Exekutive vorstellte.

Auf die Rolle der Vereinigungen und der Sektionen wies er ebenfalls hin. Hier wird bedauert, dass verschiedene Sektionen nicht gut funktionieren. Hier machte er einen Aufruf an die Delegierten, Kollegen aus dem Betrieb zu motivieren, aktiv in den Sektionen und Vereinigungen mit zuarbeiten.

Albert Gerard, welcher zusammen mit Gilles

Schroeder zu uns nach Esch gekommen war, stellte uns Herr Gerard in seiner gewohnten lockeren Art das Organigramm des RH-Dienstes vor.

Ebenfalls ging er auf Änderungen in der Vorgehensweise für die Bestrafung der Mitarbeiter der CFL vor, wo eine Neufassung der OG 10 in Vorbereitung sei.

Das gemeinsame Mittagessen nahmen wir in der Jugendherberge zu uns.

Nach dem Mittagessen stellte Fons die Neufassung der Fibel des Delegierten vor. Der Aufbau blieb derselbe, nur die Zusammensetzungen der einzelnen Gremien wurden aktualisiert.

Anschließend stellte Frau Mirkes der Salariatskammer uns die Gesetzgebung über die Sozialwahlen vor.

Zum Abschluss wurde noch der Ablauf der Sozialwahlen vorgestellt. Es seien noch einige Sektionen, welche Schwierigkeiten aufwiesen, genügend Kandidaten zu finden, so dass der Sektor Eisenbahnen in diesen Kategorien einen schriftlichen Aufruf an die Mitglieder schicken wird.

Alphonse Classen dankte allen Anwesenden für ihre Präsenz und den geordneten Ablauf.

Für den Sektor Eisenbahnen:

*Marco Stoffel
Sekretär Sektor
Eisenbahnen*



Foto: Alphonse Classen

Bericht aus der DC vom 27. Juni 2018

Folgende Themen wurden behandelt

Bevor zur eigentlichen Tagesordnung übergegangen wurde, wurde eine Vorstellung vom Ressortleiter „Exploitation Infrastructure“ vorgezogen in der die neue spezifische Ausbildung zum „chef de surveillance“ vorgestellt wurde.

Diese Ausbildung basiert auf folgenden Punkten

- Generelle Informationen und Organisation der Sicherheit (Service EI, 40 Stunden)
- Sicherheit des Personals (Service SF)
- RGE (Service SF)
- RGI (Service SF, 240 Stunden für die Module 2 bis 4)
- Ausbildung „Kundenbetreuung“ (Division Psychologie – Service AV, 40 Stunden)
- Allgemeine Kenntnisse über die Eisenbahn (Service EI, 52 Stunden)
- Ausbildung S & E (Service S&E, Info Handicap, 61 Stunden)
- Lokale Ausbildung (Service EI, 40 Stunden)
- Ausbildung im Umgang mit technischen Möglichkeiten (Service EI, 24 Stunden)
- Buskenntnisse (Service EI, 6 Stunden)

Erwähnenswert ist, dass alle Neueinstellungen zum „chef de surveillance“ in der M-Karriere sein werden, wo hingegen aber diejenigen, die bereits in der S-Laufbahn eingestellt wurden, auch weiterhin in dieser bleiben werden.

Es bleibt auch noch die Möglichkeit bestehen, seine Kandidatur für den

Posten des „chef de circulation“ zu stellen.

Ebenfalls ist vorgesehen, die Stelle des „chef de surveillance“ am ersten Bahnsteig im Bahnhof Luxemburg zum „poste à responsabilité particulière“ einzustufen.

In dieser Schulung wird es auch einen Erste-Hilfe-Kursus geben und die Gewerkschaften würden es begrüßen, wenn dieser Kursus für alle Eisenbahner angeboten würde.

Es wurde eben sich auch nach dem Schicksal der „agents d'accueil“ erkundigt und seitens der Direktion wurde versichert, dass deren Aufgaben dieselben bleiben, ähnlich den Aufgaben des „chef de surveillance“ und sich nichts ändern werde.

Einfluss auf die Abfahrten der Busse werden die „chef de surveillance“ jedoch keinen haben, da diese von der Zentrale „Communauté des Transports“ aus geleitet werden.

Zum Abschluss dieses Punktes wurde deutlich festgehalten, dass hier in zwei Profilen unterschieden wird und dies dementsprechend bei Neueinstellungen zur Kenntnis genommen wird.

Auf den 31. Mai 2018 waren 4576 Beschäftigte bei der Luxemburger Bahn eingestellt, was einen leichten Rückgang zum vorherigen Monat aufzeigt. Dieser Rückgang ist bedingt durch eine Umstrukturierung bei CFL Multimodal.

Bei der Muttergesellschaft präsentiert sich auf den 01.01.2018 die Situation wie folgt:

Während dieser Zeit wurden 60 Praktikanten nach Bestehen ihres Exams fest eingestellt.

Es wurden 64 Abgänge festgehalten die sich wie folgt zusammensetzen:

- 9 Entlassungen
- 6 Kündigungen
- 42 Pensionierungen
- 3 Todesfälle
- 4 Vorruhestand

Was den Erfolg der Examen bei Neueinstellung angeht, sieht es wie folgt aus: Von 69 angetretenen Kandidaten haben 60 ihre Prüfungen bestanden

2 der 9 Kandidaten waren zum 2. Mal angetreten und haben nicht bestanden, die anderen 7 Kandi-

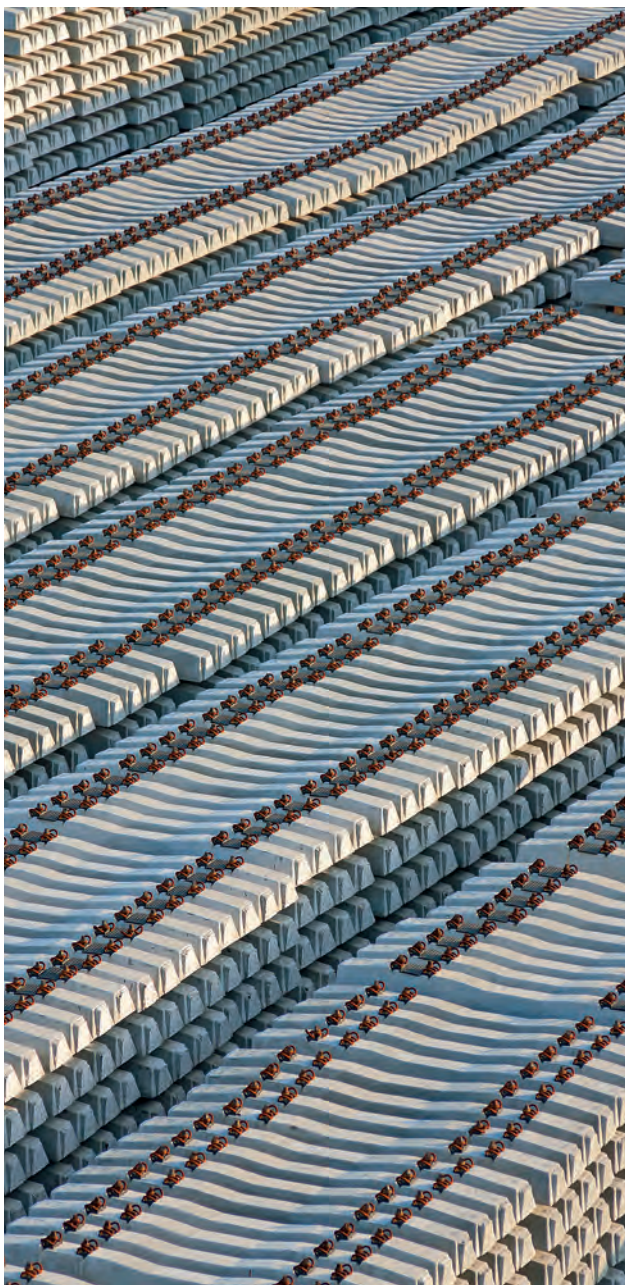
daten müssen sich noch einmal in der Oktobersession beweisen.

Bemängelt wurde, dass noch immer viele Kandidaten im Bereich „Service Exploitation Infrastructure“ scheitern und die Schulung zu wünschen übrig lässt. Es besteht eine große Nachfrage an Kursen „R.G.E.“, um die Kandidaten auf das Examen vorzubereiten.

