

Echternach

## Eine Ära neigt sich dem Ende zu!



Foto: Jos Emeringer

Am 15. September 2018 sollen die Busse den provisorischen Haltepunkt auf der „Roam“ im Ortsteil „Bréil“ ansteuern. Das rechts neben der Einfahrt zum neuen Busbahnhof gelegene Einfamilienhaus wird für diesen Zweck abgerissen. In einem späteren Schritt wird aus der Übergangslösung der neue Busbahnhof entstehen

Lesen Sie weiter Seite 4

### Sanfter Wiedereinstieg



Am 1. Januar 2019 werden eine Reihe Neuerungen bei längerer Krankheit von Arbeitnehmern in Kraft treten,...

Seite 6

### Bericht CFL Cargo Delegation



Am 11. Juli 2018 traf sich die Personalvertretung mit der Direktion der CFL Cargo zu ihrer zweiten Sitzung des Jahres 2018.

Seiten 7-8

### Neue Dienstreisen erwiesen sich als Totgeburt



Am 1. August 2018 zu Beginn der Ferienzeit wurden beim TICE neue Dienstreisen eingeführt. Trotz der beruhigten Verkehrslage...

Seite 13

### Frauen in Männerberufen Immer häufiger der Fall



Frauen arbeiten seit längerem Zeitraum in Männerdomänen und beweisen, dass sie auch hier ihren Mann stehen.

Seite 18

### Die Wachstumsfrage und Verteilungsgerechtigkeit



Zurzeit wird die Wachstumsfrage, von politischen Parteien, Organisationen der Zivilgesellschaft und in Zeitungskommen-taren...

Seite 20



Fernand Schiltz  
Vizepräsident ÖD

# Ein Sommerloch das keins war !

Liebe Leserinnen und Leser des Signals erlauben Sie mir, kurz vor der „Rentrée“ eine Zusammenfassung der Sommermonate zu wagen. Die Ferienzeit in Luxemburg, wie auch in anderen europäischen Ländern, ist durch viel Stillstand gekennzeichnet, dies mit Ausnahme des Individualverkehrs der Dank Kollektivurlaub, Schulferien und Jahresurlaub wieder zügig und fließend über unsere Straßen rollt.

Jedoch gestaltete sich der Sommer 2018 irgendwie anders als seine Vorgänger. Er zeigte uns deutlich auf, wie menschliches Handeln einerseits, und Untätigkeit andererseits negative Folgen für unsere Entwicklung und die Entwicklung unseres Landes haben können.

## Klimawandel hausgemacht!

Die anhaltende Hitzewelle die als zweiter Jahrhundertssummer bezeichnet wurde, und erst vor einigen Tagen durch mildere Temperaturen mit ersten Niederschlägen beendet wurde, hat uns deutlich unsere Grenzen gegenüber Naturphänomenen aufgezeigt. Die anfängliche Freude an der immerwährend vom Himmel strahlenden Sonne mit stetig hohen Temperaturen verflog schnell. Missernten in der Landwirtschaft, europaweit verheerende Waldbrände, den Tourismus störende Blaualgen, die angeschlagene Gesundheit besonders unserer älteren Mitbürger/innen und die Nachricht vom rapi-

den Schmelzen des ewigen Eises in der Antarktis zeigen deutlich auf wie schnell Eingriffe unsererseits in die natürlichen Abläufe sich verheerend auf unser Leben auswirken können.

## Eine nie endende Flüchtlingsdiskussion in Europa.

Ob CSU Minister Horst Seehofer, Italiens Innenminister Salvini, um nur diese beiden rechtsgerichteten Politiker zu erwähnen, man wurde nicht müde Angst vor Überbevölkerung zu schüren und Armut in den eigenen Ländern gegen Hunger und Krieg in Dritt Ländern aus zu spielen. Schließlich stehen in Bayern Landtagswahlen vor der Tür mit einer immer stärker werdenden rechtsradikalen AfD und die rechtsradikale Lega Nord möchte ihre Machtposition in Italien festigen. Dem Gebot Menschen in Not zu helfen und der historischen Tatsache, dass wir alle irgendwann Flüchtlinge waren und alle einen Migrationshintergrund haben, wurde jedoch nur am Rande Rechnung getragen.

## Vom fairen Handel zum Handelskrieg.

Der Landesverband war in Luxemburg mit anderen ONG's Vorreiter einer europaweiten Petition um Handelsverträge transparenter und offener zu gestalten, ohne soziale Einbußen befürchten zu müssen. Diese Petition wurde erfolgreich an das

europäische Parlament verschickt um dort diskutiert zu werden. Der amerikanische Präsident jedoch hat ganz andere Pläne und eingegangene Verpflichtungen und Abkommen kümmern ihn nicht. Heute bestehen Handelskriege der USA mit China, der Türkei, Japan sowie der EU und mit dem Iran über das Atomabkommen. Von gemeinsamen Handelsverträgen und fairen Handelsbedingungen wird schon lange nicht mehr gesprochen.

## „Zesumme Staark“

Betrachtet man diese sommerpolitische Wetterlage und die Tatsache, dass wir kurz vor den Landeswahlen stehen, so soll unser Leitmotiv das „Zesumme staark“ auch die Antriebsfeder für die sozialpolitische Rentrée sein. Zusammen bedeutet den Menschen in den Mittelpunkt des Handelns zu stellen und mit Solidarität und Zusammenhalt für eine gerechtere Welt zu sorgen. Eine Welt die wir nachhaltiger und offener gestalten müssen. Dies sind wichtige Eckpfeiler unserer zukünftigen Politik im Hinblick auf die anstehenden Sozialwahlen im öffentlichen Dienst, die Kollektivvertragsverhandlungen bei der Tram und zukünftige Herausforderungen bei der Eisenbahn. Nur zusammen sind wir stark. Und übrigens macht es Spaß in einem solidarischen Team zu arbeiten.

Haben Sie es schon ausprobiert?

2019/2020

## Déi eng soe Kalenner, déi aner Annorama

Léif Komerodinnen a Komeroden, den Annorama 2019/2020 ass eraus. Wien dorunner intres-  
séiert ass, ka sech dee bei eis an d'Stroosbuergerstrooss (Nr. 51 an der Stad) siche kommen. Op Wonsch kënnen mir iech dësen och schécken. Weider Informatiounen ënner Tel.: 48 70 44-1.

2019

Jours fériés  
Nouvel An: 01.01.19  
Lundi de Pâques: 23.03.19  
Fête du Travail: 01.05.19  
Assommoir: 08.05.19  
Lundi de Pentecôte: 10.06.19  
Fête nationale: 23.06.19  
Assommoir: 01.07.19  
1er jour de Noël: 25.12.19  
2ème jour de Noël: 26.12.19  
Sécher: 1.01.2020

Vacances scolaires  
Noël: 22.12.18 - 06.01.19  
Carnaval: 16.02.19 - 24.02.19  
Pâques: 08.04.19 - 22.04.19  
Pentecôte: 23.05.19 - 02.06.19  
Vacances d'été: 13.07.19 - 15.08.19  
Toussaint: 26.10.19 - 03.11.19  
Noël: 21.12.19 - 05.01.20

Tél.: 48 70 44 - 1  
secretariat@landesverband.lu  
www.landesverband.lu

JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
1 <sup>er</sup> Noël An	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup> Fête de Travail	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup> Toussaint	1 <sup>er</sup>
2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>	2 <sup>nd</sup>
3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>	3 <sup>rd</sup>
4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>	4 <sup>th</sup>
5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>	5 <sup>th</sup>
6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>	6 <sup>th</sup>
7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>	7 <sup>th</sup>
8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>	8 <sup>th</sup>
9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>	9 <sup>th</sup>
10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>	10 <sup>th</sup>
11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>	11 <sup>th</sup>
12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>	12 <sup>th</sup>
13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>	13 <sup>th</sup>
14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>	14 <sup>th</sup>
15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>	15 <sup>th</sup>
16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>	16 <sup>th</sup>
17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>	17 <sup>th</sup>
18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>	18 <sup>th</sup>
19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>	19 <sup>th</sup>
20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>	20 <sup>th</sup>
21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>	21 <sup>st</sup>
22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>	22 <sup>nd</sup>
23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>	23 <sup>rd</sup>
24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>	24 <sup>th</sup>
25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>	25 <sup>th</sup>
26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>	26 <sup>th</sup>
27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>	27 <sup>th</sup>
28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>	28 <sup>th</sup>
29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>	29 <sup>th</sup>
30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>	30 <sup>th</sup>
31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>	31 <sup>st</sup>

Paramètres sociaux

## Valables à partir du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> août 2018, ainsi que pour un enfant ouvrant déjà droit à l'allocation familiale avant le 1<sup>er</sup> 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 : 19,6868 €

Employés ne bénéficiant pas encore du régime de pension des fonctionnaires, employés privés ainsi qu'éléments de rémunération non pensionnables : 18,6415 €

### In Memoriam

Gengler-Plier Marie-Josée, Rédange/Attert	1932 - 2018
Grisius Joseph, Rollingen/Mersch	1939 - 2018
Heuschling-Kemp Nelly, Niederaanven	1936 - 2018
Jeger Robert, Perl-Wochern	1941 - 2018
Kieffer-Schuller Margot, Echternach	1931 - 2018
Kremer-Hack Madeleine, Diekirch	1918 - 2018
Lucas-Schockmel Anne, Rollingen	1925 - 2018
Marx Jean, Wecker	1934 - 2018
Moris Roger, Bertrange	1933 - 2018
Rasquin Pierre, Luxembourg	1919 - 2018
Reuter-Pavlovic Cathérine, Luxembourg	1923 - 2018
Schneider Nelly, Luxembourg	1936 - 2018
Schroeder-Lazzarini Maisy, Bettembourg	1936 - 2018
Stemper René, Steinsele	1942 - 2018

### Le Signal 2018

numéro	clôture de rédaction	parution
10	4 octobre	12 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, 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

# Eine Ära neigt sich dem Ende zu!

**Am 27. Mai 1964 fand die letzte Zugfahrt zwischen Diekirch - Echternach statt.**

Die Strecke wurde anschliessend durch den Busdienst ersetzt und hatte somit ausgedient. Am 31. Mai 1964 schlossen sich definitiv die Türen für den Zugverkehr, und bis heute werden die Reisenden auf ihren Fahrten

mit Bussen bedient. Kurze Zeit später, am 12. Juni 1964, fand auch die letzte Fahrt im Güterverkehr auf diesem Schienennetz statt, und fortan war die Strecke Diekirch - Echternach weder von Wichtigkeit, noch von Bedeutung für den Zugverkehr.

Es folgte am 31. Mai 1964 die nächste Schliessung auf dieser Strecke.

Die Zugfahrten zwischen Echternach - Luxemburg wurden ebenfalls unwiderruflich eingestellt, und 10 Jahre später, im Jahre 1974, wurde dann schlussendlich auch der Bahnhof in Echternach abgerissen. In der Folgezeit entstand ein Busbahnhof in Echternach, und eine neue Ära begann..... die bis heute andauert.

## Eine neue Ära beginnt....

Am 15. September 2018 sollen die Busse den provisorischen Haltepunkt auf der „Roam“ im Ortsteil „Bréil“ ansteuern. Das rechts neben der Einfahrt zum neuen Busbahnhof gelegene Einfamilienhaus wird für diesen Zweck abgerissen. In einem späteren Schritt wird aus der Übergangslösung der neue Busbahnhof entstehen. Er soll moderner und strategisch besser gelegen sein, aber ist dem wirklich so?

