

## Neujahrsempfang

# 110 Jahre Landesverband und 100 Jahre Vereinigungen



Die FNCTTFEL lud am 10. Januar 2019 ins „Casino syndical“ ein, um den Neujahrsempfang und die Jubiläumsfeier zum 110. Gründungstag des Landesverbandes gebührend zu begehen.  
Foto: Pitt Becker

### Pressemitteilung: Gratis öffentlicher Transport



Die Zufriedenheit der Kunden sollte im öffentlichen Transport unser aller Ziel sein!  
Seite 8

### Empfang in der Generaldirektion



Am 11. Januar 2019 wurde eine mehrköpfige Delegation des Landesverbandes vom Präsidenten sowie vom Generaldirektor zum traditionellen Neujahrsempfang begrüßt..  
Seite 9

### Letzter Gemischter Betriebsrat CFL cargo



Am 5. Dezember 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL cargo zu seiner letzten Sitzung zusammen. .  
Seiten 14-15

### Öffentlicher Transport im Süden



In der am 11. Dezember von Staatsminister verkündeten Regierungserklärung wurden zwei Projekte angekündigt die im hohen Maße Auswirkungen...  
Seite 20

### Eisenbahnsterben in der Großregion geht weiter



Nachdem wir uns für den ersten Abschied von der Schiene ins „Gromme Elsass“ begeben hatten, wenden wir uns jetzt einer Gegend zu, die vielen Luxemburgern bekannter ist, den Vogesen.  
Seiten 28-29



Georges  
Merenz

## Auszug aus der Neujahrsansprache des Präsidenten des Landesverbandes

Kameradinnen und Kameraden, werte Leser, im Namen der ganzen Verbandsleitung möchte ich euch als Präsident des Landesverbandes alles Gute für das Jahr 2019 wünschen und dies bei bester Gesundheit.

Die Gesundheit, das wichtigste Gut den wir als Menschen überhaupt besitzen und deshalb ist es dem Landesverband umso wichtiger, dass unsere Mitglieder in einem guten Umfeld mit den bestmöglichen Arbeitsbedingungen arbeiten können. Nur gute Arbeitsbedingungen auf dem Papier und von einem „Bien-être au travail“, reden, reichen dem Landesverband nicht aus. Diese sollen auch im täglichen Arbeitsablauf umgesetzt und eingehalten werden. Schichtpläne die nicht gegen die Arbeitsbestimmungen verstoßen, im Alltag aber von unseren Mitarbeitern schwer zu bewältigen sind, Ruhepausen die in den Dienstplänen vorgesehen sind aber öfters durch unvorhergesehene Umstände umgebaut werden und somit nicht mehr eingehalten werden können, bringen täglichen Stress und verschlechtern die Lebensqualität und Motivation um ein Wesentliches. Nicht bewilligte Urlaubstage wegen Personalmangel führen zu zusätzlicher Missstimmung bei den Mitarbeitern.

Dies sind nur einige Punkte aus dem täglichen Arbeitspensum unserer Personalvertreter.

Heute feiern wir auf diesem Neujahrsempfang das 110-jährige Bestehen des Landesverbandes und 100 Jahre der Vereinigungen. Nico Wennmacher wird diesbezüglich einen geschichtlichen Rückblick auf

die wichtigsten Ereignisse der letzten 110 Jahre machen. Deshalb werde ich mich heute etwas zurück halten und nicht weiter auf politische Themen eingehen, wie zum Beispiel der gratis öffentliche Transport, welcher noch viele offene Fragen bei der nationalen Eisenbahngesellschaft wie aber auch beim AVL und TICE aufwirft. Sowie über einen möglichen Arbeitskampf für einen angemessenen Kollektivvertrag bei der Luxtram SA, welcher auch überaus wichtig für alle Mitarbeiter der alt eingesessenen CFL wie auch eventuell zukünftigen Schienentransportunternehmen ist. Auf die Probleme beim CGDIS sowie bei den Lehrbeauftragten werde ich anlässlich der gemeinsamen Generalversammlung des Sektors Eisenbahnen am kommenden 9. Februar zurückkommen.

Heute gilt meine Ansprache hauptsächlich den anstehenden und überaus wichtigen Sozialwahlen am 12. März 2019.

Unsere Kandidatenlisten sind komplett und werden während der großen Generalversammlung vom 9. Februar 2019 vorgestellt. Weshalb große Generalversammlung? Die Berufssektionen des Sektors Eisenbahnen wagen dieses Jahr zum ersten Mal eine gemeinsame Generalversammlung, um vereint nach unserem Motto „zesumme staark“ die Wahlkampagne der diesjährigen Sozialwahlen einzuleiten.

Wir haben einen guten Mix von jungen und nicht mehr so jungen, dadurch umso erfahrene, Kandidaten aufgestellt. Allesamt haben sie sich gemeinsam viel vorgenommen und sind bereit euch in den nächsten Jah-

ren zu vertreten und sich den täglich auftretenden kritischen Punkten in den entsprechenden Dienststellen anzunehmen.

Zusammen mit den Vertretern der Zentraldelegation und der Verbandsleitung des Landesverbandes werden wir uns den immer noch bestehenden Problemen so wie auch den neu anstehenden Herausforderungen mit der nötigen Motivation stellen.

Kameradinnen, Kameraden und werte Leser, der Landesverband muss während den Sozialwahlen vom 12. März 2019 noch weiter gestärkt werden. Gemeinsam werden wir, die Vertreter des Landesverbandes, uns für die in allen Bereichen geforderten Verbesserungen einsetzen und uns gegen jeglichen Angriff seitens des Patronats an unsere Errungenschaften sowie unserer Werte wehren.

Es gibt für uns alle am 12. März 2019 nur eine Wahlmöglichkeit - die Liste 4 - die des Landesverbandes. Jede mögliche Stimme muss an den Landesverband gehen.

Eine massive Wahlbeteiligung am 12. März ist Pflicht um unseren Sozialpartnern unsere Stärke zu beweisen und ihnen jegliche schwarze Gedanken von Verschlechterungen im Vorfeld auszutreiben.

Deshalb muss der Landesverband auch 2019 weiterhin gestärkt werden, er ist der Garant für eine sichere Zukunft für uns alle.