Momentan ist die Dienststelle RH damit beschäftigt die verschiedenen Organigramme in das HRAcces System einzuführen. Dies wird aber voraussichtlich noch mindestens 2 Monate in Anspruch nehmen. Es wird ein benutzerfreundliches Portal erstellt werden, welches einem großen Publikum zur Verfügung stehen wird und für August 2018 ist in dieser Hinsicht

als Pilotprojekt zu erwarten ist. Es ist nicht absehbar, dass dieses Projekt vor März 2019 einsatzbereit sein wird. Nichts desto trotz ist die Generaldirektion aber über den neustens Stand des Personals in Kenntnis gesetzt. Die spezifischen Posten „postes à responsabilité“ sind in einer Kartei aufgelistet. Die Delegierten machen die Direktion darauf aufmerksam, dass nicht alle „postes à responsabilité“ mit den Angestellten des nötigen Grades besetzt sind und zur Folge haben, dass nicht jeder von diesem Zuschlag profitieren kann. Hierzu erklärt der Generaldirektor, dass alle Bestimmungen zugunsten des Personals eingehalten wurden, und dass die Obergrenze von 15% in den verschiedenen Laufbahnen respektiert wurde. Jeder Angestellte eines „BIS“ Grades hat





keine finanziellen Einbußen zu befürchten, sogar dann nicht wenn er keinen Posten „poste à responsabilité particulière“ bekleidet. Bei allen Angestellten, die diesen Anforderungen nicht gerecht werden, wird die Direktion den Artikel 48 des Personalstatutes anwenden wenn die Dienststelle dies anfragt. Bis auf einige wenige Ausnahmen wurden alle Meinungsverschiedenheiten ausgeräumt.

Es wurde von der Direktion ausgeschlossen, nochmals über Angestellt zu diskutieren welche sich diskreditiert fühlen durch

die Hierarchie, wo hingegen aber alle Bestimmungen eingehalten wurden. Die Delegierten begrüßen die Initiative den Artikel 48 anzuwenden, bestehen aber auf eine Auflistung aller „postes à responsabilité particulière“ und einer Diskussion über das Profil des „Formateur“, welches noch nicht definiert ist.

Die Delegierten warfen die Bedenken auf, dass die gleitende Arbeitszeit nicht in allen Dienststellen angewandt werden kann. So ist dies der Fall beim „Service Maintenance et Infrastructure“. Der Gene-

raldirektor versteht diese Aufregung nicht, da aus Sicht der Direktion dies alles schon seit mindestens einem Jahr geregelt sei und Angestellte in leitenden Positionen, welche zur Betreuung ihrer Mannschaft regelmäßig außerhalb der gleitenden Zeit arbeiten müssen, hiervon entbunden sind.

Im Laufe der Diskussion wurde festgestellt, dass die Angestellten der Laufbahnen I und A benachteiligt sind bei der gleitenden Arbeitszeit, da ihnen somit die Nacht- und Sonntagsprämien verloren gehen und sie benachteiligt sind was den Vorruhestand betrifft. Es wurde eine Unterredung mit der Direktion „Gestion Infrastructure“ geführt und eine Lösung für spezifische Fälle gefunden. Eine Informationsveranstaltung, welche die die Betroffenen über die getroffenen Vereinbarungen in Kenntnis setzt, soll in naher Zukunft stattfinden. Laut Generaldirektor, wird das Thema gleitende Arbeitszeit nicht mehr verhandelt werden, da alle Punkte klar seien.

Es wurde vereinbart, dass am 29. Juni 2018 mit den Arbeiten zur Umstrukturierung der OG 7. begonnen wird.

Eine Arbeitsgruppe ist in der Vorbereitungsphase zur Umänderung des OG 10, und um sich eine genaue Vorstellung der neuen Prozedur die angewandt werden soll zu machen, wurden andere ausländische Eisenbahnen kontaktiert, und die Prozedur der Schweizer Eisenbahn wurde zurückgehalten, da diese unseren Bedürfnissen am meisten entspricht. Es werden „Workshops“ mit den einzelnen Abteilungen abgehalten, um so die Spezialitäten der einzelnen Laufbahnen zur Kenntnis zu nehmen. In erster Linie werden die „chefs locaux“ dazu angehalten, den Di-

alog mit ihren Angestellten aktiver zu gestalten. Mit dieser Prozedur sollen die Bahnangestellten aufmerksamer auf ihre Fehler werden, um letztere somit in Zukunft zu vermeiden.

Die neue Prozedur soll nicht unbedingt zu härteren Strafen führen. Momentan gibt es noch einige Differenzen zwischen Direktion und Gewerkschaften aber man ist zuversichtlich, dass auch hier eine Lösung gefunden wird.

Der Generaldirektor bestätigt, dass das Reglement zum Wechsel von der Laufbahn „cadre permanent“ in den „cadre hors statut“ noch in Kraft ist und auch noch Anwendung findet. Mit der Einführung des Posten „gestionnaire en chef“ wurde dieses erst kürzlich überarbeitet und diese neue Version ist am 01.01.2018 in Kraft getreten. Die Anzahl der Angestellten, die diesen Wechsel vollziehen können, bleibt bei 6. Aktuell wurde ein Angestellter in diesem Wechsel angenommen.

Eine neue Schulung einer Führungsperson zur Betreuung der Angestellten wurde den Gewerkschaften vorgestellt.

Sie setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:

- Sicherheit
- Qualität
- Sensibilisierung im juristischen Bereich
- Einleitung zu den Aspekten des Personalbereiches
- Leadership und humane Kompetenzen
- Interne Kommunikation

Folgende Module gehören zur Schulung:

- Gruppenleiter sein und seine Rolle bestmöglichst ausführen (1 Tag)
- Eine Gewinnergruppe aufbauen und leiten (1 Tag)

- Sich seinem Umfeld auf effiziente Art und Weise mitteilen
- Den Alltag organisieren und dem Druck standhalten (1 Tag)

Am Ende dieser Schulung wird für jeden Teilnehmer ein individueller Einsatzplan erstellt. Aktuell nimmt eine Klasse von 11 Teilnehmer an dieser Schulung teil. Betont wurde noch seitens der Direktion, dass jeder der in seiner Laufbahn einen solchen Posten „poste d'encadrement“ besetzen kann, an dieser Schulung teilnehmen muss. Momentan kommen hierfür rund 250 Angestellte in Frage. Da die Anzahl der Teilnehmer in einer Klasse limitiert ist, wird es einige Zeit in Anspruch nehmen, bis alle an dieser Schulung teilgenommen haben.

Was die Prämie des „dirigeant MOTRA“ angeht, sieht der Generaldirektor keine Einwände den Angestellten aus den Laufbahnen „filière courte de la carrière artisanale“ diese Prämie unter denselben Bedingungen zuzugestehen, wie den Angestellten aus der Laufbahn „filière courte de la carrière inférieure“. Jedoch legte er eindeutigen Einwand dagegen ein, dass nicht irgendeine Schulung, sondern nur der spezifische sicherheitstechnische Aufgaben ein Recht auf diese Prämie gewähren. Die Prämie kann auch nur während der Zeit ausbezahlt werden, in welcher der Beamte die MOTRA-Leitung ausübt. Seitens der Gewerkschaften wurde noch zusätzlich bemerkt, dass die Anforderungen an die Angestellten aus der unteren Laufbahnen im Laufe der Zeit gewachsen sind und mit ihnen ihre Verantwortung. Die Direktion verwies daraufhin, dass diese Thematik mit dem zuständigen Ressortleiter zu klären sei.

Dieser Tage erhielt die Generaldirektion einen gemeinschaftlich verfassten Brief der beiden Gewerkschaften, in welchem die Beobachtungen zur Ausführung des Bereitschaftsdienstes kritisiert und neue Forderungen erbracht wurden. Der Direktor wies sich nicht erfreut über diesen Brief und stellte fest, dass eine tiefgehende Analyse zu diesem Problem fehle und fast nur Forderungen anstelle von Beobachtungen aufgelistet sind. Die Delegierten stellten jedoch klar, dass es nicht ihre Aufgabe sei eine neue IG Nr. 15 auszuarbeiten, die den Bereitschaftsdienst regelt. Demnach wurde festgehalten, dass eine Arbeitsgruppe hierfür zusammengestellt werden soll.