Momentan haben Berufspendler in Echternach während den Spitzenstunden mit Staus in der rue Maximilien, der rue Ermesinde, der route de Luxembourg sowie in der rue des Remparts zu kämpfen. Wie die Verkehrsproblematik in nächster Zukunft in Echternach gelöst werden soll bleibt unklar.

Nach dem Umzug der Busse, kann in Echternach der alte Busbahnhof nach den Vorlagen des vom Gemeinderat verabschiedeten „Masterplan Gare“ neu gestaltet werden. Das Erscheinungsbild an der Sauer wird sich komplett verändern. Vorgesehen sind eine Sporthalle, ausschließlich für das Lyzeum, eine neue kommunale Sporthalle, zusätzliche Räume für die Kinderbetreuung sowie eine Ausweitung des Schulkomplexes.

Bevor die Neugestaltung des alten Bahnhofareals in Angriff genommen werden kann, muss die frühere CFL-Busgarage an die Peripherie der Stadt Echternach verlegt werden.

Voraussichtlich bis Mitte nächsten Jahres, soll eine neue Busgarage der CFL, sowie neue Räumlichkeiten für die regionale Zweigstelle der Strassenbauverwaltung dort entstehen. Derzeit laufen die Bauarbeiten auf dem 1.6 Hektar großen Grundstück, gegenüber der Kläranlage in Echternach, auf Hochtouren.

### Automaten statt Fahrkartenschalter

Bedingt durch den Abriss des alten Busbahnhofs wird Ende September 2018 der Fahrkartenschalter seine Türen definitiv schließen. Leider wur-



## Kommentar

den im neuen Bahnhofkomplex keine Fahrkartenschalter mit eingeplant. Was könnte die Erklärung sein, weshalb es im neuen Busbahnhof keine Schalter mehr geben wird?

Bevor ein Fahrkartenschalter seine Türen schließt, werden die Verkaufszahlen geprüft, die Öffnungszeiten werden nach monatelanger Studie optimiert und eine Anpassung der Öffnungszeiten an die Kundenbedürfnisse wird erstellt. Auf den ersten Blick erscheinen diese Einschränkungen aber nicht sonderlich dramatisch.

Jedoch bedingt durch diese Anpassungen, werden die Verkaufszahlen am Fahrkartenschalter dramatisch rückläufig und dieser wird geschlossen.

Gegenüber einem unpersönlichen Automaten, hat der Kunde am Fahrkartenschalter den Vorteil, von einem geschulten und motivierten Personal seine Fahrkarte zu kaufen und darüber hinaus, Reiseinformationen jeglicher Art zu beziehen. Dieser Verkauf wird nun künftig vom Fahrkartenautomaten übernommen!

Weitere Informationen muss der Fahrgast sich selbst über Internet besorgen.

Muss man sich mit dieser neuen Entwicklung der öffentlichen Dienstleistungen wirklich anfreunden, da besonders ältere Menschen oder Ortsunkundige das Bedürfnis nach kompetenter Auskunft haben?!

Ist es noch „Dienst am Kunden“ wenn ich als Fahrgast von einem Automaten bedient werde?

### Kostengünstiger für den Anbieter ist es allemal!

Eine Ära endet, eine andere beginnt. Die Zeiten ändern, oft nicht zu unserem Vorteil....



Labor Day

# «Programmes électoraux scrutés à la loupe»

**Le cimetière américain de Hamma accueilli la commémoration du Labor Day, l'équivalent aux États-Unis de notre 1<sup>er</sup> Mai, pour rendre hommage, comme chaque année depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, au général Patton, ainsi qu'aux jeunes travailleurs américains qui, en tant que soldats, ont payé de leur vie la libération du joug nazi du Luxembourg.**

Représentants de l'OGBL, de la FNCTTFEL, de la CSL, mais aussi du monde politique, dont le vice-Premier ministre, Étienne Schnei-

der, le ministre des Finances, Pierre Gramegna, et le président de la Chambre, Mars Di Bartolomeo, ont honoré la mémoire des soldats américains tombés au pays. Après le souvenir, place à l'avenir : les élections législatives approchent à grands pas et les représentants des syndicats OGBL et FNCTTFEL-Landesverband ont annoncé que les programmes électoraux des différents partis, en vue des élections législatives du 14 octobre, « seront scrutés à la loupe, car nous, syndicats, devront ensuite négocier avec les partis au pouvoir », selon les termes de Nico Wennmacher, ancien président

de l'Association nationale FNCTTFEL-Landesverband. Comprendre qu'aucun des deux syndicats n'a (encore?) donné de consignes de vote. Cela étant, Nico Wennmacher a tout de même mis en avant le fait qu'« un parti, qui n'entend pas s'engager en faveur de la hausse de 10 % du salaire social minimum (SSM), doit, dès lors, arrêter de parler de croissance, tous azimuts. »

## «Croissance, climat et qualité de vie»

Pour sa part, le président national de l'OGBL, André Roeltgen, a remis sur la

table les revendications de son syndicat, en perspective de l'annonce éventuelle de futures consignes de vote : « Nos consignes iront en faveur des partis qui, outre l'augmentation du SSM, s'engageront pour une augmentation générale des salaires, pour une réduction des inégalités sociales, pour un système de pensions auquel on ne touchera point, et pour un arrêt des privatisations d'entreprises. »

Le tout devra être couplé aux perspectives futures d'emploi et, donc, aux défis liés à la digitalisation, tout en respectant une croissance respectant les impératifs de développe-

ment durable, notamment au niveau des politiques climatiques. « Nous avons besoin d'énormes investissements pour ce faire, car la lutte contre le changement climatique est inévitablement liée à la qualité de vie », a conclu André Roeltgen, en évoquant « une transition conditionnée par ces aspects ».

*Source : Le quotidien/  
Claude Damiani*



Neues bei Krankheit und Pflege

# 78-Wochen-Regelung Sanfter Wiedereinstieg ins Berufsleben

**Am 1. Januar 2019 werden eine Reihe Neuerungen bei längerer Krankheit von Arbeitnehmern in Kraft treten, bereits zum 1. September gibt es Neues in Sachen Pflegeversicherung.**

Die Arbeitnehmerkammer macht in der neuesten Ausgabe ihres Informationsblattes „Socionews“ darauf aufmerksam, dass durch das Gesetz vom 10. August dieses Jahres Verbesserungen für Langzeitkranke in Kraft treten.

Die bisherige 52-Wochen-Regelung (Zeit der Krankschreibung, nach der das Arbeitsverhältnis automatisch beendet wurde) wird durch eine Periode von 78 Wochen ersetzt,

bei einer Referenzzeit von 104 Wochen. Parallel wird die Referenzperiode im Rahmen der Lohnfortzahlung durch den Arbeitgeber angepasst.

## Unfallversicherung bezahlt

Bislang bezahlte das Unternehmen den krankgeschriebenen Mitarbeiter bis zum Ende jenes Monats, in den der 77. Tag der Arbeitsunfähigkeit fiel, dies bei einer Referenzperiode von 12 Monaten. Diese Periode wird ab 1. Januar 2019 auf 18 Monate verlängert.

Weiter sieht das neue Gesetz vor, dass ein Arbeitnehmer die Möglichkeit hat, seine Arbeit aus therapeutischen Gründen

progressiv wieder aufzunehmen; dies allerdings unter der Voraussetzung, dass die Wiederaufnahme und die zu leistende Arbeit als positiv für die Entwicklung des Gesundheitszustandes des Betroffenen anerkannt werden.

## Therapeutischer Nutzen

Der entsprechende Antrag muss basierend auf ein medizinisches Attest des behandelnden Arztes vom Arbeitnehmer an die Gesundheitskasse gerichtet werden und das Einverständnis des Arbeitgebers ist Voraussetzung für den „sanften“ Wiedereinstieg in den Job. Der therapeutische Wiedereinstieg ist nur dann möglich, wenn der Betroffene während der letzten drei Monate

vor der Maßnahme wenigstens einen Monat arbeitsunfähig war. Die definitive Entscheidung trifft die CNS aufgrund eines Gutachtens des „Contrôle médical“. Die Kosten während dieser Wiedereingliederungszeit werden anders als bei dem bisherigen „mi-temps thérapeutique“ von der Unfallversicherung gedeckt. Bisher zahlte der Arbeitgeber. Die Änderungen bei der Pflegeversicherung tragen den Vorschlägen einer entsprechenden Arbeitsgruppe Rechnung, die nach Unzulänglichkeiten zusammengesetzt wurde, die im Rahmen der jüngsten Reform aufgefallen waren.

Sie betreffen vor allem die Übernahme der Kosten von Pflegebedürftigen, die zu Hause gepflegt werden

(„maintien à domicile“). Weiter wird die Dauer von Gruppenaktivitäten von 40 auf 56 Stunden pro Woche erhöht. Auch die Begleitung von Patienten, etwa zum Einkaufen, zu Arztterminen oder bei Verwaltungsgängen, wurde neu geregelt. Die Nutznießer der Pflegeversicherung haben ab 1. September Anrecht auf vier solcher begleiteten Stunden pro Woche.

*Quelle: Tageblatt/  
Robert Schneider*



Mehrere Unzulänglichkeiten bei der Pflegeversicherung werden zum 1. September beseitigt sein



CFL Cargo Delegation

# Planungstools und Tablets sollen helfen

**Am 11. Juli 2018 traf sich die Personalvertretung mit der Direktion der CFL Cargo zu ihrer zweiten Sitzung des Jahres 2018. Die CFL cargo Direktion war vertreten durch, Frau Laurence Zenner sowie die Herren Sebastien Hoffmann, Raphael Auber, und Frau Carole Huberty welche auch für die Berichterstattung verantwortlich ist.**

Die Personalseite des Landesverbandes war vertreten durch die Kameraden Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Fränk Trausch, Sebastien Keller, Robert Carcano, Patrick Karels, Bruno Da Silva, Romain Schweinheim, Yannik Lipfert und Julien Ourth. Der Sitzungsbericht der letzten Delegationssitzung wird angenommen.

## Sicherheitsziele

Die geforderten Sicherheitsziele für CFL cargo für das zweite Quartal wurden eingehalten, es wurde in diesem Quartal nur ein Unfall mit einer Krankmeldung erfasst. Für CFL cargo und CFL technics wird damit die Sicherheitsprämie ausgezahlt. Es wird angemerkt, dass in Frankreich die Bereiche zwischen den Gleisen, insbesondere nach Bauarbeiten nicht wieder richtig hergerichtet werden. Hier werden oftmals alte Schwellen und andere Rückstände zurückgelassen, was eine große Gefahr bedeutet.

## Datenschutzbestimmungen

Die Personaldelegation ist daran interessiert wie die persönlichen Daten der

Mitarbeiter geschützt werden. Die Direktion erklärt, dass die CFL-Gruppe einen Datenschutzbeauftragten hat und die verschiedenen Filialen einen Korrespondenten betreffend den Datenschutz haben. Für den Produktionsbereich ist dies Herr Auber. Die Daten werden nach europäischem Gesetz entsprechend gespeichert und geschützt. Es werden nur persönliche Daten gespeichert die im Arbeitsumfeld des Mitarbeiters benötigt werden. Videos die im Terminal aufgezeichnet werden, beziehen sich nur auf das Terminal und nicht auf einzelne Personen. Diese Daten werden nicht weitergegeben und dienen nur der Überwachung des Terminals. Die Daten werden von der CFL verwaltet. Die Kundendaten werden auch im gesetzlichen Rahmen verwaltet. Jeder Mitarbeiter kann seine persönlichen Daten

einsehen, es muss aber bei der Muttergesellschaft ein schriftlicher Antrag gestellt werden.