**Euch allen noch einmal alles Gute für 2019.**

Im Casino

## Bücherkontrolle

**Wie schon in den letzten Jahren bietet die Kontrollkommission auch für das Jahr 2019 den Kassierern die Möglichkeit, ihre Kassenbücher im Casino Syndical in Bonneweg überprüfen zu lassen. Folgendes Datum ist hierfür vorgesehen, zwischen 17.00 und 19.00 Uhr (Festsaal):**

**Montag, den 28. Januar**

Die Kontrollkommission macht die Verantwortlichen der jeweiligen Generalversammlung darauf aufmerksam, dass ihr die Daten der Generalversammlungen offiziell in einer diesbezüglichen Einladung mitzuteilen sind. Außerdem macht sie darauf aufmerksam, dass ein

offizieller Punkt „Bericht der Kontrollkommission“ auf der Tagesordnung einer jeden Generalversammlung stehen muss. (Kontaktpersonen: Andy Reiffers Tel: 691 584 671, Josy Bourgraff Tel: 691 378 151)

### Vereinigungen und Sektionen

Januar	<b>Vereinigung Rümelingen</b> Samstag, den 26. Januar 2019, 17 Uhr Restaurant „Am Perroquet“ zu Rémeleng
Februar	<b>Jugendsektion</b> Freitag, den 1. Februar 2019, 11 Uhr Casino Syndical
März	<b>Vereinigung Ettelbrück</b> Samstag, den 9. März 2019, 18 Uhr Hôtel de Ville
März	<b>Vereinigung Mersch</b> Samstag, den 23. März 2019, 16 Uhr Restaurant de la Gare, Lintgen
März	<b>Vereinigung Petingen</b> Samstag, den 23. März 2019, 15 Uhr A Rousen, Petingen
März	<b>Vereinigung Syrdall</b> Sonntag, den 24. März 2019, 16.30 Uhr in Wecker

(Diese Liste wird in den kommenden Nummern aktualisiert und vervollständigt)

# Einladung

## Gemeinsame Generalversammlung

*An alle Mitglieder der Sektionen des Sektors Eisenbahnen*

Werte Kollegin, werter Kollege,

Hiermit möchten wir dich zur gemeinsamen Generalversammlung einladen, welche stattfindet am:

**Samstag, den 9. Februar 2019 um 08:00 Uhr!**

im Casino Syndical in Luxemburg-Bonneweg





**FNCTTFEL****Landesverband****Vereinigung Rümelingen****Einladung zur Generalversammlung**

**Samstag, den 26. Januar 2019 um 17.00 Uhr**  
im Restaurant „Le Perroquet“ in Rümelingen.

**Tagesordnung:**

1. Eröffnung und Begrüßung durch den Präsidenten
2. Tätigkeitsbericht
3. Kassenbericht
4. Bericht der Kontrollgremien
5. Diskussion und Abstimmung der Berichte
6. Referat der Verbandsleitung
7. Freie Aussprache

Romain Gros,  
Präsident

Edmée Kirsch,  
Sekretärin

**Dates valeur crédit****Règlement des émoluments au personnel**

Le personnel des CFL est informé, que pour l'exercice 2019, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon le calendrier des **DATES VALEUR** ci-dessous :

**Dates valeur crédit des émoluments :**

mercredi	le 30 janvier 2019
mercredi	le 27 février 2019
jeudi	le 28 mars 2019
lundi	le 29 avril 2019
mercredi	le 29 mai 2019
jeudi	le 27 juin 2019
mardi	le 30 juillet 2019
jeudi	le 29 août 2019
vendredi	le 27 septembre 2019
mercredi	le 30 octobre 2019
jeudi	le 28 novembre 2019
lundi	le 30 décembre 2019

Les bulletins de paie parviendront aux services d'attache, en principe, trois jours ouvrables avant le dernier jour de travail de chaque mois.

**In Memoriam**

Clement Jean, Doennange	1945 - 2018
Colbach-Mallinger Francine, Pétange	1935 - 2018
Eischen Paul, Schiffange	1932 - 2018
Englebert-Lallemang Irène, Mamer	1928 - 2018
Gales-Thommes Annette, Bofferdange	1926 - 2018
Grethen-Wagner Françoise, Luxembourg	1928 - 2018
Hansen-Ries Marie-Antoinette, Differdange	1930 - 2018
Hilbert-Mertes Léonie, Bofferdange	1934 - 2018
Lanners Aloyse, Steinfort	1926 - 2018
Lucas-Poncin Irène, Schiffange	1923 - 2018
Masselter-Bisenius Yvonne, Echternach	1925 - 2018
Muller Emile, Mondorf-les-Bains	1936 - 2018
Pauly-Peters Georgetta Bernardina, B-Aarschot	1938 - 2018
Quintus Joseph, Mondorf-les-Bains	1932 - 2018
Stieber-Tholl Irène, Mamer	1924 - 2018
Thiry Raymond, Peppange	1947 - 2018
Tholl Jean-Pierre, F-St.Martin d'Estreaux	1954 - 2018
Zwank-Feltz Gertrude, Bofferdange	1927 - 2018

**Le Signal 2019**

numéro	clôture de rédaction	parution
2	8 février	21 février
3	4 mars	14 mars
4	5 avril	18 avril
5	6 mai	16 mai
6	6 juin	20 juin
7	8 juillet	18 juillet
8	5 août	14 août
9	6 septembre	19 septembre
10	4 octobre	17 octobre
11	8 novembre	21 novembre
12	6 décembre	19 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, Edmée Kirsch, Roby Meis	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

## Der Mensch ist ein Gewohnheitstier !

**Wir lieben unsere Gewohnheiten, unseren täglichen Trott.**

Es gibt doch nichts Besseres, als es sich in seiner „ach so schönen Komfortzone“, gemütlich zu machen. Doch leider oder glücklicherweise, ist unser Leben

von Veränderungen geprägt und wir müssen, ob wir wollen oder nicht, aus unserer Komfortzone heraus, uns den Veränderungen stellen. Diese werden oft als unangenehme Überraschungen empfunden. Ein Übel, das für viele schwierig zu akzeptieren ist. Veränderung kann man nicht aufhalten.

„Mit der Zeit gehen“ sagt der Volksmund. Alte Gewohnheiten loslassen und offen sein für Neues. Mit großer Wahrscheinlichkeit hat das Neue dann, nach einer gewissen „Eingewöhnungsphase“ an Schrecken verloren.