Eine Auflistung der Kandidaten, die zur Laufbahn „S/technique“ laut OG3 in Frage kommen, wird demnächst erstellt und in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe „réforme administrative“ im Detail diskutiert werden. Den Gewerkschaften wur-

de zugetragen, dass die Angestellten von Flexistaff sich schlecht informiert fühlen über die einzuhaltenden Prozeduren zu Urlaubsbeantragung sowie über das Einsenden des Krankenscheines an die zuständige Dienststelle. Des Weiteren ist unklar, wo der Dienst beginnen und wo er enden soll. Die Generaldirektion ist in Kenntnis gesetzt über diese Problematik und sucht nach Lösungen für diese. Demnach wird unterschieden zwischen dem Personal welches auf kurze Dauer vom Flexistaff an eine andere Dienststelle ausgeliehen wird und jenem, das längerfristig eine Tätigkeit in einem anderen Dienstbereich ausüben soll.

Die „BLZ“ wird planmäßig in der Nacht vom 23. auf den 24. September einsatzbereit sein. Damit ein reibungsloser Abgang garantiert werden kann, werden alle Posten „El“ während dieser Zeit doppelt besetzt sein. Die Gewerkschaften befürchten, dass es im El-Bereich zu Per-

sonalengpässen kommen wird, da Fahrdienstleiter von den Stellwerken abgezogen werden sollen, um die Posten bei der „BLZ“ zu besetzen.

Da der 24. Dezember (Heiligabend) dieses Jahr auf einen Montag fällt, fragt die Personalseite, ob bei den Zentraldienststellen die Dienststellen nicht einfach geschlossen werden können. Dies auch in Hinblick um Heizkosten zu sparen. Wie schon in den vorangegangenen Jahren, soll auch in diesem Jahr, dem Personal erlaubt werden, über verschiedene Möglichkeiten dienstfrei zu nehmen und somit die betroffenen Dienststellen an diesem Tag ganz zu schließen. Alle Generaldirektion steht dem positiv gegenüber und wird eine schriftliche Mitteilung an alle Angestellten, welche Bedingungen einzuhalten sind, zur gegebenen Zeit erstellen.

Die Personalseite fragt, ob es nicht generell möglich sei, allen Kandidaten ihre Noten der Examensprü-

fungen mitzuteilen. Zurzeit ist dies nicht der Fall, was manchmal zu Diskussionen führen kann. Besonders Kandidaten, die eine ungenügende Note in einem oder mehreren Fächern in ihrem Examen hatten, würden gerne darüber informiert und wüssten sehr gerne über ihr Resultat Bescheid, um zu wissen wo die Probleme liegen. Leider sieht die Generaldirektion hier keinen Handlungsbedarf und es wurde lediglich vereinbart, dass gegebenenfalls die Kandidaten einen Termin mit Personalabteilung festlegen können, um Einsicht in ihre Akte zu kriegen und somit in Kenntnis gesetzt werden über die einzelnen Bewertungen, die sie in den Examen erhalten haben. Dies soll aber auf keinen Fall die Legitimität der Examensjury in Frage stellen.

Die neue Projekt Manager Leiterin des Personalbüros, Frau Schmit Michèle wurde den Delegierten vorgestellt. Vor Beginn ihrer Karriere bei der Luxemburger Eisenbahn war

sie bei der Raiffeisenbank in Luxemburg tätig. Sie studierte an der Universität Trier. Frau Schmit wurde eingestellt als Ansprechpartnerin zur Betreuung und Evaluation der Mitarbeiter sowie zur Koordination verschiedener Projekte aus dem Bereich RH. Die Delegierten wünschten Frau Schmit gutes Gelingen in ihrer neuen Aufgabe.

Auf Anfrage der Dienststellen „Trains et Matériels“ sowie „Gestion Infrastructure“, wurde vorgeschlagen den Personalbestand in den Laufbahnen A/6 „personnel mécaniciens“ (von 48 auf 52 Einheiten) und „techniciens S“ (von 15 auf 17) zu erhöhen. Dieser Entscheidung standen die Delegierten positiv gegenüber.

Gaby Birtz



Sektion AVL

Bericht der AVL-Betriebsdelegation

Am 19. Juni fand die Sitzung der AVL-Betriebsdelegation statt.

Kosten für Extrauntersuchungen

Die Entscheidung, ob die Kosten für Extrauntersuchungen, welche vom Arbeitsmediziner verlangt werden, von der Gemeinde bezahlt werden, steht noch aus. Laut AVL-Direktion soll die Personaldirektion der Stadt Luxemburg eine Lösung unterbreiten.

Fahrermangel, wieso?

Schon mehrmals wurde kurzfristig eine zusätzliche „Soustraitance“ eingeführt, damit die AVL-Angestellten des Fahrdienstes ihren jährlichen Urlaub nehmen können. Als Ursache für die Unterbesetzung des Personals wurde uns mitgeteilt, dass es schwierig ist Fahrer zu finden. Für die Beamtenposten fallen viele Kandidaten im Psychotest durch, außerdem dauert es sehr lange vom Moment der Ausschreibung der Posten bis zum Arbeitsbeginn des Fahrers.

Auch ist die Direktion der Meinung, dass die Fahreranzahl nicht heraufgesetzt wird, sondern eher kurzfristig auf „Sous-traitance“ gesetzt wird. Der Grund ist, dass man ansonsten eventuell Zusatzruhetage ausgeben muss, falls an verschiedenen Tagen nicht genug Dienste vorhanden sind für alle Fahrer.

Arbeitsschema

Gerne hätten die Fahrer, wenn das frühere Arbeitsschema 3-1 wiedereingeführt würde, welches vor einigen Jahren abgeschafft wurde, mit der Einführung der EU-Direktive 561 betreffend die Lenk- und Ruhezeiten. Die Direktion teilte mit, dass eine Diskussion in diese Richtung überflüssig sei, das aktuelle Arbeitsschema bleibt bestehen.

Kleiderkommission

Der sehnlichst erwartete „Fëschjerjilet“ (ärmellose „fleece“-Jacke) welcher bestellt sein sollte, lässt weiterhin auf sich warten. Scheinbar befindet sich der Brief für den Auftrag bei der DRH. Sollte der „Fëschjerjilet“ erst im Herbst oder Winter ankommen, kann er seine erste Schonfrist im Kleiderschrank der Fahrer verbringen.

Neue ITCS-Funkgeräte

Zu diesem Punkt gibt es bislang keine Änderungen, man warte zuerst auf die Einsatzbereitschaft der neuen Geräte.

Transport von Elektrorollstühlen

Seit einiger Zeit haben die Fahrer es mit einem Fahrgast zu tun, welcher den öffentlichen Transport regelmäßig mit seinem elektrischen Rollstuhl benutzt. Prinzipiell stellt dies auch kein Problem dar, leider kommt dieser Rollstuhl von seiner Größe aber eher einem Klein-



Foto: Alphonse Classen

wagen gleich, als einem Rollstuhl. Da der Fahrgast aber darauf beharrt, so behandelt zu werden wie jede anderer Fahrgast, besteht er darauf, nicht den Rollibus-Dienst sondern den regulären Linienbus zu benutzen. Dies ist in der Praxis aber des Öfteren nicht umsetzbar, was zu Konflikten mit anderen Fahrgästen führt. Dieser Punkt wurde jetzt an die Politik weitergeleitet, um eine Lösung, sowohl für die Fahrer als auch für die behinderten Fahrgast zu finden.

Volvo-Hybrid-Busse

Bei verschiedenen Volvo-Hybridbussen besteht weiterhin das störende Brummen, welches dazu führte, dass verschiedene Fahrer die Busse auswechseln ließen, wegen Kopfschmerzen. Die erste Serie dieser Busse soll sogar frühzeitig

abgestoßen werden, wenn man eine Lösung mit VOLVO gefunden hat. Die Heizungen wurden umgebaut, so dass zukünftig keiner mehr in eisiger Kälte verharren muss wegen mangelnder Heizleistung.

Probleme auf der Strecke

Eine Versammlung mit den Verantwortlichen des „Service de la Circulation“ und der „Voirie“ ist angepeilt. Hier soll im praktischen gezeigt werden, wo die Busfahrer tagtäglich mit Problemen auf der Strecke zu kämpfen haben. Die Hoffnung seitens der Fahrer ist groß, dass ein positives Resultat erzielt wird.