Verschiedene Dienststellen können nach Eingabe der Kennnummer des Mitarbeiters alle Daten einsehen, wie z.B. wie oft der entsprechende Mitarbeiter krank war. Herr Auber erklärt, dass die betreffenden Mitarbeiter extra geschult wurden, dass sie auch mit diesen sensiblen Daten entsprechend umgehen sollen.

Die Personaldelegation fragt an, ob es möglich ist die privaten Telefonnummern der Mitarbeiter zu löschen. Dies sei möglich, aber dann muss das Diensthandy eingeschaltet bleiben, so die Direktion.

Auf die Anfrage der Personaldelegation ob die private Adresse auf dem Eisenbahnführerschein stehen muss, wird die CFL cargo Direktion bei der ACF „Agence du Chemin de Fer“ nachfragen.

Im Dienstplan, so fordert die Delegation, soll zukünftig nur der eigentliche Dienst, die Ruhetage (R) und die Übergänge (T) stehen, nicht der Urlaub oder wenn jemand krank ist. Die Daten der Datenspeicherkassetten werden auch im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften ausgelesen und gespeichert.

## First Responder

Eine Liste der Ersthelfer wird in allen Gebäuden ausgehängt. Diese Liste enthält die Telefonnummer und die Handynummer des Ersthelfers. Es wird vorgeschlagen, dass

eine Tafel aufgehängt wird, mit einem „Button“ versehen, auf dem man erkennen kann welcher Ersthelfer anwesend ist. Die Anfrage der Personaldelegation einen Defibrillator im CO Bettemburg zu installieren wird angenommen und geprüft

## Wasserversorgung

Es wurde ein Antrag an CFL Immo zur Instandsetzung der Wasserleitung zum Container im CO „Centre Operationnel“ gestellt, es gibt aber zur Zeit noch keine Antwort. Die Personaldelegation schlägt vor in einer Übergangsphase einen Feuerwehr C Schlauch als provisorische Wasserzuleitung zu nutzen.

## Planungstools

Zurzeit steht ein Wechsel von Siemens zu Sternico an. Sternico soll in Zukunft das System Dispolino betreuen und weiter verbessern. Nach der erfolgten Übergabe soll ein Planungstool für den Dienstenteiler zur Verfügung gestellt werden. Mit anderen Planungstools kann nicht gearbeitet werden, da diese nicht mit Dispolino kompatibel sind. Ab August diesen Jahres sollen den Triebfahrzeugführern Tablets zur Verfügung stehen.

## Rutschgefahr beseitigen

In der Unterführung zum CO „Centre Operationnel“ besteht bei verschiedenen Witterungsverhältnissen Rutschgefahr. Es wird



daher gefordert diesen Umstand zu beseitigen. Dieser Punkt wird, so die CFL cargo Direktion in der nächsten Sitzung mit der Dienststelle GI besprochen.

### Gehörschutz bei CFL technics

Mit Luxcontrol werden Messungen vorgenommen und ausgewertet, diese sind für den 24. Juli 2018 vorgesehen. Nach den Messungen werden die erforderlichen Maßnahmen getroffen, gegebenenfalls wird ein neuer Gehörschutz für die Mitarbeiter bereitgestellt.

### Nutzungszeiten Mikrowellengeräte

Die Mikrowellen stehen den Mitarbeitern Werktags vor 11 Uhr und nach 13.45 Uhr zur Verfügung. Während der den Öffnungszeiten des Be-

triebskantine dürfen die Mikrowellengeräte nicht genutzt werden.

### Verzehr von Speisen

Der Tisch im Eingang der Kantine kann dazu genutzt werden um mitgebrachte Speisen zu essen. Im Gemischten Betriebsrat wurde aber festgehalten, dass in der gesamten Kantine selbst mitgebrachte Speisen verzehrt werden dürfen. Die Betreiberfirma „Eurest“ akzeptiert dies aber seit 2018 nicht mehr. Dies wird von Seiten der Direktion geklärt werden.

### Ausbadgen zum Rauchen ?

Frau Huberty teilt mit, dass die Hausordnung besagt, wer das Gebäude verlässt, muss sich ausbadgen, dies gilt nur im CFL Fret Direktionsgebäude. Die entsprechende Arbeitszeit wird auch ab-

gezogen, dies wird auch nicht geändert, so Frau Zenner.

### Betreuung im Ausland

In Luxemburg, Frankreich, Belgien und Deutschland wird mit den zuständigen Eisenbahnunternehmen zusammengearbeitet. In

Deutschland ist es CFL Cargo DE. Hier sind die Herren Budihn und Steinbach die zuständigen Ansprechpartner. Es wird hierzu eine Informationsversammlung mit Herrn Timo Steinbach zu diesem Thema geben.

Als letzter Punkt der Tagesordnung wurde der

Aktionsplan der ausstehenden Fragen noch angepasst.

Die nächste Delegations-sitzung findet am 12. Oktober 2018 um 9.00 Uhr in Bettemburg statt.

*Die Personalvertretung des FNCTTFEL-Landesverbandes*



## Section BU

# Les CFL déménagent à Echternach

### Les habitudes des habitants d'Ettelbruck vont changer, comme les horaires de bus.

Le dépôt des autobus CFL à Ettelbruck va être fermé et ses activités vont être transférées sur le nouveau site des CFL à Echternach. Les députés chrétiens-sociaux Aly Kaes et Marco Schank ont souhaité savoir ce qu'il allait advenir des chauffeurs de bus stationnés à la gare d'Ettelbruck et du personnel affecté dans la commune. Ils se sont également enquis auprès du ministre du Développement du-

trable et des Infrastructures, François Bausch, si ce déménagement entraînerait des répercussions quant à l'organisation des plans de conduite des conducteurs.

Le dépôt des autobus sera fermé fin 2019. «La construction d'un nouveau dépôt à Echternach est en effet devenue nécessaire dans le contexte de l'extension du campus scolaire d'Echternach», note François Bausch dans sa réponse. Ce nouveau site permettra de profiter d'installations techniques modernes répondant aux dernières normes environ-

nementales et de sécurité, ainsi que de désaffecter des installations vétustes d'Ettelbruck et d'Echternach.

Le déménagement touchera onze conducteurs d'autobus CFL. «Le personnel concerné sera réaffecté sur le nouveau site d'Echternach, mais pourra également introduire une demande pour être muté au site central des autobus CFL à Luxembourg-Bonnevoie», rassure le ministre. Quant aux horaires de bus, ils seront bien entendu adaptés aux nouveaux trajets.

«Le transfert des anciens dépôts vers le nouveau site sera pris en compte par les CFL lors de l'établissement des roulements d'autobus, notamment en adaptant les temps de parcours des trajets haut-

le-pied entre le nouveau site et les origines et les terminus des différentes lignes», ajoute François Bausch.

*Source: Le quotidien*





Ab 17. September 2018 im CFL-Busbetrieb

# Neue Wochenschemas und graphische Dienste

**Zum zweiten Mal in diesem Jahr erhalten die Fahrer neue Wochenschemas und graphische Dienste bedingt durch Anpassungen der Mobilitätszentrale und das Weiterschreiten der Trambahn.**

Bei den CFL bedeutet dies das Wegfallen von jeweils einer Fahrt der Linie 308 und 2 Fahrten der Linie 955. Angepasst werden auch sämtliche Fahrten der Linie 500 bedingt dadurch, dass in Echternach die Haltestelle 'Gare' auf das Parkplatz Gelände 'Bréil' der Gemeinde Echternach neben dem Supermarkt verlegt wird. Dafür entstehen unzählige Leerfahrten für sämtliche CFL Linien durch Echternach, die mit 7 Minuten bedacht werden um vom Betriebshof zur neuen Haltestelle und zurück zu gelangen. Ob dies in den Spitzenstunden und mit den schlecht eingestellten Ampeln reichen wird ist fraglich und muss demnach in Zukunft eventuell angepasst werden.

Zum zweiten Mal in diesem Jahr sind die Delegierten

des CFL-Busbetriebes seitens der Bus Verantwortlichen eingeladen worden, um an der Gestaltung der Wochenschemas teil zu nehmen. Diese Arbeit erwies diesmal schwieriger als beim letzten Mal, da der bereits gebildete graphische Dienst anders zusammengesetzt war, und somit es andere Zeiten ergab.

Die Delegierten des Landesverbandes Jean-Paul Schweigen und André Marques de Paiva gaben sich wiederum alle Mühe, wohlwissend dass mit bereits gebildeten graphischen Diensten wo die Kriterien (Anzahl an Diensten und Bussen) bereits seitens der Obrigkeit des Busdienstes im Vorfeld genau festgelegt worden waren, nicht mehr allzu viel Spielraum war.

Die Kriterien der Delegierten zur Bildung der Wochenschemas wurden bestmöglich eingehalten, nach dem Schema, dass das Wochenschema 1 besser als 2 sein muss bis hin zum Wochenschema 4. Bei der Aussendienststelle in Echternach verhält es sich ebenfalls so.

An der Aussendienststelle Ettelbrück wo es nur einen Dienst gibt haben sich 2 Fahrer wieder nach Luxemburg versetzen lassen. Somit wird diese Aussendienststelle mit 11 Fahrern betrieben. Auch wurde das Kriterium eingehalten, dass der Fahrer vor einem isoliertem/doppeltem Ruhetag so früh wie möglich seinen Dienst beendet und nach einem isolierten/doppeltem Ruhetag bei einer Spätschicht so spät wie möglich beginnt. Nach einem isoliertem/doppeltem Ruhetag bei Weiterlaufen auf Frühschicht sollte auch so früh wie möglich begonnen werden um dann im Treppensystem weiter zu laufen.

Bei den Wochenschemas der Sonn/Feiertage wurde darauf geachtet, dass die Fahrer keine 2 zusammenhängenden Tage hinter einander arbeiten müssen, sollten zwei Feiertage hinter einander erfolgen (Bsp: Weihnachten).

Für das Erstellen der zukünftigen Wochenschemas wurde damit begonnen Regeln aufzustellen, wie diese in Zukunft auszusehen haben. Eins steht

im Vorfeld schon fest, es wird einen klaren sichtbaren Unterschied zwischen den Wochenschemas 1-4 geben. Das gleiche gilt auch für die Aussendienststelle in Echternach. Bis dahin bleibt noch viel Detailarbeit zu erledigen, da bekanntlich der Pfeffer im Detail liegt. Dies wird in weiteren Versammlungen in Zusammenarbeit mit den Delegierten geschehen. Ob das Wochenschema dann aussehen wird wie die Delegierten sich das vorstellen, bleibt abzuwarten. Sollte es für die Delegierten passen wird es angewandt, im anderen Falle wird bei den bisher gültigen Wochenschemas verblieben.