## Keine Angst vor Neuem !

Nicht jeder mag Veränderungen im Leben. Eine neue Situation ist bei fast jedem von uns mit Stress und Angst verbunden. Steht ein Mensch unter Stress, ist es sehr schwer für ihn, die richtigen Entscheidungen zu treffen. Unser Gehirn ist gewohnt, Dinge zu automatisieren. Wir funktionieren wie auf „Autopilot“ und bewältigen unseren Alltag fast automatisch. Veränderungen kommen jedoch in unserem Berufs- und Privatleben vor. Es ist wichtig mit den Umstellungen richtig umzugehen. Wir sollten uns ohne Angst in den Alltag stürzen und offen sein für Neues. Für manche Menschen sind Veränderungen gleichbedeutend mit Neugierde und Nervenkitzel. Veränderungen bedeuten für uns Menschen, dass wir dazulernen, Neues ausprobieren und uns neu orientieren. Wir erhalten dadurch die Bestätigung, dass wir fähig sind, uns anzupassen und uns weiter zu entwickeln. Wir wachsen über uns hinaus, meistern eine Hürde und unser Selbstvertrauen wächst. Wir sollten uns bewusst sein, dass es keinen Stillstand im Leben gibt. Wenn man diesen Faktor akzeptiert, hat man bereits den ersten Schritt geschafft. Energie sollten wir nicht in Dinge investieren, die wir sowieso nicht ändern können. Es ist wichtig sich auf das zu konzentrieren, was



## Kommentar

man beeinflussen kann. Wir sollten uns nicht bemitleiden und uns als Opfer der Veränderung ansehen.

### Veränderung als Chance

Beim Lesen dieser Zeilen, kommt dem Einen oder anderen, sicher in den Sinn, dass es sich hier doch um „allgemeines Geschreibsel“ handelt. Es ist ein Versuch meine Sicht der Dinge aufs Papier zu bringen. Ich verstehe jeden von euch, der jeden Tag aufs Neue seinen Mann stehen muss. Ihr liebt eure Aufgabe und wisst, warum ihr jeden Morgen aufsteht und zur Arbeit geht. Wegen des Geldes. Aber nicht nur. Ihr seid alle wie ein Teil eines Uhrwerks. Jedes Rädchen ist wichtig. Kein Teil darf fehlen sonst läuft die Uhr nicht mehr. Ich verstehe sehr wohl, die Angst und die Ungewissheit die sich momentan im Betrieb breit macht. Veränderungen, sei es zum Guten oder zum Schlechten, werden kommen. Das ist eine Gewissheit. Wie wir alle mit diesen Veränderungen umgehen, liegt an uns. Wir können uns als Opfer der Begebenheiten sehen, können aber auch die Veränderungen als neue Chance nutzen.

Georges Melchers

# 110 Jahre Kampf für sozialen Fortschritt

FNCTTFEL-LANDESVERBAND Jubiläumsfeier und Neujahrsempfang

**Die FNCTTFEL lud kürzlich ins „Casino syndical“ ein, um den Neujahrsempfang und die Jubiläumsfeier zum 110. Gründungstag des Landesverbandes gebührend zu begehen.**



Vor zahlreichen Mitgliedern der FNCTTFEL und OGBL-Exekutivmitgliedern – beide Gewerkschaften pflegen eine enge Zusammenarbeit – verwies Ehrenpräsident Guy Greivelding bei der Veranstaltung auf die zahlreichen sozialpolitischen Meilensteine in der langen Geschichte der Gewerkschaft und auch auf die kulturellen

Aktivitäten, die vor allem von der eigenen Musikgesellschaft und dem Männergesangsverein angeboten wurden.

Der aktuelle Präsident Georges Merenz ging anschließend auf die anstehenden Sozialwahlen ein. Dem Landesverband sei es gelungen, Listen mit einer guten Mischung an jungen und erfahrenen Kandidaten zusammenzustellen. Er sprach des Weiteren vom Personalmangel bei der CFL und davon, dass es in Bezug auf den angekündigten kostenlosen öffentlichen Transport noch viele offenen Fragen gebe. In einem geschichtlichen Rückblick ging Nico Wennmacher, Ehrenpräsident des Verbandes und Vorsitzender der Pensioniertenabteilung, nicht nur auf die wichtigsten Ereignisse der letzten 110 Jahre ein, sondern machte auch einige Überlegungen zur Gewerkschaftsarbeit im Allgemeinen. So verteidigte er Streiks beispielsweise als absolut legitimes Mittel des Arbeitskampfs, auch wenn



Fotos: Alphonse Classen

diese in Luxemburg eher die Ausnahme sind. Wennmacher bedauerte, dass eine Einheitsgewerkschaft bei der Eisenbahn nur zeitlich begrenzt vollamtlich funktionierte, und verwies diesbezüglich auf die CGT, die im September dieses Jahres 100-jähriges Jubiläum feiern wird.

Quelle : Tageblatt/r.s.  
gekürzte und  
abgeänderte Version







Bilder vom Neujahrsempfang im Festsall des Casino Syndical

Fotos: Pitt Becker

FNCTTFEL

**Landesverband**

Pressemitteilung:

## Gratis öffentlicher Transport

**Für sichere, qualitativ hochwertige Arbeitsplätze  
und massive Neueinstellungen**

**Die Zufriedenheit der Kunden sollte im öffentlichen Transport unser aller Ziel sein!**

Als erstes Land der Welt möchte Luxemburgs neue Regierung Anfang 2020 den öffentlichen Nahverkehr komplett kostenlos anbieten. Um diese Dienstleistung umzusetzen müssen jedoch die Rahmenbedingungen stimmen!

Da dies momentan nicht der Fall ist müssen wir die Regierungsinitiative mit einem **deutlichen NEIN** beantworten. Der Gratistransport kann nicht von den Unzulänglichkeiten im öffentlichen Transport ablenken, wie sie tagtäglich von den Benutzern wahrgenommen werden. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und eine exzellente Kundenbetreuung müssen zum Markenzeichen des öffentlichen Transportes in Luxemburg werden. Der konsequente Infrastrukturausbau, die Materialbeschaffung und vor allem die Ausstattung mit genügendem und qualifiziertem Personal sind hierbei eine wichtige Vorbedingung.

Der Landesverband warnt eindringlich davor, dass auf Ebene der CFL-Generaldirektion, in Erwartung des Gratistransportes, Vorabentscheidungen in punkto Personalausstattung in den Zentraldienststellen, in den Bahnhöfen und Zügen getroffen werden.

Für uns als Landesverband müssen u.a. nachfolgende Bedingungen vor einer etwaigen Einführung des gratis öffentlichen Transports erfüllt sein.