Zweites WC am Busbahnhof

Ein zweites WC wurde seitens der Fahrer gefordert,

um am Bahnhof den vielen dort anwesenden Fahrern gerecht zu werden. Die AVL-Direktion hat mitgeteilt, dass das autonome WC von der Endhaltestelle Kockelscheier-Patinoire am Bahnhof installiert wird, wenn das Projekt in Kockelscheuer mit der Freizeitanlage fertiggestellt ist, wo ein WC mit eingeplant ist.

Tourwechsel

Durch die vielen Infrastrukturarbeiten am Straßennetz, resp. arbeiten an der Trambahnlinie, wird es in den nächsten Monaten vermehrt zu Dienständerungen kommen, es wird versucht so gut wie möglich die Schichtlagen der Fahrer einzuhalten, wohlwissend, dass dies nicht immer möglich sein wird.

Die AVL-Delegierten des Landesverbandes

Luxtram

Ab 27. Juli erreicht die Tram die Stäereplaz

Am 10. Juli hatte die Luxtram den Begleitausschuss, an dem die Kameraden Alphonse Classen und René Birgen für den Landesverband teilnehmen, zu einer Berichterstattung über den aktuellen Fortgang des Tramp-Projektes eingeladen.

Dabei konnte ein zufriedener Generaldirektor den Teilnehmern mitteilen, dass die Straßenbahn ab dem 27. Juli gegen Mittag dem Publikum drei zusätzliche Haltestellen anbieten wird: Theater, Faïencerie und Stäereplaz/Etoile. Damit ist die Tram dem Stadtzentrum ein gutes Stück nähergekommen.

Trotz Schwierigkeiten im Zeitplan

Herr André Von der Marck ging noch einmal auf die Schwierigkeiten beim Bau dieses Abschnittes ein. Hierbei galt es besonders den „Pont Grande-Duchesse Charlotte“, welcher nie für eine Straßenbahntasse vorgesehen war, für eine solche zu ertüchtigen, an der Streckenführung entlang des städtischen Theaters darauf zu achten, dass keine Vibrationen und Geräusche die Aufführungen stören und die Tragfähigkeit der Decke des Parkhauses „Schuman“ zu garantieren.

Seit dem 21. Mai laufen nun die Tests für den neuen Abschnitt. In der ersten Woche wurde das Signalsystem, welche besonders für den eingleisigen Betrieb in der „Schefferallee“



während der Schueberfouer wichtig ist, geprüft. Ab der zweiten Woche erfolgten dann weitere Tests und die ersten Probefahrten, welche nachts stattfanden um die Abschlussarbeiten bei Tage nicht zu stören. Jetzt werden nach und nach die noch vorhandenen Absperrungen an den Baustellen entfernt und ab dem 16. Juli werden dann nach und nach immer mehr Straßenbahnwagen zwischen der jetzigen Endhaltestelle „Pfaffenthal – Kirchberg“ und „Stäereplaz/Etoile“ verkehren, allerdings ohne Reisende, da die Fahrten zur Personalschulung dienen.

Gratis bis zum 16. September

Offiziell wird die Verlängerung der Tram um drei Stationen am 27. Juli morgens eingeweiht. Nach der Jungfernfahrt, welche nach dem Eintreffen der geladenen Gäste gegen 9:30 Uhr das Betriebswerk auf dem Kirchberg um 10:15 Uhr verlassen wird und den anschließenden Reden und Banddurchschneiden wird der neue Abschnitt ab 12 Uhr allen Neugierigen frei zugänglich sein. In diesem Zusammenhang erklärte Herr Von der Marck, dass bis zum 16.

September die gesamte Straßenbahnlinie kostenlos genutzt werden kann. Dies werden wohl besonders die Benutzer der Parkhäuser auf dem Kirchberg während der Schueberfouer zu schätzen wissen. Herr Serge Hoffmann von der Stadt Luxemburg, ebenfalls Mitglied des Verwaltungsrates von Luxtram, ergänzte, dass die Tram die Bedienung der Schueberfouer ab dem Kirchberg übernehmen werde und dass es sonst keine Änderungen beim Busverkehr aus den anderen Stadtteilen zum Glacis geben wird.

Herr Von der Marck ging dann auf die Sicherheits-

bestimmungen während der Schueberfouer ein. Während dieser Zeit wird die Tram ja bekanntlich eingleisig durch die Allée Scheffer auf dem Gleis in Richtung Innenstadt führt werden. Auf dem Gleis in Richtung Kirchberg, welches in Beton verlegt ist, werden sowohl die Verkaufsstände als auch Absperrungen dafür sorgen, dass niemand auf das sich in Betrieb befindliche Gleis außer über die offiziellen Wege gelangt. Zusätzlich wird die Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahnwagen auf 20 km/h auf diesem Abschnitt gesenkt werden und zusätzliche Mitarbeiter von Luxtram

werden an Ort und Stelle für die Sicherheit der Benutzer sorgen.

Ab dem 16. September wird es dann auch zu den geplanten Änderungen im Busverkehr des RGTR kommen; nicht mehr alle Busse aus dem Westen des Landes werden dann weiter in Richtung Innenstadt oder Kirchberg fahren, sondern am Knotenpunkt „Stäereplaz/Etoile“ enden. Genauer wird der Verkehrsverbund anlässlich einer Pressekonferenz am 5. September den Benutzern mitteilen.

Zusätzliches Personal wird eingestellt

Wegen der Streckenverlängerung steigt auch der Personalbedarf an Fahrerinnen und Fahrern. Deshalb hat Luxtram jetzt, so Herr Von der Marck, jetzt zehn zusätzliche Mitarbeiter eingestellt und somit steigt die Anzahl der Trambahnfahrer auf 35

Einheiten; wenn die Tram Ende 2020/Anfang 2021 den Bahnhof erreicht, wird ein Bedarf an 50 Fahrerinnen und Fahrern bestehen. Herr Von der Marck teilte in diesem Zusammenhang mit, dass die Ausbildung der neuen Tramfahrer, welche im Mai eingestellt worden sind, fünf Wochen gedauert hat, sodass sie ab Anfang Juli für den Einsatz auf der verlängerten Strecke zur Verfügung stehen. Der Sozialkonflikt um den Kollektivvertrag wurde jedoch mit keinem Wort erwähnt.

Was das Rollmaterial betrifft, so sind im Augenblick neun Wagen vorhanden; von denen sind zu Spitzenstunden bis acht Wagen im Einsatz. Im Februar nächsten Jahres soll dann das zehnte Fahrzeug geliefert werden.

Verschiedenes

Herr Von der Marck bemerkte kurz vor den Fra-

gen der Teilnehmer, dass sich neben den Spitzenstunden am Morgen und Abend, wobei die abendliche Spitzenzeit länger andauert als die morgendliche, in der Mittagsstunde eine zusätzliche Nachfrage ergeben hat. Hier wird die Tram zur Fahrt zwischen der Arbeitsstelle und dem Restaurant genutzt; diese Nachfrage wird sich sicher steigern, wenn die Straßenbahn einmal den Glacis erreicht hat.

Eine der anschließenden Fragen der Mitglieder des Begleitausschusses befasste sich mit der unglücklichen Gestaltung des Mittelbahnsteiges an der Haltestelle „Pfaffenthal – Kirchberg“, bei der die Benutzer vor der wartenden Tram die Gleise überqueren müssen. Herr Von der Marck erklärte, dass dies wegen des Fahrradweges zwischen dem Eingang zur Standseilbahn und der Tramhaltestelle nötig gewesen sei. Er

erhoffe sich aber nach der Verlängerung der Strecke in Richtung „Stäereplaz/Etoile“ eine deutliche Verbesserung der jetzigen Situation.

Auf die Frage, wie es um den Notfallplan bei Pannen auf der Strecke stehe, antwortete Herr Von der Marck, dass man hier wie folgt vorgehen will:

1. man versucht, die Pannne in kürzester Zeit zu beheben,
2. man organisiert Teilfahrten indem von den bestehenden Weichenverbindungen Gebrauch gemacht wird,
3. man organisiert in Zusammenarbeit mit der Stadt Luxemburg einen Ersatzverkehr.