Eine klare Absage erteilten die Delegierten, zusammen mit ihrem Vorstand, den sogenannten 'Schichtlagen'. Hierfür wollte der Busbetrieb sich 19 Fahrer auswählen, welche dann selbst bestimmen könnten ob sie Frühdienst oder Spätdienst fahren wollen. Hier ist das Zeitfenster zu gross und es ist nichts anderes als 'Disponibele Dienste'. In den Augen der Delegierten und deren Vorstand

ein klares Wunsch-Konzert was nicht zu erfüllen sei. Bei 19 Fahrern würde es eventuell gelingen, bei 114 Fahrern mit Sicherheit nicht. Die einen könnten sich die Kirschen vom Kuchen nehmen, für die restlichen würde der trockene Kuchenboden übrig bleiben. Die Delegierten sind der Meinung, dass dies nur noch für mehr Ungerechtigkeit im Busbetrieb sorgen würde. Die Delegierten bestehen auf verlässliche Wochenschemas, welche Dienstbeginn und Dienstschluss genau festlegen. Die Fahrer haben nicht nur ein Arbeitsleben, sondern auch ein Privatleben.

Die Arbeiten verliefen in einem fairen und konstruktiven Dialog und unter guter Mitarbeit beider Seiten.

*Mitgeteilt von deinen  
Delegierten u.  
Ersatzdelegierten*

*Jean-Paul Schweigen,  
André Marques de Paiva,  
Joël Nies u.  
Steve Kerschen*



Jean-Paul Schweigen



André Marques de Paiva



Steve Kerschen



Joël Nies

Comité Mixte CFL cargo

# De grands défis pour l'avenir

**La deuxième réunion du Comité Mixte pour l'année encours s'est tenue en date du 5 juillet 2018.**

La délégation de la direction des CFL se composa de Mme Laurence Zenner, directrice ainsi que de MM. Charles Darnane, Frédéric Oberle (finances), Sébastien Hoffmann (nouveau directeur de la production depuis le 1er juillet 2018) et Boris Peters. Mme Carole Huberty assurait comme de coutume les fonctions de secrétaire. Le personnel était représenté par les camarades Wolfgang Schulz, Bruno Da Silva, Fränk Trausch, Dirk Lorig et Alphonse Classen.

Le rapport de la réunion du 15 mars fut adopté. Etant donné que Mme Zenner devait participer à une réunion importante dans l'Hôtel de la Direction des CFL l'ordre et que de ce fait elle rejoignait le Comité Mixte avec retard l'ordre du jour fut modifié en conséquence. Le rapport de la réunion tient compte de ces changements. Suite à des changements de représentants des deux côtés la composition du Comité Mixte fut adaptée en conséquence.

## Le bilan de sécurité est insuffisant

Mme Zenner informa le Comité Mixte qu'il y a eu jusqu'en date du 30 juin dans l'ensemble des filiales de CFL cargo quatre accidents entraînant une absence pour maladie. CFL Cargo et CFL technics ont atteint leur objectif

avec un accident chacun et de ce fait la prime de sécurité pour le deuxième trimestre sera payée.

CFL cargo France doit explorer deux accidents et a de ce fait dépassé les objectifs fixés. Le Comité Mixte partagea la position de la direction d'augmenter les efforts afin de réduire le nombre d'accidents. Le but final est une situation « accidents zéro » qu'il faut toujours essayer d'atteindre.

La direction de CFL cargo s'est fixée, ensemble avec les collaborateurs, un plan d'action afin d'améliorer la culture de la sécurité au sein de l'entreprise. Ce plan comporte les mesures suivantes :

- Continuation des formations de sécurité pour le personnel cadre (une formation spécifique de deux jours a eu lieu récemment)
- Analyse approfondie de tous les accidents avec ou sans bulletin de maladie
- Etablissement d'un arbre des causes de chaque accident
- Amélioration des fiches de sécurité REX
- Intensification des minutes de sécurité
- Cours pour éviter les trébuchements
- Recours à des lieux de travail adaptés
- Actions de sécurité adaptées sur les sites de CFL cargo France.
- Semaines de sécurité en octobre.

La délégation du personnel se déclara également intéressée à la sécurité des collaborateurs et promit de soutenir tous les efforts de la direction dans

ce domaine. Mme Zenner ajouta qu'elle souhaiterait avoir plus de retours sur les accidents et leurs suites au sein du groupe CFL cargo.

## Evolution de la société

M. Frédéric Oberle du Service Finances donna ensuite un aperçu sur l'évolution des chiffres d'affaire dans les différentes branches. Dans presque tous les trafics les recettes de CFL cargo se situent en-dessous des chiffres prévus par le budget prévisionnel. Les résultats du mois d'avril 2018 sont les plus mauvais depuis le mois de référence avril 2014.

Les causes pour ce recul sont nombreuses. Les recettes du trafic intermodal sont restées en-dessous des attentes, la mise en route de la nouvelle relation avec Vienne a pris du retard et les mauvaises conditions météorologiques en Italie au printemps étaient à l'origine de la suppression de 14 trains.

Les grèves en France ont également causé des chutes de recettes importantes et certains clients ont même décidé de reporter leurs transports vers la route. En tout 30 trains ont été décommandés.

Le transport de clinker connaît également un recul aussi bien dans le tonnage transporté que dans les recettes. Les frais d'adaptation des engins moteurs existants et la livraison tardive de nouvelles locomotives ont également contribué à

une augmentation des frais d'exploitation.

M. Oberle signala à la fin de son rapport que les résultats étaient cependant meilleurs que pendant la période de référence de l'année passée.

## De grands défis

Mme Zenner informa ensuite les membres du Comité Mixte sur les grands défis auxquels CFL cargo devra faire face à l'avenir et mentionna la concurrence entre le rail et la route, les changements permanents de la réglementation, les chantiers de longue durée, la garantie du transport pour les clients existants, la recherche de nouveaux produits et services afin d'attirer des clients nouveaux ainsi que les documents de transport électroniques. Ces défis nécessitent la participation de tous les services si veut y faire face et réussir. Ils demandent non seulement de travailler à la sécurité, à la perfection et à la fiabilité, mais aussi l'élaboration de méthodes innovatrices, la mise en place de systèmes informatiques performants et le savoir de combiner toutes ces prémisses.

L'acquisition de 48 tablettes pour les conducteurs constitue un premier pas dans la volonté d'améliorer le flux d'information au sein de l'entreprise. Lors du remplacement des wagons il y a lieu de prendre en compte les nouvelles exigences dans le domaine de la géolocalisation.

## Calcul des absences pour maladie

Vu que d'autres critères pour le calcul des absences pour maladie étaient appliqués chez CFL cargo que chez la maison-mère CFL les chiffres n'étaient pas comparables. Afin de pouvoir comparer maintenant ces chiffres il a été décidé d'uniformiser la façon de relever les pertes de temps dues à une maladie. Le modèle de la maison-mère est donc repris par CFL cargo.

Mais même après ce changement de calcul les différences pour absence pour maladie subsistent entre les différents services chez CFL cargo. La direction dut même admettre que le nombre de jours d'absence pour maladie montre une tendance vers le haut. M. Peters déclara que certaines mesures ont dû être prises pour faire face à certains abus et pour sensibiliser le personnel sur les conséquences envers les collègues de travail et envers l'entreprise en général.

## Bilan des rappels au travail

Une nouvelle procédure pour le rappel au travail a été mise en vigueur en date du 1<sup>er</sup> août 2017 suite au renouvellement du contrat collectif au mois de juillet de la même année. Pour permettre la mise en application du nouveau règlement un programme informatique spécifique a été élaboré. Ce fut au tour de M. Sébastien Hoffmann, directeur

de la productivité de donner des explications sur le nombre de rappels au travail. Le rappel au travail et les changements de tour de service ont surtout concerné les conducteurs de locomotives. Il en résulte qu'il existe d'un côté un manque de personnel et que de l'autre côté les collaborateurs acceptent ses changements dans l'intérêt de l'entreprise. Maintenant il s'agit de prendre soin à ce que le manque de personnel disparaisse aussi vite que possible. Les chiffres de CFL technics démontrent le rappel au travail pendant le weekend afin de fai-

re face à un surplus de travail dans les ateliers de Pétange. Il s'agissait cependant d'un rappel sur base volontaire et avec un préavis de 48 heures.

Dans ce contexte M. Charles Darnane, directeur de CFL technics, annonça qu'il est envisagé d'acquérir les immeubles loués pour l'instant de CFL Immo. Ce projet devra encore être approuvé par le Conseil d'administration. Le bâtiment abritant l'ancienne forge ainsi que les installations ferroviaires ne sont pas concernés par ce projet. Le but de cette acquisition est l'améli-

oration de la planification future et les développements futurs de CFL technics.

### Mesures spéciales restent en vigueur

La délégation fit une rétrospective sur les mesures spéciales prises à l'époque dans l'UP Sud et souligna que les raisons qui ont conduit à leur mise en vigueur ne sont plus données. La direction répondit que les plans de travail s'orienteraient également dans le futur aux besoins du client. La délégation du personnel remarqua que ceci se-

rait parfaitement possible, même si les conditions de travail prévues par le Règlement Grand-Ducal du 24 août 2007 seraient appliquées aux collaborateurs de l'UP Sud. Comme ni la délégation ni la direction ne changèrent de point de vue ce point restera encore longtemps sujet à discussions.

### Divers

Le camarade Dirk Lorig, président de la délégation du personnel, informa la direction de CFL cargo sur les raisons du refus des plans de travail des conducteurs de locomotives pour la période de barra-

ge complet entre Luxembourg et Bettembourg à partir du 14 juillet 2018. Ces plans de travail n'ont pas pu être vérifiés selon les dispositions légales en vigueur vu qu'il s'agit pour la plus part de tours de service « dispo » sans indication d'heure de prise et de fin de service. Pour cette raison la délégation n'a pas pu approuver ces plans de travail.

La prochaine réunion du Comité Mixte est prévue à Bettembourg en date du lundi 24 septembre 2018 à 09h00.

*La délégation du personnel du Landesverbandes*

## Section TM

# Dienstchefsitzung des TM

**Am 25. September findet die dritte Sitzung beim Dienstchef des TM statt. Folgende Fragen hat die Personalvertretung der Sektion TM/PTC vom Landesverband gestellt:**

Les délégués demandent, quelles sont les procédures à suivre si les inscriptions des PC dans les carnets de

bord des TGV font défaut ? Il s'avère que les agents de la SNCF ne s'inscrivent pas correctement.

Le PAC (Pôle d'Appui Conduite) est étonné que les CDM sont autorisés à effectuer les PC sur les rames TGV ? Est-ce que cette procédure a été clarifiée entre la SNCF et la CFL ?

Les délégués demandent que le personnel de manœuvre reçoit également 15 € de bonification pour des boissons sur leur clé de recharge.

Les délégués demandent, qu'une armoire de séchage soit installée dans le hall à nettoyage, pour que les CDM et le personnel de manœuvre puissent sécher leurs vêtements mouillés.

Les délégués demandent, que les agents travaillant selon le roulement IVU (CDM, Chef de manœuvre...) prennent leurs prises et fins de service uniquement au hall à nettoyage. Les délégués aiment être informés sur l'avancement

des travaux pour l'aire de stationnement qui se situe entre le BAS et la route de Thionville ?

Les délégués demandent pourquoi on n'a pas encore accordé aux CEM des classes TM16 et TM17 les journées RST auxquelles ils ont droit suivant OG 13.

Les délégués demandent l'acquisition d'un éthylomètre portable pour l'astreinte du CO afin de faciliter le test d'alcoolémie. (Par exemple Dräger Alcotest 5820.)

Les délégués demandent de plus amples informations sur les uniformes des CEM. (Modèle définitif, vêtements d'été, et procédures)

Les délégués demandent s'il y a encore un recrutement de candidats-mécaniciens cette année-ci ? Est-ce que l'effectif de cette année sera atteint ? Sinon, est-il prévu d'embaucher a fortiori pour l'année prochaine ?