### **Für einen neuen „Contrat de service public“ mit 15 Jahren Laufzeit**

Der „Contrat de service public de transport de voyageurs par chemins de fer et par route“ muss umgeändert werden. Als FNCTTFEL-Landesverband fordern wir, dass ein neuer unterschriebener contrat de service public, mit 15 Jahren Laufzeit vorliegt bevor der Gratis-Transport eingeführt wird. Für uns ist es absolut wichtig, dass die Arbeitsplätze bei der Eisenbahn erhalten und ausgebaut werden. Die Kundenbetreuung muss zusätzlich durch qualifiziertes Personal verstärkt und verbessert werden.

Um die Anforderungen des aktuellen „contrat de service public“ zu erfüllen, muss in Zukunft massiv Personal eingestellt werden. Das gesamte Angebot im öffentlichen Transport sowie in den Bahnhöfen muss ausgearbeitet werden, dies im Sinne der Reisenden.

Um Geisterbahnhöfe zu verhindern, ist es extrem wichtig, die personelle Präsenz auf allen Bahnhöfen zu verbessern und die Bahnhöfe die bereits geschlossen wurden, wieder zu öffnen. In diesem Zusammenhang möchten wir auf den Artikel 9 des Vertrags hinweisen, der beinhaltet, dass der Kunde bestmögliche Informationen erhält. Diese Maßnahme kann man nur mit qualifiziertem Bahnpersonal umsetzen.

**Wir fordern außerdem, dass die Dienstleistungen in den einzelnen Bahnhöfen an die Tabelle des Anhangs 5 der Verordnung überarbeitet werden und dass dieser Anhang gemeinsam an die Gegebenheiten sowie die Ansprüche der Kunden angepasst wird.**

Um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können, müssen die Dienstleistungen ständig kontrolliert werden. Laut Artikel 30 des Vertrages sollen regelmäßig Kontrollen sowie Audits durchgeführt werden. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, muss dies von unserem qualifizierten Personal den sogenannten „Contrôleur de route“ sowie vom RGTR-Bahnkontrollpersonal überprüft werden. Diese Überprüfungen sollen bei allen Anbietern durchgeführt werden (RGTR, AVL, TICE, CFL, Luxtram).

Momentan erwartet der Kunde beim Kauf seiner Fahrkarte, dass er eine optimale Dienstleistung erhält. Der Anbieter sowie der Kunde sind an einige Betriebsbestimmungen gebunden. Für den Kunden müssen die allgemeinen Beförderungsbestimmungen bekannt sein. Diese Bestimmungen werden in den Bahnhöfen ausgeschildert. Werden die Fahrkarten in Zukunft gratis, muss man von einer Freifahrkarte sprechen. Als Landesverband fordern wir, dass diese Freifahrkarten weiterhin vom Personal in den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie in den Bahnhöfen an unsere Kunden abgegeben werden.

Außerdem fordern wir, dass diese Freifahrkarten nummeriert sowie an die allgemeinen Beförderungsbestimmungen gebunden sind. Möchte ein Bahnkunde die 1. Klasse benutzen, muss diese an die Bestimmungen der Freifahrkarten gebunden sein.

Der Kunde hat außerdem die Möglichkeit mit dem Fahrschein die Park & Ride Parkplätze zu benutzen. Diese Einrichtungen ermöglichen den Autofahrer, ihre Fahrt mit dem öffentlichen Transport fortzusetzen. Diejenigen, die diese Parkplätze nutzen, haben die Möglichkeit dies in Verbindung mit ihrer Fahrkarte 24 Stunden lang kostenlos zu nutzen. Diese Dienstleistung soll in Zukunft an den Freifahrkarten gebunden sein.

Luxemburg, den 15. Januar 2019



Empfang in der Generaldirektion

# Neujahrsempfang bei den CFL

**Am 11. Januar 2019 wurde eine mehrköpfige Delegation des Landesverbandes vom Präsidenten Jeannot Waringo und vom Generaldirektor Marc Wengler zum traditionellen Neujahrsempfang begrüsst.**

Landesverbandspräsident Georges Merenz erörterte kurz einige Probleme, mit welchen die Eisenbahn momentan tagtäglich zu kämpfen hat. Aktuell ist das Ausfallen der Züge der Linie 60, von der viele Kunden betroffen sind, und welches keinen guten Start in das neue Jahr verheisst und des weiteren steht der Bahn im neuen Jahr die grosse Herausforderung der Umsetzung des Gratis Öffentlichen Transportes ins Haus. Ebenfalls Probleme bereiten, unter anderem dem Lokpersonal, das Rollmaterial, welches einerseits nicht genügt und andererseits des öfteren technische Mängel und Probleme aufweist. Das neu eingekaufte Material wird jedoch noch einige Zeit auf sich warten lassen



Foto: Patrick Flammang

und somit muss weiterhin an den momentanen Problemen gearbeitet werden, um diese so gut wie möglich zu beheben. Auch im Busbetrieb herrscht Unmut, und dies über die neuen Schichtpläne, welche ständig umgeändert werden und sich somit Unzufriedenheit unter den Busfahrern ausbreitet. Als grosse Herausforderung sieht der Landesverband ebenfalls das neue Projekt der Linie Luxemburg-Esch, welche momentan als Tramstrecke gehandelt wird. Der Landesverband ist der Meinung, dass die

se Strecke, egal ob sie nun als Tram- oder Zugstrecke gebaut werde, in die Obhut der Eisenbahn kommen und von dieser, in Zukunft, betrieben werden soll. Präsident Jeannot Waringo stimmte den Worten von Georges Merenz zu und strich nochmals die grossen Herausforderungen des Jahres 2019 an die Bahn hervor. Die Umsetzung des Gratis Öffentlichen Transportes solle positiv begleitet werden und ein Stellenabbau bei der Bahn soll nicht stattfinden, was auch von Seiten der Regierung be-

stätigt wurde. Auch die luxemburgische Eisenbahn und deren Führung stimmt mit dem Landesverband überein, dass die Betriebsausnutzung der neuen Strecke Luxemburg-Esch späterhin in der Verantwortung der nationalen Eisenbahngesellschaft liegen soll. Die Direktion strich den Unmut über die Verspätungen der Züge hervor und betonte, dass man gemeinsam daran arbeiten müsse um diese auf ein Minimum zu reduzieren. Es wurde unterstrichen, dass die Eisenbahn sich

aus einem jungem Personalstand zusammensetzt und dies beste Voraussetzungen sind, in andere Richtungen zu denken und zu handeln und somit die Disziplin, das Können und das Potenzial der Mitarbeiter zu fördern und aufzuwerten.