Auch die Frage nach der Erreichbarkeit einiger privaten Garagen auf der Place de l'Etoile durch Anwohner wurde seitens des Direktors der Luxtram erklärt.

Bemängelt wurden seitens eines Teilnehmers die überfüllten Abfalleimer an den Haltestellen. Hier antwortete Herr Von der Marck, dass die Kübel bis vor kurzem von der Stadt Luxemburg geleert wurden, nun aber eine private Firma damit befasst wurde. Diese habe aber offenbar das Ganze noch nicht im Griff.

Zu guter Letzt folgte noch die Frage nach dem gesamten Zeitplan und dies vor allem im Zusammenhang mit der Baustelle am Boulevard Royal. Hier zeigte sich Herr Von der Marck auch optimistisch, da die Koordination der Arbeiten mit allen Beteiligten hervorragend verlaufe. Ende 2020, spätestens aber Anfang 2021 wird man wie geplant vom Kirchberg bis zur Place de Paris mit der Tram fahren können.

René Birgen

Gratis Rechen- a «Code de la Route»-Kuren

Astellungsexamen fir de Buschauffeur

Vsp : Et dierf nees eifreg geléiert ginn. D'Datumer fir déi befiirstehend Astellungsexamen sti fest – wéi sech fir den «D1-Examen – agent de transport» aschreift, zielt et sech fir de 25. Januar 2019 ze preparéieren.

Text : Fir all déi Leit wou drunn interesséiert sinn sech dësem Examen ze stellen, kënne sech bei eis am Verband iwwer Telefon 48 70 44-27 oder 48 70 44-1 ee Léierdossier ufroen.

Mär organiséieren och nees gratis Rechen- a «Code de la Route»-Kuren. Jidderee wou un dëse Kure wëll deelhuele, kann sech iwwer déi selwecht Telefonsnummer bei eis aschreiwen. A wann et dann esou wäit ass, kritt där schrëftlech matgedeelt wou an zu wéi engem Zäitpunkt dës Kuren ofgehele ginn.

E. Kirsch



D'PARTEIE BEKENNE FAARW ZUR SCHOULPOLITIK



TABLE RONDE AM KADER VUM WELTDAG VUN DEN ENSEIGNANTEN

5. OKTOBER 2018

19.30 AUER AM CASINO SYNDICAL ZU BOUNEWEG/LËTZEBUERG

Sektor Pensionierte

Tagesfahrt nach Lüttich

Die diesjährige Tagesfahrt für die Pensioniertenabteilung am Freitag, den 28. September 2018 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 Absprache 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 Walonie.

16.30 Uhr: Ende der Rundfahrt im Stadtzentrum

Anschließend steht der weitere Aufenthalt zur freien Verfügung (Geschäfte, Terrassen usw.)
18.00 Rückfahrt nach Lux-

emburg über denselben Weg.

Anmeldungen sind bis zum 1. September zu richten an Marcel Arendt Tel. (691) 31 88 46 oder Guy Greivelding Tel. 621-23 46 64.

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





Vereenegung Péiteng • 18. Juli 2018

Invitatioun op eist grousst Summergrillfest

Léif Komerodinnen a Komeroden,

d'Vereenegung Péiteng vun eisem Landesverband hat an de leschte Joren nawell mat Schwieregkeeten ze kämpfen. Dat huet ënnert anerem dozou gefouert, dass bei der leschter Generalversammlung am Abrëll dëst Joer net all eis Memberen invitéiert goufen. Dat deet eis als engagéiert Gewerkschaftler immens leed. Mä setzen eis mat Häerz a Séil fir eise Verband, awer och fir eis Memberen an, ouni deenen hir Verdingschter d'FNCTTFEL haut net do géing stoen, wou se steet. Mä wësse genee, wat mä iech schëlleg sinn.

Mä, dat ass déi ganz nei Équipe ronderëm den neie Prääsident vun der Vereinigung Péiteng, de Marc Stoffel. Wou mä op der Generalversammlung am Abrëll héieren hunn, wéi et ëm d'Vereenegung Péiteng stoung, hu mä eis spontan gemellt, fir hir nees neit Liewen anzehauchen.

An esou hu mä als éischt Aktioun decidéiert, dass mä all eis Memberen (an dës Kéier ouni een ze vergiessen!) op e grousst Summergrillfest invitéieren, dëst och am Kader vum 100-jährege Bestoe vun eiser Vereenegung Péiteng.

Dofir wäert mä frou, wann s du, léif Komerodin, léiwe Komerod, eis Invitatioun acceptéiers a

Sonndes, den 2. September 2018 vun 11.00 Auer

un zesumme mat dengem Mann/Partner oder denger Fra/Partnerin mat eis géings feieren a grillen um

Lamadelainer Fëschweier

Mell dech w.e.g. bis den 28. August un um Tel. 621 289 133 oder bei stoffelm@pt.lu.

Villmools Merci am Viraus fir däi Versteedsdemech.

Zesumme packe mä dat! Zesumme maache mä eis Vereinigung nees stoark!

Den neie Comité vun der Vereenegung Péiteng

Vereinigung Luxemburg

Tagesausflug nach Maastricht

Der Sommerausflug der Vereinigung Luxemburg führte dieses Jahr am Freitag, den 27. Juli nach Maastricht in die Niederlande.

Die in der Provinz Süd-Limburg liegende Stadt Maastricht mit ihrem besonderen Flair zieht jeden Tag, besonders aber

wenn am Freitag Wochenmarkt ist, viele Besucher an. Darüber hinaus haben die Geschäftswelt und Gastronomie vieles zu bieten.

Von diesem Angebot machten auch die mitgeführten Mitglieder der Vereinigung Luxemburg Gebrauch. Auf dem Markt mit seinen unzähligen

Verkaufsständen konnte das eine oder andere Schnäppchen erworben werden. Die frisch gefangenen Heringe auf einem „Broodje“ fanden regen Anklang bei den Mitreisenden.

Das gemeinsame Mittagessen im Restaurant Mornus auf dem Marktplatz schmeckte vorzüglich.

Trotz der glühenden Hitze kam das anschließende Shopping nicht zu kurz. Eine einstündige Schiffsrundfahrt auf der Maas rundete das Programm ab.

Auf der Rückreise bedankte sich der Präsident der Vereinigung, Nico Wennmacher bei den Organisatoren Michel Dondelinger

und Norbert De Waha und lud die Mitreisenden zum Herbstausflug des Sektors Pensionierte des Landesverbandes am Freitag, den 28. September 2018 nach Lüttich ein.

Guy Greivelding



Foto: Gaston Ernster

Kindheitserinnerungen...

In diesen Wochen finden weitere größere Umbauarbeiten auf der Eisenbahnlinie Luxemburg-Kleinbettingen statt. Diese wurden seit langem vorbereitet und zum Teil in den vergangenen Jahren verrichtet, soweit sie den Zugbetrieb nicht zu viel störten. Andernfalls wurde der Verkehr für einige Wochen eingestellt.

Nun ist es an den Elektrifizierungsarbeiten, wo die Strecke vom belgischen 3000 Volt Gleichstrom auf den französischen 25000 Volt Wechselstrom umgeschaltet wird. So mit haben wir landesweit nur mehr eine Spannung im Schienennetz. Am 29. September 1956 wurde die Bahnverbindung nach Brüssel als eine der beiden ersten – neben der Strecke von Luxemburg nach Dieudenhofen – offiziell unter Strom gestellt. Fast 62 Jahren lang verkehrten alle Zuggattungen auf dieser internationalen Verkehrsachse mit der neuen Antriebstechnik. Da die luxemburgische Eisenbahngesellschaft CFL über keine Züge, die unter Gleichstrom fahren konnten, verfügte, übernahm die SNCB einen Teil der Leistung mit ihren

Lokomotiven und Triebwagen zwischen Arlon, Kleinbettingen und Luxemburg. Die restlichen Fahrten nach Bartringen, Kleinbettingen sowie die Ausladerzüge nach Mamer, Capellen und weiter nach Steinfort, Eischen und Nördingen auf der Attertstrecke wurden mit dem luxemburgischen Zugmaterial ausgeführt. Im Personenverkehr wurde teils luxemburgisches, teils belgisches Reisezugmaterial eingesetzt.