Les délégués demandent une procédure pour la planification de service BLZ, lors d'une demande de congé parental par un agent de la BLZ. Aucun règlement n'existe pour le moment.

Les délégués demandent si une formation continue des agents de la BLZ est envisagée, suivant le référentiel du 10.12.2017.

Les délégués demandent la création d'un compte IVU en temps utile pour les nouveaux agents de la BLZ.

Les délégués ont dû constater que le plan de congé 2019 de la BLZ (PS-19 édition 23.04.2018) ne respecte plus l'OG 13. (Groupe A / B avec / sans enfants resp. ancienneté BLZ non respectée)

Les agents BLZ demandent que l'ancienne PS-19, entrant en vigueur 2018, sera maintenue.

Les délégués demandent si l'effectif de la BLZ est suffisant, afin de pouvoir

accomplir sa propre réserve.

*Die Personalvertretung der Sektion TM/PTC  
Guy FISCHBACH  
Vito FASANO  
Patrick LUTTY*

### CFL Service Transport et Matériel

Comme l'installation DANO-BAT tombe régulièrement en panne, les délégués du personnel voudraient connaître la planification à long terme relative à l'installation en question.

Les délégués du personnel voudraient connaître les projets du Service TM en vue de la suppression des risques de sécurité aux vestiaires de l'Atelier Central, face aussi à l'augmentation continue du personnel.

Les délégués de la section TM/Atelier



Section BU

# Questions proposées par les délégués

**Nachfolgend die Punkte, die wir als FNCTTFEL-Landesverband auf die Tagesordnung vom 25.09.2018 beim „Chargé de Gestion“ gesetzt haben.**

1. Présentation de la situation 2018 des reliquats en journées improductives.
2. Les déléguées demandent une version complète et actualisée des nouveaux tableaux de service ainsi que des roulements mis en vigueur à partir du 17 septembre 2018.
3. Les délégués demandent pourquoi ils ne reçoivent pas toujours les avis avant leur publication, comme il été convenu depuis longtemps.
4. Les délégués se plaignent du fait que le service BU ne respecte pas le délai d'information pour les C.R. en temps utile en cas de changement de service. Ce non-respect existe déjà depuis des années. Le chef mouvement du service BU promet depuis des années un changement, mais jusqu'à ce jour, rien ne s'est passé.
5. Les délégués demandent, pourquoi les 4 heures accordées aux agents participant à la journée de la sécurité, ne sont pas encore notées sur la carte des heures supplémentaires ?
6. Les délégués demandent le suivi des problèmes constatés avec le système 'init' et connus depuis longtemps. De multiples cartes de rapport à ce sujet ont été déjà dressées mais sont restées sans suite.
7. Les délégués aiment être informés sur le fait, pourquoi les détecteurs de feu ainsi que l'alarme ne fonctionnaient pas dans les halls des bus lors de l'incident du 1er septembre 2018?
8. Les délégués se plaignent que les coaches sont mis en congé et que les C.R. les doivent remplacer sur les gares. Les délégués demandent que le congé des Coaches pour 2019 sera mieux organiser et visible pour les délégués.
9. Congé 2019 : Les délégués demandent le même système ainsi les mêmes nombres de créneaux qu'en 2018.
10. Les délégués demandent une nouvelle version horaire, surtout sur la ligne 175. Arrêt dernier sol ?
11. Les délégués demandent pourquoi la commande 2018 des chemises/pullover/cravates n'est pas encore livrée ?
12. Les délégués demandent le suivi des Uniformes 2019.
13. Les délégués demandent pourquoi le signal sonore en cas d'appel ne fonctionne toujours pas dans les bus ? (Voir O.J du 13.09.2016)
14. Les délégués demandent être informés sur le suivi de mettre les tickets internationale (Sonderfahrtscheine) dans un autre paramètre du système 'init'
15. Les délégués demandent quand est-ce que le sol de la pompe à gasoil sera réparé ? (Trou est fermé momentanément avec une planche = danger)
16. Les délégués demandent la date pour la 'Journée Conducteur'.
17. Discussions sur la situation d'un C.R. période de référence de 4 semaines donnant droit à des heures suppl./majorées et manipulation d'une journée planifiée en sanctionnant les cond. de travail et celle du tableau de service.
18. Les délégués demandent que les badges des C.R. seront activés, pour avoir accès aux nouvelles toilettes installées sur le quai (Bus) à Bettembourg.
19. Divers

Sektion MI

## 3. Dienstchefsitzung im MI

**An alle GI-MI Kolleg/ in/en im Betrieb, hier die Punkte die wir als FNCTTFEL-Landesverband auf die „Chef de service“-Tagesordnung vom 20.09.2018 gesetzt haben.**

1. Un supplément de 5 points a été accordé aux agents de la filière courte qui exercent la fonction de Dirigeant de manœuvre / motra pour le(s) mois pendant le(s) quel(s) ils exercent cette fonction. Serait-il possible de rajouter une colonne ou un code prime motra dans le programme IPS pour simplifier de gérer la prime.
2. Les délégués demandent recevoir une liste actuelle des postes PARP ainsi que des postes prévus pour le PARP.
3. Suivant l'information minute du 30 août 2016 réf. : II-GC/B3 86382, qui renseigne sur le commencement des travaux de rénovation en novembre 2016 de la Brigade 31 à Bettembourg, les délégués demandent être renseignés sur les causes pour lesquels ces travaux n'ont pas encore débutés jusqu'à ce jour et informés sur le planning détaillé des travaux à prévoir.
4. Après la réunion auprès du chef de service, le 21 juin 2018, il y avait une discussion sur la protection des données entre le personnel. Quel est la recommandation du chargé de gestion, pour la distribution des programmes de services auprès des agents, pour rester conforme à la loi.
5. Les agents qui exercent la fonction « chauffeur de camion » ont une responsabilité élevée par rapport aux autres agents. La directive 2003/59 CE, qui a été mise en place en 2003, prévoit une formation supplémentaire au centre de formation pour conducteurs. Est-ce qu'une telle formation est prévue au service MI pour les agents en cause ? Y-a-t-il des chauffeurs de camions qui ont passé une telle formation et/ou est-il prévu de former les chauffeurs dans un prochain temps ? Les délégués sont d'avis, qu'une prime pour les chauffeurs en service actif serait appropriée.

*Les délégués du personnel du Service MI du FNCTTFEL-Landesverband*

Sektion TICE

# Neue Dienstreisen erwiesen sich als Totgeburt

**Am 1. August 2018 zu Beginn der Ferienzeit wurden beim TICE neue Dienstreisen eingeführt. Trotz der beruhigten Verkehrslage in den Sommerwochen, erwiesen sich viele dieser neuen Schichten in puncto Arbeitsbelastung sofort als Verschlechterung für die Fahrer.**

Die Personalvertretung hatte umgehend eine Beanstandungsumfrage organisiert, um die Probleme handfest zu dokumentieren. Am 14. August 2018 fand eine erste Aussprache mit der Direktion statt. Der Trend bei der Auswertung der Beanstandungen und die Reklamationen der Betroffenen zeigten klar wo der Schuh drückt. Am 5. September 2018 hat uns die Fahrdienstleitung dann die Zusage gegeben, dass die Ferien-Touren für die kommende Allerheiligen-Urlaubswoche im November integral erneuert würden. Die Leitung des „Mouvement“ hat sich, trotz aller vorherigen Warnungen, erneut blamiert.

## Zeit eine kritische Bilanz zu ziehen

Die ursprüngliche Begründung für den Umbau der Touren war eine bessere Anpassung der Fahrzeiten und Fahrpläne. Erste Bewertungen belegten allerdings eine spürbare Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Fahrer und bei einigen Schichten sogar, dass sie in der Praxis nicht mit den legalen Lenkzeiten zu ver-

einbaren waren. Im Allgemeinen wurden drei Problemfelder sichtbar:

- Entsprechend den gültigen Parametern der Personalbedarfsberechnung müssten aufgrund des Zuwachses an Schichten mindestens 6 weitere Fahrerposten geschaffen werden. Es wurden aber bisher nur 3 zusätzliche Posten, also die Hälfte des realen Bedarfs, geschaffen. Diese offensichtliche Differenz wird man nun wohl mit einer Veränderung bei der Zählmethode zu erklären versuchen. Die Erfahrung lehrt uns, dass man mit solchen „Hütchenspieler-Tricks“ vielleicht kurzzeitig einige Leute verwirren kann, die materielle Realität kann man damit aber nicht täuschen. Feststeht, dass das Personaleffektiv mit dem

realen Bedarf an Fahrern übereinstimmen muss, sonst kann auf Dauer kein Transportbetrieb korrekt funktionieren.

- Die Anzahl der Schichten mit Dienstunterbrechungen wurden auf das vereinbarte Maximum bei den Parametern angehoben. Dafür besteht keine technisch/organisatorische Notwendigkeit, sondern entspricht einzig dem politischen Willen der Betriebsführung. Natürlich fallen diese Dienstreisen dann in die unteren Fahrergruppen, wo sie eine weitere Belastung der Arbeitsbedingungen bewirken.

- Die Intensität der Fahrten innerhalb der 8-stündigen Schichten wurde eindeutig erhöht. Die Fahrten wurden so kom-

primiert, dass Auffangzeiten und die unweigerlichen kleinen Leerläufe auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Dabei sind es gerade diese Zeiten die bei der Humanisierung unseres Arbeitsalltags eine wichtige Rolle spielen.

Es sind die „neuen Technologien“, also alles das was man unter „Digitalisierung“ versteht, die eine solche haargenaue Organisation der Arbeit ermöglichen, die dazu führen, dass auch der letzte Tropfen aus der Zitrone gepresst werden kann. Allerdings spucken Computer immer nur das aus was ihnen von den Chefs vorher an Vorgaben eingegeben wurde. Neue technische Möglichkeiten, die die Arbeit der Menschen erleichtern könnten, werden in der Hand von

„produktivistisch“ eingestellten Entscheidungsträgern, pervertiert und in ihr Gegenteil gekehrt. Technischer Fortschritt wird so zur Geißel der Menschen wo nur noch die Rentabilität zählt! Es wird so langsam Zeit, dass die Betroffenen aufwachen und anfangen sich politisch einzumischen...

## Wie ein Hamster im Laufrad...

Ein leitender Beamter hat während einer Unterredung offen erklärt, dass die Einführung der „maximalen Wirtschaftlichkeit“ das Ziel der Planungsarbeiten gewesen sei. Was bedeutet, man versucht so viel Arbeit in die Schichten hinein zu quetschen wie nur irgendwie möglich. Das Ergebnis sind Dienstreisen die so



mit Fahrten überlastet sind, dass man während 4,5 Stunden nicht mehr hinter dem Steuer heraus kommt. Bei einer solchen Arbeitsintensität genügt die Pausenzeit kaum um etwas zu essen, menschliche Bedürfnisse zu erledigen und sich minimal zu entspannen. Die Folgen davon sind hinlänglich bekannt, sie heißen: Demotivation, steigende Krankmeldungen und letztlich «Burnout».