Abschliessend bemerkte Generaldirektor Marc Wengler zum Gratis Öffentlichen Transport, dass es noch einiger Monate bedarf bis verschiedene offenen Fragen beantwortet werden können, und sich eventuell die Struktur der Eisenbahn sowie das Berufsbild verschiedener Eisenbahner ändern könnte. Wichtig sei ebenso die Umänderung und Verlängerung des „Contrat de service public“, welcher von grosser Bedeutung für die Eisenbahngesellschaft ist. In Bezug auf die neue Strecke Luxemburg-Esch schliesst er sich den Worten von Präsident Jeannot Waringo an und sieht diese ebenfalls als Eingliederung in den Eisenbahnbetrieb an.

Gaby Birtz

[www.landesverband.lu](http://www.landesverband.lu)

## FIR ENG SÉCHER ZUKUNFT !

FNCTTFEL

Landesverband

LÉSCHT  
4ZESUMME  
STAARK!

Services centraux

## « Neijoerswënsch 2019 »

**Am Montag, den 7. Januar 2019 überbrachte der FNCTT-FEL-Landesverband unter Führung seines Präsidenten Georges Merenz seine Neujahrswünsche an das Personal des Direktionsgebäudes, des „Dômes“, der Krankenkasse, der Abteilung der Rentner und der Abteilung der Psychologie der CFL.**

Neben den besten Wünschen für Gesundheit, privaten und beruflichen

Erfolg erhielt das Personal einen Schokoriegel sowie den aktuellen Jahreskalender 2019 des Verbandes.

Mit dem Wunsch auf eine weitere gute Zusammenarbeit wird diese Aktion an mehreren CFL-Arbeitsstellen in den kommenden Tagen durchgeführt.

Alle Mitgliedern/innen des Landesverbandes sei an dieser Stelle nochmals alles Gute für 2019 gewünscht!

*Fernand Schiltz*



CFL 34 Hochkapazitätzüge bestellt

## Neues Rollmaterial ab 2021

**Die CFL erhält neues Rollmaterial. Ein entsprechender Vertrag wurde am Dienstag unterzeichnet. Der französische Hersteller Alstom erhielt den Auftrag für die Lieferung von 34 Hochkapazitätzügen über einen Gesamtbetrag von mehr als 350 Millionen Euro.**



Zwischen Dezember 2021 und Dezember 2024 sollen 34 Regionalbahnen der Coradia-Reihe von 80 bzw. 160 Metern Länge nach und nach ausgeliefert werden. Gleichzeitig wird die Anschaffung neuer Züge die Kapazität der CFL-Fahrzeugflotte schrittweise erhöhen. Bis 2024 soll die Anzahl der Sitzplätze von 27.200 auf 39.100 steigen. Diese Erweiterung soll es mittel-

fristig ermöglichen, das jährliche Passagierwachstum von drei bis fünf Prozent zu bewältigen, heißt es von der CFL in ihrer Pressemitteilung. Diese Züge können eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen und wer-

den sowohl im nationalen Netz als auch in Belgien und Frankreich zum Einsatz kommen. Außerdem werden sie mit WLAN und LED-Beleuchtung ausgestattet sein.

*Quelle: Tageblatt*

 **JQBS**

[facebook.com/  
landesverband.jobs](https://facebook.com/landesverband.jobs)



## Januar

Am 09. Januar 2018 empfingen der Präsident des Verwaltungsrates der CFL, Jeannot Waringo, und der Generaldirektor der CFL, Marc Wengler, eine Delegation des Landesverbandes zum Neujahrsempfang. Die Delegation des Landesverbandes setzte sich aus dem Präsidenten Georges Merenz, gefolgt von Laurent Bour, Carlo Thissen, Georges Merenz, Gaby Birtz, Alphonse Classen, Nico Wennmacher und Claude Wanderscheid zusammen.



Am 16. Januar 2018 lud der Landesverband seine Mitglieder ins Casino Syndical ein, um den inzwischen zur Tradition gewordenen Neujahrsempfang abzuhalten. Präsident Georges Merenz konnte neben einigen Ehrenpräsidenten die Mitglieder des Landesverbandes willkommen heißen. In seiner Rede ging der Präsident auf die nationale, sowie die europäische Politik ein.

## Februar

En date du 27 février 2018, une délégation de la FNCTTFEL-Landesverband et de l'OGBL, de concert avec la représentation du personnel, avaient leur 3<sup>e</sup> troisième réunion avec la direction de Luxtram s.a. L'objectif de cette réunion consistait à développer, voire à défendre nos revendications relatives à la future convention collective applicable aux salariés de Luxtram s.a.



Am 28. Februar fand ein Vorstellungsbuch der neuen Mannschaft unter Anführung ihres Präsidenten Georges Merenz, dem Generalsekretär Laurent Bour, dem Präsidenten des Sektor Eisenbahnen Alphonse Classen, dem Präsidenten der Zentral-Delegation Carlo

Thissen sowie seinen effektiven Delegierten Jean-Paul Schweigen u. André Marques Paiva und Ersatzdelegiertem Joël Nies beim Chef des CFL Busbetriebes statt.

## März

Am 8. März 2018 wurde die neue Verbandsleitung vorstellig beim Gesundheitsminister Romain Schneider, um mit ihm über einige Punkte der Gesundheitsreform zu diskutieren.



Am 22. März 2018 fand in Paris eine erste Demonstration statt, an der Spitze die CGT, um gegen die geplante Arbeitsmarktreform von Präsident Emmanuel Macron zu demonstrieren.

## April

Am 14. April 2018 fand die erste Informationskampagne über den Kollektivvertrag bei Luxtram S.A. statt. Die Gewerkschaften verließen den Verhandlungstisch. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen bei der Luxtram s.a. unterscheiden sich stark (negativ) von anderen öffentlichen Transportunternehmen, obwohl das Unternehmen zu zwei Drittel dem Staat und zu einem Drittel der Gemeinde Luxemburg gehört.



## Mai

Traditionsgemäß feierte der Landesverband den 1. Mai im „Casino syndical“ in Bonneweg. Wie nicht anders zu erwarten, drehte sich in der Rede des Präsidenten (fast) alles um den

öffentlichen Transport (ÖT), insbesondere um die Luxtram.



## Juni

Am 7. Juni 2018 fand eine ETF Solidaritätsaktion statt. Durch diese Aktion verteidigten die französischen Eisenbahner nicht nur ihren Status, sondern auch den gesamten Status des öffentlichen Sektors in Frankreich und in ganz Europa.