Ein paar Jahre meiner Kindheit, Ende der 1960er Jahre, verbrachte ich in Mamer. Mutter war frühere Eisenbahnangestellte und daher mit den Zügen vertraut. So nutzten wir die Bahn um nach Luxemburg-Stadt zu fahren, um einzukaufen und Vater kurz am Arbeitsplatz zu besuchen. Es kam auch gelegentlich mal vor, dass wir die immer stärker werdende Konkurrenz in Form vom Autobus nach dorthin oder zurück benutzten, der uns an der weit entfernten Arloner Strasse aussteigen liess. Hinter unserem Haus befand sich ein angebauter Schuppen, in dem wir öfters mit den Nachbarkindern spielten und der auch einen Blick auf die nahe liegende Bahnlinie gewährte. So kam es dann



Triebwagen 2103 nach Luxemburg-Kleinbettingen im Bahnhof Mamer am 10. März 2001. Im Hintergrund erkennt man die Masten der 3 kV-Oberleitungsanlage, welche auf der linken Seite das frühere dritte Gleis überspannten

vor, dass ich abends den belgischen Postzug vorbei fahren sah. Er ermöglichte den Briefverkehr zwischen Luxemburg und Belgien. Fast jeden Nachmittag in der Woche hörte man zwischen 14:00 und 15:00 Uhr das Heulen der Motoren der CFL-Rangierlokomotive der Serie 850/900, wenn diese ihre Wagen vom „Auslader“ hin und her schob. Der Bahnhof Mamer war zu jener Zeit sehr beliebt für den Warenumschlag. Die Bauern aus der Umgebung kamen hierhin „op de Waggon“, um ihre Waren abzuholen oder sie dort abzugeben. Sehr lange Zeit wurden unter anderem Heizöl, Koks und Kohlen mit der Bahn angeliefert. In Mamer lag auch ein drittes

Gleis, auf welchem der „Auslader“ seine Arbeit verrichten konnte. Diese bestand darin die vollen und leeren Wagen richtig einzureihen und sie gegebenenfalls zum nächstgelegenen Bahnhof, beispielsweise Capellen, zu steuern und auch das Personal auf diesen Zügen war damals vollauf mit diesen Aufgaben ausgelastet. Dies war noch die Zeit gewesen, wo in Sachen Güterverkehr bei der Bahn noch alles in Ordnung war. Unsere Kinder, können sich solche Züge heute nicht mehr vorstellen, da die Schieneninfrastruktur in dieser Form nicht mehr vorhanden ist. Meine Generation kann sich durch das brachliegende Eisenbahngelände vor Ort noch daran erinnern, wie es damals in den Bahnhöfen ausgesehen hat. Im Bahnhof Mamer wurden nun die letzten Zeitzeugen des dritten Gleises entfernt, die Oberleitungsmasten der 3000 Volt Gleichstromanlage, welche jenes Gleis überspannten ohne dass es elektrifiziert war.

Die Bahnstrecke nach Arlon hat in den letzten Jahrzehnten sehr große Änderungen erfahren. Die großen Bahnhofsgebäude von Bartringen und Klein-

bettingen wurden abgerissen und durch kleinere ersetzt, und noch bis vor kurzem, war jeder Bahnhof dieser Strecke an ein Anschlussgleis zu einem Industriebetrieb angegliedert. Erst kürzlich, hat auch der Bahnhof Capellen bedauerlicherweise seinen Anschluss zum NAMSA-Militärlager verloren, und in Kleinbettingen wurden die Schienen der früheren Attertlinie nach Hagen und Ettelbrück entfernt. Ein paar Meter dieser Verbindung werden vielleicht als Ausziehgleis neu verlegt, damit verschiedene Rangierfahrten zur Seite der Kleinbettin-ger Mühle weiterhin erfolgen können. In Bartringen wird weiterhin reger Güterverkehr bei den Tanklagern herrschen und in Mamer wird die Möglichkeit bestehen bleiben einzelne Wagen abzustellen.

Die Kleinbettin-ger Strecke wird für die kommenden Jahrzehnte instand gesetzt und jeder wünscht ihr weiterhin regen Schienenverkehr und, dass sie uns noch lange erhalten bleibt.

*Fotos und Text:
Romain Rech*



Am 12. Mai 1996 steht im Bahnhof Kleinbettingen auf dem Gleis der früheren Attertlinie ein Sonderzug, der nach Steinfort fährt

ASCFL Athlétisme Luxembourg

Neue CFL Straßenlaufmeister

Die CFL Straßenlaufmeisterschaften wurden dieses Jahr am 7. Juli in Feulen ausgetragen. Es war dies bereits die 35. Auflage dieses traditionellen Laufes.

Bei idealen Bedingungen wurden um 10 Uhr die 30 Teilnehmer auf die 10km Wendepunktstrecke geschickt. Unter den

Teilnehmer waren auch 6 Vertreter von der Post welche ebenfalls ihre Meisterschaften über die 10km austrugen.

Gleich nach dem Start setzten sich mit Toto Da Costa, Ronny Schanck und Tim Hoscheit gleich drei CFL-Läufer vom Rest des Feldes ab. Diese drei Athleten blieben dann auch bis zum Wendepunkt zu-

sammen bei welchem sich dann aber Toto Da Costa absetzen konnte und anschließend einem ungefährdeten Sieg entgegenlief. Gleichzeitig sicherte sich Toto Da Costa auch seinen ersten Meistertitel. Den zweiten Platz sicherte sich Ronny Schanck knapp vor den amtierenden Crossmeister Tim Hoscheit. Undankbarer Vierter im Rennen wurde

Oli Kass vor dem ersten Vertreter der Post Fränky Kayser. Zu erwähnen ist auch noch Platz 10 von Albert Recken der als einziger bei allen bisherigen Läufen an den Start gegangen ist.

Unter den 30 Teilnehmern waren auch 6 Frauen am Start. Hier konnte sich Claudine Weicherding (CFL) souverän in 48'29"

gegen die Konkurrenz durchsetzen. Somit konnte Claudine Weicherding sich auch den Meistertitel über die 10km sichern. Die Plätze zwei und drei belegten Sandra Kass (49'50") und Patricia Streitz (51'37"). Den Meistertitel der Post sicherte sich indes Nicole Weber.

Josy Bourgraff

Klassement

Platz	Name	Vorname	Verein	
1	DA COSTA	Toto	CFL	37'37"
2	SCHANCK	Ronny	CFL	38'47"
3	HOSCHEIT	Tim	CFL	39'04"
4	KASS	Olivier	CFL	39'39"
5	KAYSER	Fränky	Amicale POST Luxembourg	40'13"
6	SCHILTZ	Gilbert	CFL	41'07"
7	DIEDERICH	Patrick	Eichdall	41'29"
8	WEBER	Roland	CAD	41'47"
9	CONTER	Georges	Amicale POST Luxembourg	44'35"
10	RECKEN	Albert	CFL	44'47"
11	KETTELS	Steve	Ind.	
12	MÜLLER	Lex	Amicale POST Luxembourg	
13	WARKEN	Daniel	CFL	
14	HAHN	Norbert	CFL	
15	SAVINI	Robertino	Amicale POST Luxembourg	
16	WEICHERDING	Claudine	CFL	1. Frau
17	KISCH	Aly	CFL	
18	KASS	Sandra	Ind.	2. Frau
19	MANGEN	Michel	Police	
20	STREITZ	Patricia	Ind.	3. Frau
21	HERMES	Pit	Ind.	
22	WOLFF	Lucien	CFL	
23	WOLFF	Romain	CFL	
24	ADRIANO	Gianni	CFL-Mobility	2. Frau
25	KETTELS	Serge	CFL	
26	SCHMIT	Mike	CFL	
27	WEBER	Nicole	Amicale POST Luxembourg	4. Frau
28	BORMANN	Justina	Police	5. Frau
29	LUCIUS	Paulette	Amicale POST Luxembourg	6. Frau
30	SCHEER	Luc	CFL	



Golf Team CFL

Erneuter Vize-Europameister

Nach einer geschlossenen Mannschaftsleistung konnte sich unser Team bereits den 5. Titel des Vize-Meisters der Eisenbahngolfer- und Golferinnen in ihrer Vereinsgeschichte sichern.