Nun stehen wir gespannt vor der Einführung der Dienstreisen der Schulperioden. Der Betrieb hat angekündigt aus den eben gewonnenen Erfahrungen die Lehren gezogen zu haben und die Touren der Schulzeiten entsprechend zu verbessern. Allerdings benötigen kor-

rekte Dienstreisen auch die entsprechende Anzahl an Fahrern um sie auszuführen. Und da sieht es derzeit im TICE Fahrdienst nicht gut aus. Die Rekrutierung von benötigten Fahrern hätte schon längst erfolgen müssen. Die derzeit vorgesehenen „créations de postes“ entsprechen nicht dem realen Bedarf und die nun hinzugekommenen Ausfälle im Fahrdienst werden wohl einen „warmen Herbst“ an der „Überstundenfront“ bewirken. Egal wie man es erklärt oder berechnet, es fehlt ganz einfach an Fahrern um unsere Dienstleistung korrekt (also ohne Rückrufe, etc.) ausführen zu können. Letztendlich kosten Überstunden zusätzliches Geld, sowie die erneuten Umbauarbeiten der Dienstreisen ebenfalls

wieder Zeit und Arbeit kosten.

## Ein Schuss ins eigene Knie

Als Reaktion auf die verschlechterten Arbeitsbedingungen der Fahrer starteten einige Fahrer voreilig eine Art „Umfrage“ mit dem Ziel die dienstälteren Fahrer der „erleichterten Gruppen“ ab Erreichen eines fiktiven Pensionsalters vom Schichtwechselplan ihrer Gruppe zu nehmen und in die Fahrer-Reserve zu versetzen. Zweck des Ganzen wäre es gewesen ein schnelleres vorankommen der jüngeren Fahrer im Roulement zu fördern (!) Diese „Schnaps-Idee“ scheiterte an diversen rechtlichen Bestimmungen, vor allem

an der neuen Datenschutzverordnung. Der Betrieb hätte sich einer Diskrimination schuldig gemacht würde er ältere Kollegen aufgrund eines fiktiven Vorruhestands Minimums (z.B. ab dem 57ten Lebensalter bei 40 Jahren Beitragszahlung) vom Schichtroulement nehmen und indirekt zu drängen Vorruhestandsansprüche geltend zu machen. Hinzu kommt noch der soziale und moralische Aspekt des Umgangs mit Kollegen die 25 Jahre und mehr, ihren Schichtdienst verrichtet haben und nun 1 oder 2 Jahre vor der Pension in die Reserve gedrängt würden. Dieses völlig unüberlegte Vorgehen wurde von uns im Handumdrehen weggefeht und wir hoffen, dass die Autoren dieser Initiative

(einer davon ist eben als Vertreter der FGFC in die Personalvertretung nachgerückt) ihre Lehre daraus ziehen werden.

Eines hätte dieser Streich mit Sicherheit erreicht, nämlich einen handfesten Streit innerhalb der Belegschaft zu entfachen. Die Arbeitsbedingungen der neuen Fahrer müssen eindeutig verbessert werden, durch Auflockerung der Touren, Verminderung der unterbrochenen Schichten, vor allem aber durch eine Erhöhung des dazu nötigen Fahrereffektives.

*Alain Sertic  
Präsident der  
Personalvertretung  
des TICE*

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

# Astellungsexame fir de Buschauffeur

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

Fir all déi Leit wou drunn interesséiert sinn sech dësem Examen ze stellen, kënnen 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 deelhuefen, kann sech iwwer déi selwecht Telefonsnummer bei eis aschreiwen. A wann et dann esou wäit ass, kritt

där schréftlech matgedeelt wou an zu wéi engem Zäitpunkt dës Kuren ofgehalen ginn.

*E. Kirsch*





Question parlementaire N° 3937: Formation « Track 2 »

# Section Chargés de cours

**Les chargés de cours représentent un pilier fondamental de notre système éducatif. Depuis de nombreuses années, ils ont réclame des possibilités de formation en cours d'emploi pour obtenir le diplôme en sciences éducatives.**

Pour l'année académique 2016/2017, une telle formation, nommé le « Track 2 », a finalement été offerte par l'Université du Luxembourg, après des négociations avec le Ministère de l'Education. En pratique, cette formation ne reste cependant pas sans problèmes.

Dans ce cadre, nous souhaitons poser les ques-

tions suivantes à Monsieur le Ministre :

- Durant les deux premières années de formation, seulement une vingtaine de personnes ont réussi à l'examen d'entrée à la formation. Face à ces chiffres, Monsieur le Ministre estime-t-il que l'examen d'entrée est adapté à des personnes qui travaillent déjà à plein temps dans le secteur ?

- Il nous revient que les personnes qui se sont présentées à l'examen cette année ont été prévenues en dernière minute que la formation ne sera finalement pas offerte cette année.

Monsieur le Ministre peut-il confirmer cette information ?

Dans l'affirmative, pourquoi la formation ne sera-t-elle pas offerte ?

Monsieur le Ministre n'est-il pas d'avis qu'il aurait fallu prévenir les candidats dans un délai raisonnable, et non seulement une journée avant l'examen d'entrée ?

La formation sera-t-elle offerte de nouveau l'année prochaine ?

Monsieur le Ministre peut-il s'imaginer d'offrir aux chargés de cours ayant un diplôme de fin d'études secondaires une autre possibilité d'obtenir le diplôme de bachelor par une

formation en cours d'emploi qui ne nécessite pas d'examen d'entrée et qui reconnaît directement les connaissances pratiques des chargés de cours ?

Réponse de Monsieur le Ministre de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse à la question parlementaire N° 3937 de Monsieur le Député Georges Engel et Madame la Députée Simone Asselborn-Bintz

En réponse à la question parlementaire des honorables députés, il m'échoit d'apporter les éléments de réponse suivants:

Etant donné que l'examen d'entrée à la formation est organisé par l'Univer-

sité du Luxembourg, il est évident que cet examen relève de la compétence de l'Université.

Au regard des trois personnes ayant marqué leur intérêt pour l'examen d'entrée à la formation, l'Université a renoncé à l'organisation de cette formation.

J'ai marqué mon accord à cette décision au vu du nombre restreint de candidats sous condition que la situation soit réévaluée au vu des inscriptions à l'examen d'entrée à la formation pour l'année académique 2019/20.

L'accès à la profession d'instituteur exige un diplôme de bachelor qui devra être émis par une université

Europa driftet auseinander

## Rechtsruck !

**„Um ein verstärktes Gefühl von Sicherheit zu erlangen, verkaufen wir unsere Seelen an den Rechtsradikalismus“**

Liebes Verbandsmitglied, Ich weiß nicht wie deine Stimmungslage ist, Vorfreude auf die anstehenden Ferien, Alltagssorgen oder Unbehagen...? Was die nationale, aber vor allem die internationale Politik betrifft mache ich mir jedenfalls ernsthaft Gedanken und blicke sorgenvoll in die Zukunft.

Die Welt gerät offenbar immer mehr aus den Fugen. Viele Menschen sind enttäuscht von der aktuellen Politik. Sie spüren dass sie auf die Verliererseite abrutschen und sind nicht

mehr bereit die derzeitige Entwicklung hinzunehmen. Der Klimawandel, der nicht abnehmende Strom von Flüchtlinge, der Drang nach Präkarisierung der Arbeitsverhältnisse, die steigenden Zahl der Zeitverträge und der Billiglöhne, sowie nicht zuletzt die kriselnde Weltwirtschaft mit Schutzzöllen unter Präsident Trump, sind eindeutige Zeichen dafür dass vieles aus dem Ruder läuft.

Europa driftet auseinander und radikalisiert sich zunehmend nach Rechts. Polens Gleichschaltung der Justiz, Ungarns nationalistische Abschottung, Italiens unberechenbare Populisten, und alles vor dem Hintergrund der Verarmung Süd- und Ost-

europas! Daneben reaktionäre Parteien welche Österreich regieren, eine immer stärker werdende AfD in Deutschland und eine sich radikalisierte CSU.

Die erschreckende Erkenntnis für mich, liebes Verbandsmitglied, ist dass der Rechtsradikalismus in den westlich orientierten Ländern wieder hoffähig geworden ist. Wobei die Hemmschwelle von Woche zu Woche sinkt, und bisher für unmöglich gehaltene Maßnahmen wie die Abschaffung einer unabhängigen Justiz in Polen, der Aufbau eines Autoritären Staates in der Türkei, das Vorgehen gegen Hilfsorganisationen welche Flüchtlinge helfen wollen...

Die zunehmende Erstarrung der Rechten ist eine zentrale Herausforderung an die Gewerkschaften und die Linksbewegung. Dass es so weit kommen konnte ist das Ergebnis der leider jahrelang viel zu seichten und ziellosen Politik der etablierten demokratischen Parteien.

Viele Gelegenheiten wurden verschlafen und gegenüber dem Neoliberalismus gab es keine soziale Gegenstrategie. Dies muss man auch in Luxemburg feststellen wo konservative und rechte Parteien (oft ohne eigenes Zutun) im Aufwind sind.

Als freie und unabhängige Gewerkschaft müssen wir uns in Frage stellen und unseren fundamentalen

Werten und Überzeugungen wieder mehr Gewicht verleihen.

Solidarität, Humanismus statt Egoismus, Zusammenhalt anstelle von „Vereinzelung“, Kollektive Aktionen und offensive Forderungen dürfen wir nicht scheuen! Deshalb gilt es unsere Kräfte zu bündeln um weiter in einer weltoffenen Demokratie die Werte die uns wichtig sind erfolgreich zu verteidigen.

*Fernand Schiltz  
Vizepräsident Sektion  
Öffentlicher Dienst*



## **EINLADUNG** **Pensioniertenfeier**

Die Verbandsleitung und der Vorstand des Sektors Pensionierte laden ein zu einer **Pensioniertenfeier**, verbunden mit einer **Jubilarenehrung** für 50, 60, 70, und 80 Jahre Mitgliedschaft im FNCTTFEL- Landesverband, welche am

**Sonntag, dem 21. Oktober 2018**  
**um 15.00 Uhr im Casino Syndical in Bonneweg**

stattfinden wird.

Das Programm sieht folgendes vor:

- Begrüßung durch den Präsidenten des Sektors Pensionierte.
- Gesangliche Darbietungen der „Chorale d’Hommes Réunies“ : Chorale Albert Bousser des Landesverbandes, Chorale Cessange, Chorale Ste Cécile Neudorf-Weimershof, Société de Chant Caecilia Merl-Belair, Société Chorale Alzingen, Männerchouer Letzebuerg.
- Musikalische Darbietungen der Harmonie des Landesverbandes.
- Jubilarenehrung durch den Präsidenten des Landesverbandes.
- Erste Vorstellung des Sommerferienaufenthaltes 2019 durch den Kollegen Marcel Arendt.
- Geselliges Beisammensein bei einer Agape.

### **Anmerkung:**

Erste Anmeldungen für den Ferienaufenthalt 2019 können im Anschluss an den offiziellen Teil der Feier beim Kollegen Marcel Arendt getätigt werden. Da die Teilnehmerzahl für den Ausflug begrenzt ist, werden die Anmeldungen in der Reihenfolge der Einschreibungen berücksichtigt.

Alle pensionierten Kolleginnen und Kollegen werden noch eine schriftliche Einladung zu dieser Feier, nebst einem Anmeldeschein, erhalten. Wir möchten euch jetzt schon bitten, euch diesen Termin vorzumerken. Wir erwarten, dass möglichst viele Kolleginnen und Kollegen an der Feier teilnehmen werden.