Am 19. Juni 2018 wurde eine Delegation des Landesverbandes zu einer Unterredung bei der DP vorstellig. Anwesend waren die Abgeordneten Eugène Berger, Gusty Graas und der parlamentarische Mitarbeiter der DP Yan Sales. Der Landesverband war vertreten durch Georges Merenz, Laurent Bour, Claude Wanderscheid, Gaby Birtz, Carlo Thissen und Nico Wennmacher. Im Vorfeld der anstehenden Parlamentswahlen im Oktober, wurde über das Wahlprogramm diskutiert.

Am 21. Juni 2018 fand in der Escher Jugendherberge ein Delegiertentag statt. Hauptthema waren die Sozialwahlen 2019.





## Juli

Am 9. Juli 2018 fand im Ministerium für Arbeit eine Unterredung zwischen dem Minister Nicolas Schmit und einer Delegation der Exekutive des Landesverbandes statt. Während der Unterredung wurden folgende Themen angesprochen: Digitalisierung, die Verbesserung der Sozialbedingungen innerhalb der Europäischen Union im Transportsektor, sowie der sogenannte Télétravail und allgemeiner Arbeitszuwachs.



Am vergangenen 9. Juli 2018 besichtigten die Vorstände des Sektors Pensionierte und der Vereinigung Luxemburg, unter der fachkundigen Führung von Herrn Marc Schaeffer, Werkstättenchef, die neue zentrale Werkstatt der Eisenbahn.



Am 10. Juli 2018 war die Mannschaft des Landesverbandes auf Betriebsbesichtigung in Bettemburg und Petingen. 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 Verschiebebahnhof in Bettemburg.



Sozialkonflikt bei LUXTRAM: Am 27. Juli 2018 fand eine Protestaktion von OGBL und FNCTTFEL bei der Eröffnung der neuen Tramstationen in Luxemburg statt. Beide Gewerkschaften kritisieren das Sozialdumping bei der Luxtram s.a. 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!

## August

Am 1. August 2018, zu Beginn der Ferienszeit, wurden beim TICE neue Dienstreisen eingeführt. 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.



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

## September

Am 4. September 2018 haben OGBL und FNCTTFEL sich, bei Gelegenheit des „Labor Day“, dem Pendant in den USA zu unserem 1. Mai, zum amerikanischen Friedhof in Hamm begeben, um wie jedes Jahr, seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges, den jungen amerikanischen Arbeitern zu gedenken, die als Soldaten bei der Befreiung Luxemburgs vom Nazijoch mitgeholfen haben, und das mit ihrem Leben bezahlt haben.



Am 27. September organisierte die « Chargés Sektion » zusammen mit dem SEW eine Pressekonzferenz, um ihre aktuellen Probleme zu erläutern.

## Oktober

Am 1. Oktober 2018 trat der Vize-Präsident des Landesverbandes, Alain Sertic, in den wohlverdienten Ruhestand. Im Verbandsrat vom 10. Oktober 2018 wurde Fernand Schiltz als Vizepräsident in die Verbandsleitung kooptiert.



Luxtram S.A. : Schluss mit der Hinhaltetaktik! Es reicht! Dies war der einstimmige Beschluss der Beschäftigten bei Luxtram, in einer am 3. Oktober, von Landesverband und von OGBL organisierten Informationsversammlung. In einer kurzen Unterredung am 22. Oktober informierten die Vertreter von Landesverband und OGBL, die Generaldirektion von Luxtram s.a. über diesen Auftrag seitens der Mitarbeiter und erklärten sich allerdings bereit, auch während der eingeleiteten Streikprozedur, weiterhin zu verhandeln, sollte die Generaldirektion annehmbare Vorschläge unterbreiten.



Europaweite Kampagne gegen den Abbau von Zugbegleitpersonal. Am 04. Oktober 2018 fand im Bahnhof Luxemburg eine Kampagne „Ihre Sicherheit und ihr Komfort: Unsere Prioritäten!“ statt.





Am 14. Oktober 2018 mußten die eingeschriebenen Luxemburger Wähler und Wählerinnen eine neue Abgeordnetenkammer votieren.



Der am vergangenen 21. Oktober 2018 stattgefundenen Pensioniertenfeier, verbunden mit einer Jubilarenehrung für 50, 60, 70 und 80 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband war ein voller Erfolg beschieden.

## November

Am Montag, den 12. November 2018 fand der Luxemburger Klimatag 2018 in den „Rotonden“ in Luxemburg/Bonneweg statt. Der Klimatag wird vom Luxemburger Klimabündnis (Mouvement écologique und ASTM) in enger Zusammenarbeit mit den mittlerweile 38 Luxemburger Klimabündnisgemeinden organisiert.



Auf Initiative der CGT a.s.b.l. lud der Landesverband zusammen mit dem OGB-L am Dienstag, den 20. November 2018 auf eine sehr interessante Konferenz mit Herrn Jean Feyder ins Casino Syndical ein.



## Dezember

Vom 2. bis 7. Dezember 2018 nahmen über 1200 Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, davon 46% Frauen aus mehr als 132 Ländern und Hoheitsgebieten, am 4. Weltkongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Dänemark teil.



Die Sektion Zentrum des OGBL und die Vereinigung Luxemburg des Landesverbandes hatten im Rahmen ihrer gemeinsamen Mitglieder-Tätigkeit, am vergangenen 4. Dezember, zu einer interessanten Informationsversammlung über die Organisation des öffentlichen Transportes in der Stadt Luxemburg und Umgebung eingeladen. Das Thema des Kongresses 2018 lautete „Building Workers' Power: Die Regeln neu festlegen“.



Nach gut sechs Jahrzehnten war eine grundlegende Renovierung des Bonneweger „Casino syndical“ notwendig geworden. Gemeinsam mit der Arbeitnehmerkammer wurde aufwendig um- und ausgebaut. Nun steht der Arbeiterschaft wieder ein modernes und funktionelles Gebäude in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof zur Verfügung. Nachdem die „Chambre des salariés“ (CSL) ihren (neu gebauten) Teil des Gebäudekomplexes bereits eine Woche zuvor eingeweiht hatte, fand am 7. Dezember 2018 die Eröffnungsfeier des FNCTTFEL- Landesverbandes statt.