Dieser 22. Europäische Wettbewerb für Eisenbahngolfer, fand in Neumarkt, in der Nähe von Nürnberg statt, vom 22. bis 24. Juni. Gespielt wurde auf dem schönen Platz in Habsberg, und war hervorragend organisiert vom Gastgeber Deutsche

Bahn. Wir waren mit einer Delegation von 18 Spielern angetreten.

Nationenwertung Samstag, 23. Juni

Gespielt wurde im Format 4 Ball-Best-Ball, das heißt jede Nation startet in 2er Teams. Unsere Teams setzten sich wie folgt zusammen:

Thinnes / Kirchen, Altmeisch / Altmeisch, Klein / Oliva, Posing / Staudt, Reusch / Primc, Manes E. / Jung,

Milbert / Lieners, Pigat / Scharz, Manes G. / Dittgen,

In Anbetracht der Regeln des Eurogolfs, welche Streichresultate vorsehen, je nach der Anzahl der Teams der verschiedenen Nationen, und daraus dann der Mittelwert berechnet wird, kam folgendes Endergebnis zustande:

1. Österreich, 41 Punkte
2. Luxemburg, 40 Punkte
3. Frankreich, 40 Punkte
4. Deutschland, 39,7
5. Schweiz, 39,4
6. Belgien, 36,5

Bestes Teamergebnis des gesamten Turniers erzielte unser Team Kirchen Jeannot / Thinnes Paul mit fantastischen 47 Nettopunkten.

Bei den Spezialwertungen erzielte unser Spieler Oliva Feliciano den Longest Drive.

Euroscramble am Sonntag, 24. Juni

Gespielt wird hier in 4er flights, die sich gemischt aus verschiedenen Nationen zusammensetzen. Dieser Turniertag dient

zur Festigung der bestehenden Freundschaften die sich über die 22 Jahre wo der Eurogolf besteht, aufgebaut haben.

Bei den 3 ersten Plätzen der Wertung waren erneut unsere Leute Spitze mit Altmeisch Yves, Scharz Alain und Thinnes Paul in ihren jeweiligen Flights vertreten.

*Gust Klein,
Präsident des GC CFL*



Unser erfolgreiches CFL – Team



Bestes Team des Turniers, Kirchen Jeannot und Thinnes Paul



Oliva Feliciano erzielte den längsten Schlag des Turniers

Championnat Golf Club CFL

David Lieners CFL-Meister 2018

Die Meisterschaft der CFL Golfer endete mit dem Meistertitel für David Lieners.

Die Meisterschaft ging wie üblich über 3 Runden, wobei 2 gewertet wurden. Nach einem spannenden Finale auf dem Golf de Preisch, konnte sich David Lieners mit 41 Punkten behaupten, vor Agostini Armand mit 38 Punkten und Staudt Patrick mit 37 Punkten.

Auf dem 4. Platz kamen gemeinsam Manes Ed, Posing Leo und Dittgen Jean-Paul mit 34 Punkten. Insgesamt 20 Spieler kamen in die Wertung.

Beste Dame wurde Manes Ginette, vor Altmeisch Lorédana und Butti Francine.

Bestes Nettoergebnis der Meisterschaft erzielte Thinnès Paul, vor Primc Adrien und Manes Ginette. Zu erwähnen ist noch, dass insgesamt 67 Spieler und Spielerinnen an den 3 Runden teilnahmen, was beweist, dass der Golf Club CFL sich nicht um seinen Nachwuchs sorgen muss.

Gust Klein



v.l.n.r. Vize-Meister Agostini Armand, Meister David Lieners, 3. Patrick Staudt.

Freundschaftsspiel in Sandweiler

Für einen guten Zweck gespielt



Während in Russland die Fußballweltmeisterschaft begonnen hatte, kamen zeitgleich zwei Eisenbahnermannschaften auf dem Rasen in Sandweiler zusammen um ein Freundschaftsspiel auszutragen. Im Gegenteil zu Russland, standen in Sandweiler keine großen Herausforderungen für die Mannschaften auf dem Spiel. Es wurde „nur“ ein Freundschaftsspiel zwischen dem FC Ateliers CFL Luxemburg und dem FC Eisenbahn 97 ausgetragen. Beide Mannschaften gaben ihr Bestes um die Partie zu gewinnen und schlussend-

lich konnte die Mannschaft des FC Ateliers CFL Luxemburg das Spiel mit drei zu null für sich entscheiden. Am Ende des Tages wurden zwei wohltätige Organisationen vom FC Ateliers CFL Luxemburg mit jeweils einem Scheck finanziell unterstützt. Es waren dies zum ersten die Fondation „Wonschstät“ und zum zweiten an „Waertvollt Liewen“. Beide Organisationen bedankten sich bei den Fußballern für die Unterstützung.

Alphonse Classen

Delémont (Schweiz)

Vierte bei Länderturnier im Volleyball

Vom 25. bis 27. Mai fand dieses Jahr das 4 - Länderturnier der Eisenbahner im Volleyball in Delémont statt, der größten Gemeinde des Kantons Jura. Die 4 teilnehmenden Länder waren: Deutschland, Schweiz, Tschechien und Luxemburg.

Nachdem die Luxemburger Delegation am frühen Freitagmorgen mit der Bahn Richtung Delémont gestartet war, spielte unsere Mannschaft am Freitagabend, ähnlich wie letztes Jahr, im ersten Spiel gegen Titelverteidiger Deutschland. Dieses Jahr hatte die Luxemburger Mannschaft um Coach Kolodka ein bisschen mehr Potential, da mehrere neue junge Spieler zur Verfügung standen. Dennoch konnte man den großgewachsenen Deutschen Volleyballspielern im ersten Satz nichts entgegensetzen, so dass dieser Satz mit 12-25 verloren ging. Im zweiten Satz lag man dann lange in Führung und man konnte die deutsche Mannschaft phasenweise vor größere Probleme stellen, dieser Satz ging dennoch zum Schluss mit 22-25 verloren. Im dritten Satz war dann ein bisschen die Luft raus und man verlor diesen mit 14-25. Im parallel angesetzten Spiel Schweiz gegen Tschechien vermochte sich der Gastgeber Schweiz klar mit 3-0 gegen Tschechien durchzusetzen. Im zweiten Spiel am Samstagmorgen spielte die CFL Mannschaft dann gegen Tschechien. Auch hier konnte man phasen-

weise wieder sehr schöne Ballwechsel von der Luxemburger Mannschaft bestaunen. Dennoch konnte man zu keinem Zeitpunkt die tschechische Mannschaft in Bedrängnis bringen und somit gab man auch dieses Spiel 3-0 in den Sätzen ab.

Im anderen Spiel spielte Deutschland gegen die Schweiz. Sicherlich war allen klar, dass es eine ganz schwere und knappe Entscheidung geben wird. Die Kollegen aus der Schweiz wollten unbedingt die Niederlagen gegen Deutschland aus den Jahren 2016 und 2017 vergessen machen. Ein an Höhepunkten und Spannung nicht zu überbietendes Spiel ging bis in den fünften Entscheidungssatz der schon richtungsweisend für den Turniersieg sein sollte. Am Ende konnte sich Deutschland nach spannenden Sätzen mit 3-2 gegen die Schweiz durchsetzen, sodass sie der Titelverteidigung ein ganzes Stück näher kamen.

Am späten Nachmittag fanden dann noch die beiden letzten Begegnungen statt. Deutschland spielte gegen Tschechien und Luxemburg gegen die Schweiz. Die Beine der Luxemburger wurden immer schwerer, sodass man nicht mehr an die guten Leistungen der beiden vorangegangenen Spiele anknüpfen konnte. Dieses Spiel ging dann auch klar mit 3-0 zugunsten der Schweizer zu Ende, wobei man aber jedes Mal über die 10 Punkte hinauskam. Im parallel angesetzten Spiel Deutschland gegen Tschechien musste Deutschland nur auf einen

Resultate:

Luxemburg - Deutschland 0-3 (12-25 / 22-25 / 14-25)

Schweiz - Tschechien 3-0

Luxemburg - Tschechien 0-3 (19-25 / 17-25 / 13-25)

Schweiz - Deutschland 2-3

Luxemburg - Schweiz 0-3 (14-25 / 12-25 / 13-25)

Deutschland - Tschechien 3-0

Finale Rangliste: 1. Deutschland 2. Schweiz 3. Tschechien 4. Luxemburg



Vordere Reihe von links: Pit Kaspar, Pol Forster, Georges Wolter, Felix Polfer, Cremer Jerome

Hintere Reihe von links: Jeff Pividor, Roland Hoffmann, Guy Lux, Alain Bombardella, Jean-Marie Bollendorff, Marc Kolodka (coach)



Satzgewinn hoffen um zur Titelverteidigung zu gelangen. Die Deutschen ließen dann auch nichts mehr anbrennen, sodass der alte und neue Titelträger Deutschland hieß. Das Spiel endete mit 3-0 für Deutschland.