Nico Wennmacher

# Besuch der Zentralwerkstatt und Feierstunde

Am vergangenen 9. Juli besichtigten die Vorstände des Sektors Pensionierte und der Vereinigung Luxemburg, unter der fachkundigen Führung von Herrn Marc Schaeffer, Werkstattenchef, die neue

zentrale Werkstatt der Eisenbahn. Im Anschluss daran führten beide Vorstände nach Hesperingen um unserm Kollege Marcel Schlechter zu seinem 90zigsten Geburtstag zu gratulieren.

Den Abschluss bildete ein gemeinsames Mittagessen mit unserm Geburtstagskind in der Contener Stuff. Dabei wurden viele Erinnerungen mit unserm Kollegen Marcel ausgetauscht, über seine Tätig-

keit als Gewerkschafter und Politiker. Vor allem sein Wirken als Transportminister, im Interesse seiner Kolleginnen und Kollegen, wird uns stets in bester Erinnerung bleiben. Wir wünschen unserm

Freund Marcel noch viele angenehme Jahre bei bester Gesundheit.

*Nico Wennmacher*



Fotos: Alphonse Classen



Frauen in Männerberufen

# Immer häufiger der Fall

**Frauen arbeiten seit längerem Zeitraum in Männerdomänen und beweisen, dass sie auch hier ihren Mann stehen.**

Da Frauen öfters ausgeglichener mit Konflikten umgehen, kann dieses Zusammenspiel von Mann und Frau von Vorteil sein. Aller Anfang ist schwer, und auch für die luxemburgische Eisenbahn gab es einige Umstellungen zu bewältigen, will man Frauen in Männerberufen ausbilden. So muss hier zum Beispiel die Möglichkeit bestehen Damenumkleidekabinen wie auch Damentoiletten einzurichten, was sich nicht immer

als einfach erweist und wo einige Anstrengungen in Sachen Umbau erbracht werden müssen. Diesen Herausforderungen hat sich die luxemburgische Eisenbahngesellschaft gestellt und versucht sie bestmöglich zu bewältigen, und ist bis heute bemüht nach Lösungen zu suchen und Abhilfe zu schaffen wo sie nötig ist.

Zu Beginn bedurfte es noch einer Lupe um die Frauen in Berufen wie Lokführer, Busfahrer usw. ausfindig zu machen, heutzutage sieht es schon anders aus und immer mehr Frauen schlagen eine Laufbahn in solchen Berufen ein. Hat man sich dann in die-

sen Domänen das nötige Fachwissen und die Kompetenz angeeignet, Durchsetzungsvermögen gezeigt und gute Leistungen erbracht, so kommt einem auch die Anerkennung der männlichen Kollegen entgegen und man wird ernst genommen.

In Führungsebenen der Gesellschaften sieht man leider noch immer zu wenige Frauen, obwohl es mittlerweile eine Quotenregelung gibt. Diese sollte kein Sprungbrett für eine Karriere sein, jedoch sollte die Frau auf Bezug ihrer Qualifikationen einen solchen Posten bekleiden. Indes gibt die Quotenregelung den Frauen aber die

Möglichkeit auf eine solche Führungsposition, die ihnen vielleicht bisweilen aus verschiedenen Ursachen verwehrt wurde.

Betrachtet man den Frauenanteil in der Spitze bei der luxemburgischen Eisenbahn, so muss man feststellen, dass es sich auch hier noch immer um eine Männerdomäne handelt.

Vor kurzem aber wurde die Entscheidung getroffen, Frau Laurence Zenner zur Vorsitzenden von CFL-Cargo zu ernennen, und somit ist sie die erste Frau, bei der Muttergesellschaft der luxemburgischen Eisenbahn, die

einen solchen Posten auf dieser Ebene bekleidet. Dieser Schritt ist hoffentlich wegweisend für die Zukunft und der Landesverband begrüßt diese positive Entwicklung.

Der Landesverband hofft, dass sich auch weiterhin noch mehr Frauen in solchen Berufen bewerben, und sich nicht davon verunsichern lassen, dass ihr Beruf eine Männerdomäne ist.

**Gaby Birtz –  
déléguée à l'égalité**



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

Association sans but lucratif (RCSL F5410)

[www.gar.lu](http://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

**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.

# Die Wachstumsfrage und Verteilungsgerechtigkeit

**Zurzeit wird die Wachstumsfrage, von politischen Parteien, Organisationen der Zivilgesellschaft und in Zeitungskommen-taren auf unterschied-liche Art und Weise thematisiert. Maxima-les, optimales, nach-haltiges und qualita-tives Wachstum sind u.a. Stichwörter die immer wieder ge-braucht werden, ohne dass irgendjemand bisher die Bedeutung dieser Wachstumsbe-zeichnungen erklären konnte.**

Die aktuelle Hochkon-junktur mit ansehnlichen Wachstumsraten hat nicht nur positive Aspekte, wie Rückgang der Arbeits-lostigkeit und gut gefüllte Sozialkassen. Es gibt auch viele Wachstumsverlierer. Dies vor allem bei den Ge-ring- und Mittelverdienern, die immer mehr Schwierigkeiten haben über die Runden zu kommen. Horrende Wohnungsprei-se, überfüllte öffentliche Transportmittel, sowie eine vielfach geringere Le-bensqualität, sind unlieb-same Wachstumsbeglei-terscheinungen. Aufgrund dieser negati-ven Begleiterscheinungen unseres wirtschaftlichen Erfolges, könnte man ge-neigt sein zu glauben, wie dies auch vielfach propa-giert wird, es würde genü-gen auf die Wachstums-bremsen zu treten, damit alles sich zum Positiven wendet. Dies ist leider nicht der Fall.

Griechenland ist in dieser Hinsicht ein abschrecken-des Beispiel, das zeigt, dass jahrelanger wirt-schaftlicher Abschwung,

zu für uns unvorstellba-rem sozialen Elend füh-ren kann. Ohne an dieser Stelle auf die unrühmliche und antisoziale Hand-lungsweise der E.U., ihrer Mitgliedstaaten und dem internationalen Wäh-rungsfonds eingehen zu wollen, die diese soziale Misere mit verschuldet haben, sollte man das griechische Beispiel vor Augen haben, wenn über Wachstum diskutiert wird.

## Für Gehalts- und Lohnaufbesserungen

Sicher werden wir uns frü-her oder später, aus so-zialen und ökologischen Gründen, mit der Wachs-tumsfrage beschäftigen müssen. Dies setzt aber voraus, dass gleichzeitig eine gerechtere Verteilung von Einkommen und Ver-mögen anvisiert wird, um eben griechische Verhält-nisse zu vermeiden.

Da die primäre Umver-teilung des geschaffenen Reichtums mittels Löhnen und Gehältern geschieht, ist es unabdingbar, dass diese mit der Wirtschafts- und Produktivitätsent-wicklung Schritt halten. Hier besteht ein erheblicher Nachholbedarf. Denn ähnlich wie in andern eu-ropeischen Ländern, hat sich bei uns in den zu-rückliegenden Jahren die Lohnquote rückläufig ent-wickelt und die Unterneh-mensgewinne sind stärker gestiegen als Löhne und Gehälter.

Politische Parteien die sich deshalb, in der aktuellen sozialpolitischen Situa-tion, nicht ohne Wenn und Aber für eine substantiel-le Erhöhung des Mindest-

lohnes aussprechen, die deren Bezieher vom Ar-mutsrisiko befreit, sollten es bitte auch unterlassen über Wachstumsbegren-zung zu schwafeln.

Ohne hier alle Sektoren zu erwähnen, wo ein ek-latanter Nachholbedarf besteht, sei hier nur die neue Trambahngesell-schaft erwähnt, weil die dortigen Lohn- und Ar-beitsbedingungen einem öffentlichen Transport-betrieb unwürdig sind. Die zuständigen Politiker wären gut beraten, bei der Lux-Tram Direktion darauf hinzuwirken, damit die dort begonnenen Kollektivvertragsverhand-lungen kurzfristig mit einem positiven Ergebnis abge-schlossen werden können. Gute soziale und öffent-liche Dienstleistungen durch ein gerechtes Steu-ersystem

Eine weitere Umverteilung des geschaffenen Reich-tums muss über steuerfin-nanzierte soziale und öf-fentliche Dienstleistungen erfolgen. Vor allem Arbeit-nehmer und Pensionier-te sind auf diese Dienst-leistungen angewiesen, die das Leben angenehmer machen und es allen Menschen ermöglichen gleichberechtigt am sozi-alen und öffentlichen Le-ben teilzunehmen. Diese Dienstleistungen müssen von der öffentlichen Hand erbracht und fortwährend an die gesellschaftlichen und technologischen Ent-wicklungen angepasst werden.

Die Finanzierung der not-wendigen öffentlichen Dienstleistungen und der dazu notwendigen Infra-strukturen, muss über eine



sozialgerechte Besteue-rung von Einkommen und Vermögen erfolgen. Die rezente Steuerreform von 2017 hat sich positiv auf Einkommenssituation von vielen Beschäftigten und Pensionierten ausgewirkt. Von einer wirklichen Steu-ergerechtigkeit, wie wir uns sie vorstellen, sind wir allerdings noch weit entfernt. Neben Verbesse-rungen in der Steuertabelle, u.a. Befreiung des Min-destlohnes von der Steuer, die Abschaffung oder Ver-besserungen bei der Steu-erklasse 1a, muss vor allem das Verhältnis in der Besteuerung von Kapital und Arbeit sowie zwischen Betrieben und Haushalten korrigiert werden. Auch ökologische Elemen-te, die in dieser Richtung zielführend und sozial ge-recht sind, sollten in einer zukünftigen Reform be-rücksichtigt werden. Die steuerliche Begünstigung von Elektroautos, die bei der rezenten Reform als umweltpolitisches Ele-ment verkauft wurde, erfüllt oben genannte Kriterien in keiner Hin-

sicht. Diese steuerliche Absetzbarkeit dient eher dazu, damit gut situierte Mitbürger ihr Gewissen beruhigen können, wenn sie Sonntags mit ihrem Elektroauto ihre Brötchen einkaufen fahren können, bei Verkäufer/innen, die sich niemals ein solches Gefährt leisten können und die praktisch gezwun-gen sind rund um die Uhr zu arbeiten.

In unserm aktuellen Ge-sellschaftssystem, das von der Profitlogik ge-prägt ist, wird sich die Diskussion um die Wachs-tumsthematik sehr schwierig gestalten. Als Gewerkschaften müssen wir dabei aufpassen, da-mit die von uns vertrete-nen Kolleginnen und Kol-legen nicht sprichwörtlich unter die Räder geraten.

Nico Wennmacher



# Alternativloser öffentlicher Transport

Immer längere Staus auf Straßen und Autobahnen sowie eine Verminderung der Lebensqualität, vor allem im innerstädtischen Bereich, sind das Resultat einer exzellenten wirtschaftlichen Situation verbunden mit einer falschen Transport- und Infrastrukturpolitik.

Immerhin scheinen unsere Politiker in der Zwischenzeit erkannt zu haben, dass es zum öffentlichen Transport keine Alternative gibt. Dies nachdem während Jahrzehnten der Individualverkehr geför-

dert und im Gegenzug die Straßenbahnen und verschiedene Eisenbahnstrecken abgebaut wurden. Die nun beschlossenen Investitionen in neue Schieneninfrastrukturen sind bitter notwendig. Sie dienen aber lediglich dazu den Rückstand den wir in dieser Hinsicht zu verzeichnen haben wettzumachen. Zu befürchten ist, dass wenn die geplanten und begonnenen Projekte fertig sind, wir uns aufgrund der Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung wiederum im Rückstand befinden.