CFL Cargo

## Letzter Gemischter Betriebsrat CFL cargo

### Schlechtes Resultat für 2018 erwartet

Am 5. Dezember 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL cargo zu seiner letzten Sitzung zusammen. Die Cargo-Direktion war vertreten durch Direktorin Frau Laurence Zenner sowie die Herren, Jean Feipel (CFL-technics), Frédéric Oberle (Finanzen), Sebastien Hoffmann und Boris Peters sowie Frau Carole Huberty, die als Schriftführerin fungierte. Die Personalseite war vertreten durch die Kameraden Wolfgang Schulz, Julien Ourth, Fränk Trausch, Dirk Lorig und Alphonse Classen. Der Sitzungsbericht vom 24. September 2018 wird angenommen. In Vorbereitung der nächsten Sozialwahlen am 12. März 2019 und in Konformität mit dem Gesetz vom 23. Juli 2015, welches den sozialen Dialog innerhalb der Firmen reformiert, wurde entschieden, eine

einzigste Personaldelegation für die CFL cargo Gruppe beizubehalten. Der Vorschlag des Betriebsrats eine zusätzliche Instanz, welche den Gemischten Betriebsrat ersetzt einzuführen, wurde von der Direktion abgelehnt.

### CFL cargo Sicherheitsziele erreichbar

Seit Ende Oktober zählen wir sechs Arbeitsunfälle innerhalb der CFL cargo Gruppe. Derzeit befindet man sich noch im Rahmen der gesetzten Ziele für 2018 unter der Voraussetzung, dass sich bis Ende des Jahres kein weiterer Unfall ereignet.

Der Unfall im Bereich Schienenverkehr vom 28. Oktober 2018 im Verschiebebahnhof Bettemburg, welcher zu einem Arbeitsunfall geführt hat, wird näher besprochen. Die Untersuchungen die-

ses Unfalls sind noch nicht abgeschlossen.

Als Reaktion auf verschiedene kürzlich aufgetretene Zwischenfälle, werden von CFL cargo zusätzliche Sensibilisierungsaktionen unternommen, um die Kommunikation bei den Rangierfahrten zu verbessern, welches ein wichtiges Element ist, um die Sicherheit im Bereich Schienenverkehr und der Mitarbeiter zu gewährleisten. Die Anzahl der Arbeitsunfälle ist niedriger als in den vorherigen Jahren und ist unter dem festgelegten Höchstwert für 2018.

Bei CFL cargo Luxembourg wurde keine Signalübertretung in 2018 verzeichnet. Allerdings gab es fünf Signalübertretungen bei CFL cargo Deutschland. Es gibt einen regelmäßigen Austausch mit den Verantwortlichen von CFL cargo Deutschland. Die Ursache der Entgleisun-

gen und der Kollisionen in 2018 war vor allem menschliches Versagen (Aufgrund von Nichtbeachtung der Fahrtstrecke) zurückzuführen. Die Zwischenfälle im Bereich der Rangierbewegungen haben im Vergleich zum letzten Jahr leicht zugenommen. Die Anzahl an Arbeitsunfällen ohne anschließende Arbeitsunfähigkeit bleibt hoch. Bei CFL technics bekommen die Mitarbeiter als Auftrag, im Rahmen des PTA (poste travail adapté) ihre Unfälle zu analysieren und Vorschläge zu unterbreiten, um eine Wiederholung zu vermeiden und dies in Zusammenarbeit mit der QSE Abteilung.

### Entwicklung des Unternehmens

Das Nettoergebnis der Gruppe ist negativ und bleibt trotz einer Erhöhung des Umsatzes unter der für 2018 festgelegten Haushaltsvorlage. Die schwachen Einnahmen erklären sich wie folgt: fehlende intermodale Züge (5 Lyon anstatt 6, nichtrealisierte Transporte nach Wien, da der Kunde den Zug nicht „füllen“ konnte), Auswirkungen des SNCF Streiks (24% der geplanten Züge fuhren nicht während den 3 Monaten), Die längere Übergangsphase der Umrüstung auf ETCS und die Lokomotiven des Typs DE18. Bei CFL technics steigen die realisierten Umsätze weiterhin und entsprechen der Haushaltsvorlage 2018. Der Anteil der Einnahmen bezüglich der Drittkunden nimmt stetig zu. Die Haushaltsvorlage 2019 bleibt in Kontinui-

tät mit der des Vorjahres (mit einer Stabilisierung der Drittkunden und einer leichten Erhöhung der Volumina für CFL cargo für die Sparte der gerissenen Achsen sowie der Ausstattung der Wagens mit den LL Bremsbelägen).

### Leicht erhöhter Krankenstand bei CFL cargo Gruppe

Die Abwesenheitszahlen für 2018 bleiben höher als im vorherigen Jahr und zeigen eine steigende Tendenz. Die Maßnahmen der Firma um den Krankenstand zu senken, spiegeln sich noch nicht in den vorgestellten Statistiken wieder. Die Abwesenheitszahlen bei CFL cargo (4,37%) sind höher als das gesetzte Ziel (3,8%). Die Abwesenheitszahlen bei CFL technics liegen bei 3,49%.

### Entwicklungen der Transportvolumen

Die Direktion verkündet, dass eine Übereinkunft mit Cimalux für 34 Jahre gefunden wurde. CFL cargo wird zunächst Wagons mieten und danach in den Kauf von neuen Wagons investieren. Der Kunde wird die Erneuerung der Installationen vornehmen. Der Kunde erwartet eine gute Qualität der CFL cargo Teams. Der Großteil der Transportvolumen werden für den Kunden Arcelor-Mittal Luxembourg (44%), danach folgen die Transporte nach Frankreich (19%), Intermodale Transporte (13%), Mineralölprodukte (9%) und Klinker (6%).



Foto: Dirk Lorig





Foto: Alphonse Classen

## Neue Transporte in Sicht

Unter den neu geplanten Transporten in 2019 gibt es eine Erhöhung der Züge für CFL terminals nach einer Erhöhung von intermodalen Zügen (Sète, Barcelona, Trieste). Die interoperablen Transporte (Deutschland – Frankreich) steigen ebenfalls, sowie der Transport Montluel-Buna für VTG. Es handelt sich um direkte Züge, ohne Zwischenstopp über Bettemburg (Region Berlin in Richtung Region Lyon), mit einem Lokomotivwechsel in Trier Ehrang.

## Elektrische Streckenlokomotiven

Es wurden von CFL Cargo mehrere Gespräche mit

Zulieferern geführt. Dies ist ein langfristiges Projekt mit Hinsicht auf die Homologierungsprozedur in den Ländern, in denen mit diesen Lokomotiven gefahren wird und welche mit ETCS ausgestattet werden müssen.