Bei der Siegerehrung, die in freundschaftlicher Atmosphäre stattfand, saßen dann alle Mannschaf-

ten im Restaurant zum gemeinsamen Abendessen zusammen, welches mit der obligatorischen Siegerehrung seinen Abschluss fand. Am späten Abend nach dem Champions League Finale, begab man sich dann noch auf das Stadtfest in der Altstadt.

Nächstes Jahr wird man sich dann voraussicht-

lich in Bulgarien bei den USIC-Weltmeisterschaften wiedersehen.

Alle Eisenbahner die Interesse und Spaß am Volleyball haben können sich bei Alain Bombardella alain.bombardella@cfl.lu Tel. Nr.: 4990 5593 oder bei Georges Wolter georges.wolter@cfl.lu Tel.Nr.: 4990 5878 melden.

Spurensuche im Sommer:

Monorails in Kerry und am „Glacis“

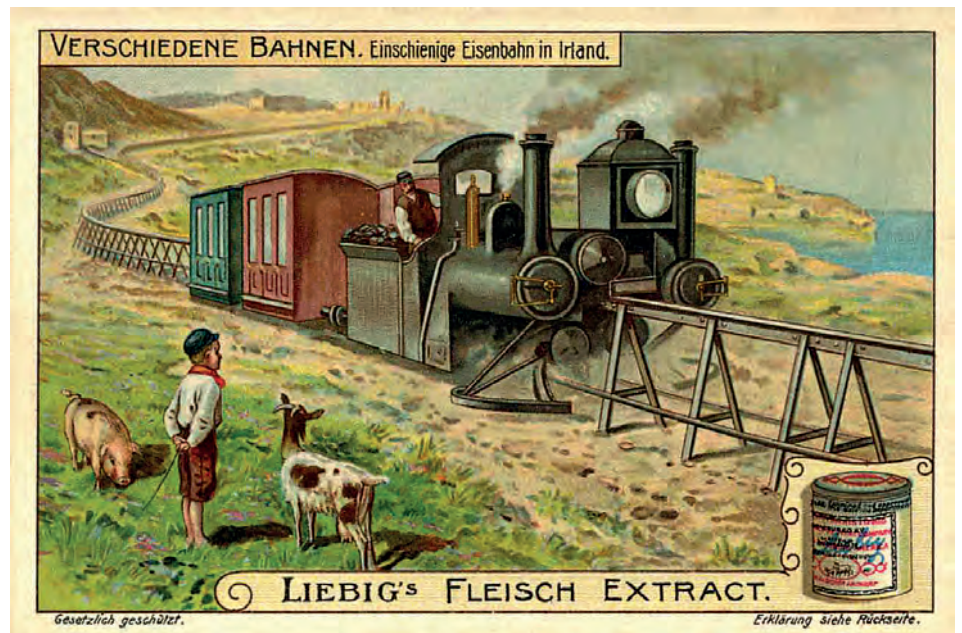
**Sommerzeit ist Feri-
ezeit und aus aktuel-
lem Anlass besuchen
wir dieses Jahr die
grüne Insel Irland, wo
einst Eisenbahnge-
schichte geschrieben
wurde. Nach dem gro-
ßen Erfolg der Tram-
bahn auf Kirchberg
und deren ersten Ver-
längerung nach der
„Stäreplatz“, wird
diese in Kürze das
Zentrum der Haupt-
stadt erreichen und
den Hauptbahnhof,
von wo aus es dann
in Richtung Howald
weiter gehen wird.**

Und später in den Süden mit einer vorgeschlagenen und auch wohl vorgesehenen Express-Tram, nachdem verschiedene Varianten überprüft wurden, darunter auch die einer Monorail, oder Einschienenbahn, welche allerdings aus verschiedenen Gründen wohl nicht gebaut werden wird. Die Geschichte des Monorails ist allerdings eine sehr interessante. Erfunden und patentiert wurde sie im Jahr 1821 vom Briten Henry Robinson Palmer. Im englischen Cheshunt wurde die erste

Einschienenbahn für den Ziegeltransport gebaut und am 25. Juni 1825 in Betrieb genommen. Die Fahrzeuge wurden von einem Pferd gezogen und hingen unterhalb einer Schiene. Der französische Ingenieur Charles Lartigue errichtete 1875 in Algerien eine Einschienenbahn von Oran nach Damesne, deren Wagen von Maultieren gezogen wurden aber bereits 1881 wieder eingestellt werden musste.

Der große Durchbruch dieser sogenannten Lartigue-Einschienenbahn gelang allerdings im Jahre 1888 mit der Inbetriebnahme der „Listowel und Ballybunion Railway“. Sie verband die Orte Listowel und Ballybunion in County Kerry in Irland miteinander und wurde sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eingesetzt. Eröffnet wurde die Dampfeisenbahn am 29. Februar 1888 und war die weltweit erste kommerziell genutzte Einschienenbahn.

Verewigt wurde sie sogar in der Eisenbahnkollektion der damals beliebten Lie-



big-Sammelbilder, Werbe-Beigaben zum gleichnamigen Fleischextrakt, im Jahre 1910. Der Beigleittext dazu gibt folgenden Aufschluss: „Die einschienenige Eisenbahn wird vielfach als die Schnellbahn der Zukunft bezeichnet, da auf ihr Entgleisungen, selbst bei einer Geschwindigkeit von 180 Kilometer in der Stunde ausgeschlossen sind. In Irland hat man bereits mehrere derartige mit Dampf betriebene Bahnen gebaut. Die auf unserem Bildchen dargestellte 24 Kilometer lange Bahn verbindet den Seebadeort Ballybunion an der Küste der Grafschaft Kerry mit dem Binnenland. Die auf der einzigen Fahrchiene laufenden Räder sind verborgen, so dass Lokomotive und Wagen, die gewissermaßen rittlings auf dem Geleise sitzen, vorüberzugleiten scheinen.“ Eines der größten Probleme war wohl das Ausbalancieren der Fahrzeuge,

welche für eine Fahrt so besetzt werden mussten, dass das Gewicht auf jeder Seite des Wagens ungefähr gleich war. So hieß es: „Sollte eine einzelne Kuh zum Markt gebracht werden, mussten zum Gewichtsausgleich auf der anderen Seite des Güterwagens zwei Kälber mitgeführt werden, die dann – jedes auf einer Seite des Wagens – wieder zurückgefahren werden mussten.“

Dieser Monorail wurde 36 Jahre lang betrieben, wurde jedoch 1924 aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt. Eisenbahnfreunde errichteten nach den alten Vorlagen eine einen Kilometer lange Nachbildung der historischen Eisenbahn, welche seit 2003 als Museumsbahn in Betrieb ist und sich großer Beliebtheit erfreut. Sie setzt allerdings eine äußerlich den früheren Dampflokomotiven nachgebildete Diesellokomotive ein.

Monorails eroberten nicht die Welt im Gegensatz zu den „Zweischienern“, aber einige berühmte Exemplare finden sich weltweit wie der erfolgreiche moderne Monorail in Moskau oder die legendäre Schwebebahn in Wuppertal.

Auch in Luxemburg kann man in wenigen Tagen auf dem „Glacis“ einen Monorail fahren. Obwohl unsere neue Trambahn sanft um die dann eröffnete „Schueberfouer“ herum gleitet, sollte man einen Halt einlegen und Geisterbahn fahren. Geisterbahnwagen fahren nämlich ähnlich auch entlang nur einer Schiene, die die Betriebsspannung über Schleifkontakte liefert und die motorgetriebenen Wagen, dessen Antriebs-Lufträder auf dem Holzboden daneben rollen, um enge Kurven lenkt.

Pierre Buchholz