Da die meisten jetzigen und zukünftigen Arbeitsplätze in unserer Hauptstadt und in den Nachbargemeinden angesiedelt sind, muss der Verkehr in koordinierter Art und Weise zur Stadt, mittels der klassischen Eisenbahn und Überlandbuslinien sowie innerhalb der Stadt mit einem optimalen Tram- und Busnetz organisiert werden.

Die am 10. Dezember 2017 in Betrieb gegangene Trambahn, welche konservative und liberale Politiker während Jahren

zu verhindern suchten, erfreut sich großer Beliebtheit. Die Tram wird sowohl die Verkehrssituation als auch die Urbanität innerhalb der Stadt verbessern und einen Beitrag zu einer besseren sozialen Kommunikation zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen leisten. Das Trambahnnetz muss zügig ausgebaut und erweitert werden. Vor allem aber müssen die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten bei der Straßenbahngesellschaft verbessert werden. Diese sind einem öffentlichen

Transportbetrieb unwürdig.

Die freiwerdenden Buskapazitäten, aufgrund der Trameinführung müssen genutzt werden um die einzelnen Stadteile besser miteinander zu verbinden. Weiterhin sollten die privatisierten Buslinien, bei der etappenweisen Inbetriebnahme der Tram, wieder in das städtische Busnetz AVL zurückgeführt werden.

*Nico Wennmacher*

## Internationales

# Ver.di auf Besuch bei uns

Im Rahmen eines DGB/ver.di Seminars unter dem Motto, „Ein Blick auf Arbeit, Identität und Populismus in Europa“, weilte am vergangenen 21. August eine Delegation der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft ver.di auf Besuch bei uns.

Am Vormittag besichtigten wir mit den deutschen Kolleginnen und Kollegen, aus dem Saarland und Rheinland-Pfalz, die neue Zentralwerkstätte der CFL. Neben interessanten technischen Erklärungen, sorgte die Personal- und vor allem Ausbildungsproblematik für einen interessanten Dialog mit dem Werkstättenchef Marc Schaeffer, dem wir an dieser Stelle für die Besichti-

gung danken möchten. Anschließend hatte unsere Arbeitnehmerkammer zum Mittagessen ins Casino Syndical eingeladen, wobei Sylvain Hoffmann, beigeordneter und zukünftiger Direktor der Kammer, diese vorstellte und deren vielfältige Aktivitäten erklärte.

Am Nachmittag stand die Besichtigung der neuen Straßenbahn auf der Tagesordnung. Frau Françoise Frieden, verantwortlich für die Öffentlichkeitsarbeit und Herr Norry Neyen, Chef CRM Projet Lux-Tram, bei denen wir uns für diese Besichtigung bedanken, erklärten die Entwicklung und die Installationen der Trambahn. Die deutschen Kolleginnen

und Kollegen versäumten es nicht die Sozialbedingungen bei Lux-Tram anzusprechen, die sehr verbesserungswürdig sind.

Als Abschluss des Tages stand die Besichtigung des neuen Gewerkschafts-

lokals des OGBL „Streik“ auf dem Programm. Kollege Pierre Schreiner empfing uns im „Streik“, sorgte für den Umtrunk und erklärte die Geschichte sowie Sinn und Zweck dieser Begegnungsstätte.

Dieser Besuch hat einmal mehr die Wichtigkeit der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg unter Beweis gestellt.

*Nico Wennmacher*



Foto: René Birgen

4-Ländertreffen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaften

# Europäische Zusammenarbeit ist unerlässlich.

**Das diesjährige Vier-Länder-Treffen der Eisenbahnbereiche der deutschsprachigen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaften aus Österreich (vida), Deutschland (EVG), Luxemburg (FNCTTFEL) und der Schweiz (SEV) fand am 27. und 28. August 2018 in St. Pölten statt.**

Inhaltlicher Mittelpunkt des Treffens waren heuer die politischen Entwicklungen nach dem Regierungswechsel in Österreich. Die Angriffe der ÖVP-FPÖ-Regierung auf die ArbeitnehmerInnen schweißt die Gewerkschaften aus den Nachbarländern bei der Bekundung ihrer Solidarität mit den Kolleginnen und Kollegen aus Österreich noch enger zusammen.

Alle vier Gewerkschaften kämpfen in einem zunehmend schwieriger und härter werdenden nationalen und europäischen Wettbewerbsumfeld für den Schutz von Arbeit und Löhnen. Immer häufiger werden ArbeitnehmerInnenrechte das Ziel von Angriffen durch neoliberale Politik. Die europaweite und internationale Solidarität ist nicht zuletzt deswegen schon längst unumgänglich geworden.

Die befreundeten Gewerkschaften sind starke Mitglieder der ETF, der Europäischen Transportarbeitergewerkschaft. Nicht nur im Rahmen der ETF nehmen die Gewerkschaften Einfluss auf die europäische Politik. Auch der sektorale Soziale Dialog im Eisenbahnbereich gilt als einer der wirksamsten seiner Art. Dabei werden im Dialog mit

den europäischen Bahnen beispielsweise wichtige Schutzmaßnahmen und Regelungen für die ArbeitnehmerInnen eingefordert und erreicht.

Europaweit einzigartig ist die vorbildliche Ausbildungsregelung, welche die vida in Österreich für die Eisenbahnbeschäftigten erkämpft hat. Um dem europaweiten Dumping von Qualifikation und Löhnen entgegenzuwirken, ist die länderübergreifende Zusammenarbeit unerlässlich und fordert einen sicheren Eisenbahnverkehr in Europa sowie sozial abgesicherte Beschäftigungsverhältnisse für das Personal ein, sind sich die vier Gewerkschaften vida, EVG, SEV und FNCTTFEL einig.

Die Gewerkschaft vida war am Vier-Ländertreffen durch vida-Vorsitzen-



den Roman Hebenstreit, Günter Blumthaler, Vorsitzender vida-Fachbereich Eisenbahn, Gerhard Tauchner, Vorsitzender der Plattform Lokfahrdienst in der vida und Vorsitzender

Wettbewerb und Internationales sowie durch Anna Daimler, vida-Fachbereichssekretärin Eisenbahn und Maria Rathgeb, vida-Referat Internationales vertreten. Für den SEV nahmen sein Vorsitzender Giorgio Tuti und Daniela Lehmann, SEV-Koordinatorin für Verkehrspolitik teil, für den FNCTTFEL sein Vorsitzender Georges Merenz.

Aus Deutschland reisten EVG-Vorsitzender Alexander Kirchner sowie Marion Carstens, Fachabteilungsleiterin im Vorstandsbüro, zuständig für Politik und Internationales nach St. Pölten an.

*Rathgeb Maria*



Empfang des Bürgermeisters Matthias Stadler



Kusttram in Flandern:

# Die längste Strassenbahnlinie der Welt

**Als reisefreudiges Volk verschlägt es viele Luxemburger an den belgisch-flämischen Strand, der wohl besonders in den vergangenen Jahrzehnten durch den berühmten und beliebten „Luxemburg-Blankenberge-Express“ bekannt geworden ist.**

Weit weniger bekannt ist allerdings, dass die dort fahrende sogenannte „Kusttram“ als längste Strassenbahnlinie der Welt gilt und der erste Streckenabschnitt schon am 5. Juli 1885 als Dampfstrassenbahn eröffnet wurde.

Zugverbindungen gab es bereits Mitte des 19. Jahrhunderts von Brüssel aus an die Nordseeküste nach Blankenberge, Nieuwport und Oostende. Dort war allerdings Endstation und die entlegenen Orte konnten nur per Fuss, Fahrrad

oder Pferdekutsche erreicht werden. So kam der Belgier auf die Idee, diese Ortschaften mit einer Trambahn an das Eisenbahnnetz anzuschliessen. Diese führte zuerst von Oostende aus bis nach Nieuwport und schon ein Jahr später konnte die nordöstliche Linie in Betrieb genommen werden. Die ursprünglichen Linien 1 (Knokke – Oostende) und 2 (Oostende – De Panne) wurden zu einer einzigen Linie 0 zusammengeführt und die Strecke wurde vor rund 100 Jahren zweigleisig ausgebaut und nach und nach elektrifiziert. Als letzten Ausbau konnte im Jahr 1998 die Strecke von De Panne-Esplanade zum Bahnhof der Belgischen Staatsbahn in Adinkerke verlängert werden.

Heute gilt die Kusttram mit einer Streckenlänge von 68 Kilometern mit insgesamt 69 Haltestellen als die längste Strassen-

bahn der Welt. Sie verbindet seit nunmehr 133 Jahren alle Orte der belgischen Küste von De Panne an der französischen Grenze über Oostende bis nach Knokke-Heist an der Grenze zu den Niederlanden. Die grössten 14 Badeorte werden bedient und Anschlüsse bestehen an das belgische Eisenbahnnetz an den fünf Bahnhöfen De Panne, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge und Knokke.

Die Überlandstrassenbahn hat eine Spurweite von 1000 Millimeter und wird mit 600 Volt Gleichstrom vom Verkehrsunternehmen „De Lijn“ betrieben, welche ebenfalls die Strassenbahnen in Antwerpen und Gent betreibt. Zum Einsatz kommen Triebwagen, welche zu Achtsachsern umgebaut wurden mit einem auffälligen niederflurigen Mittelteil. Für die sehr abwechslungsreiche Gesamtstrecke benötigt die

Kusttram 2 Stunden und 23 Minuten.

Zunächst ermöglichte die Kusttram den Wohlhabenden und damals Adligen an die feinsandigen Strände zu gelangen. Im Laufe der Zeit wurde die Tram zunehmend von den einfachen Bürgern genutzt – zur Arbeit und zum Baden – und trug zur allgemeinen Mobilität an der Küste bei. Des weiteren erlaubte die Tram die Entwicklung der Region und wurde von besonderer Bedeutung auch für den Tourismus. Und dies bis heute.

Ein optimierter Fahrplan trägt zum grossen Erfolg der Kusttram bei. Sie kehrt regelmässig im 10 Minutentakt in den Sommermonaten und alle 20 Minuten im Winter. Des öfteren ist zu beobachten, dass ihre einzige Linie 0 an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Sitzplätze sind rar, die Garnituren proppen-

voll besonders zu den sogenannten Stosszeiten. So kommt es auch vor, dass die baugleichen Trams der städtischen Strassenbahnen in Antwerpen und Gent, früher auch schon aus Charleroi, von der Kusttram ausgeliehen werden mussten, um den Verkehr aufrecht zu erhalten. Ein Blick auf die Zahlen bestätigt den Erfolg. Wie die Nahverkehrsgesellschaft De Lijn uns mitteilte hat die Kusttram im vergangenen Jahr 16,5 Millionen Passagiere befördert – zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Besonders im Frühling und Herbst nutzten mehr Fahrgäste die Kusttram. Im Sommer allein beförderte die Kusttram insgesamt vier Millionen Passagiere. Das waren Spitzentage mit fast 80.000 Fahrgästen.

Die Bemühungen von „De Lijn“ im technischen Bereich erwiesen sich als nützlich. Es standen permanent technische Teams bereit, um im Notfall einzugreifen und für ausreichend viele Kusttrams zu sorgen. Die gute Verfügbarkeit der Bahnen und die lohnenswerten Bemühungen rund um die Sicherheit sowie die optimale Abstimmung von Nachfrage und Angebot tragen zum Erfolg der Kusttram bei. Und das nun schon seit 133 Jahren.

Pierre Buchholz  
Foto: Infotel/Archiv





# 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