## Organigramme der CFL cargo Gruppe

Die Hauptveränderungen seit dem 01/01/2018 sind: Die Nominierung von Herrn Sébastien Hoffmann, zum neuen Direktor CO, die Zusammenlegung der Produktionseinheiten UP Lux und der UP Sud unter der Leitung von Herrn Max Solvi, die Schaffung der Funktion „Direktor internationale Aktivitäten“ (Paul Hodgson) und eines „Verantwortlichen Per-

formance & Qualität“, die Nominierung von Olivier Fischer, Direktor CFL cargo Frankreich.

Bei CFL technics wurde Herr Feipel zum Geschäftsführer ernannt und Herr Schlentz hat die Leitung der Wagonwerkstätte übernommen. Es bleibt festzuhalten, dass die Nominierungen, welche in 2018 stattgefunden haben, interne Aufstiege von Mitarbeitern sind, welche innerhalb von CFL cargo und CFL technics ihre Kompetenzen weiterentwickeln konnten.

## Personaleffektive bei CFL technics u. cargo

Hier wurde im Vorfeld mit der Direktion abgesprochen, dass eine detaillier-

te Übersicht der Effektive wie in den vorangegangenen Jahren erstellt werden sollte. Leider wurde aber nur eine allgemeine Übersicht vorgelegt, welche keine genauen Zahlen erkennen lassen. Die Delegation fordert aber weiterhin noch eine detaillierte Übersicht, um die aktuelle Situationen mit den Vorjahren vergleichen zu können. Die Direktion erklärt daraufhin, dass sie diese noch nachreichen werden. Man erhielt zudem die Information, dass drei neue Klassen für 2019 geplant sind: sieben Rangierlokomotoren, vier Wagenmeister und zwei Zugabfertiger. Das für 2018 vorgesehene ETP Budget bei CFL technics wurde nicht komplett aufgebraucht, da durch das Arbeitsvolumen keine zusätzlichen Einstellungen benötigt wurden.

## Zurverfügungstellung von Personal zeitlich begrenzt aber....

Die Regelung für die Kostenübernahme jener Mitarbeiter mit CFL Statut, welche bei CFL cargo und CFL technics zur Verfügung gestellt werden, hat ein Enddatum zum 31. Dezember 2020. Die Diskussionen diesbezüglich werden innerhalb der CFL Direktion geführt werden.

## Verschiedenes

Der Betriebsrat zeigt sich besorgt darüber, dass Mitarbeiter eine gewisse „Gleichgültigkeit“ gegenüber ihrer Arbeit im Sinne von « dat ass mer egal » ausdrücken. Diese Aussagen zeigen, dass es Missstände innerhalb der Firma gibt. Der Betriebsrat fordert die Direktion dazu auf, den Dialog zu verstärken, um feststellen zu können, was nicht gut läuft. Die Direktion betrachtet dieses Problem als ein gemeinsames Thema, welches ebenfalls den Betriebsrat betrifft und für welches eine Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Direktion notwendig ist. Der Betriebsrat beklagt den Mangel an Kommunikation zwischen einzelnen Abteilungen und die Probleme bezüglich der Organisation, welche davon herrühren.

Eine nächste Sitzung des Gemischten Betriebsrates für CFL cargo wird nicht mehr stattfinden da dieser durch das Gesetz vom 23. Juli 2015 abgeschafft wurde.

*Die Personalvertretung des FNCTTFEL-Landesverbandes*

[www.landesverband.lu](http://www.landesverband.lu)

# FIR ENG SÉCHER ZUKUNFT !

FNCTTFEL

## Landesverband

LESCHT  
4

ZESUMME  
STAARK!

Section BU

# Unmut der Busfahrer wächst immer mehr

**Seit der Einführung der neuen Wochenschemas und graphischem Dienst vom 17. September 2018 läuft rein gar nichts mehr normal im Busbetrieb. Täglich werden Dienste umgebaut. Die Fahrer fühlen sich in ihrer Freizeit belästigt da ihnen telefonisch tägliche Dienstzeitenänderungen mitgeteilt werden.**



Kerschen Steve



Marques de Paiva André



Nies Joel



Schweigen Jean-Paul

Die CEB schreckt sogar nicht davor zurück bei Fahrern in ihrem wohlverdienten Urlaub telefonisch nachzufragen ob sie nicht wieder arbeiten kommen könnten. Hier stellen die Delegierten und Ersatzdelegierten sich die Frage warum am 17. September neue Dienste eingeführt wurden, wenn jeden Tag daran rumgebastelt wird. An einem Tag wurden sogar 56 Dienste umgebaut um 2-3 Krankmeldungen zu ersetzen. Der Busbetrieb will den Fahrern keine Vergütung von 4 Stunden erteilen wenn sie zurückgerufen werden wenn der Dienstbeginn unter 48 Stunden beträgt, lieber wird bei vielen Fahrern der Dienst umgeändert.

Dann stellt sich oft aus der Dienstumänderung heraus, dass vieles dann mit den Lenkzeiten nicht aufgeht. Ratsam wäre es sich zuerst mal zu informieren wie es mit den Verspätungen aussieht.

Ist dies reine Beschäftigungstherapie ihres Vorgesetzten, um das Personal der CEB eine Daseinsberechtigung zu geben, nachdem der

CFL-Busbetrieb die Leitstelle für den Osten verloren hat? Jedenfalls sehr zum Unmut der Busfahrer. Auch hat der Chef Mouvement in den letzten Monaten eine Anzahl an Mitteilungen verfasst, welche bei den Busfahrern nur Unverständnis hervorgerufen.

Einem besseren Dienst und dem Wohlbefinden des Personals hat es jedoch nichts gebracht, im Gegenteil. Jeweils wenn ein Umlauf auf der Microfichekarte ändert darf der Fahrer frühestens 20 Minuten im Voraus die Kommandozentrale anrufen und dann sich nach seinem nächsten Bus erkundigen. Sonst hatte der Fahrer bei Dienstbeginn sein oder seine Busse mitgeteilt bekommen jetzt läuft er dann ein paar Mal hin und her um seine Busse in Erfahrung zu bringen respektive auf den Außendienstler muss der Fahrer sich telefonisch nach seinen nächsten Bus erkundigen.

Einleuchtend für den Fahrer ist auch nicht wenn er 2-3-mal pro Dienst ein Buswechsel vornehmen muss und jeweils die glei-

che Kategorie von Bus behält.

Hier scheint jemand daran Gefallen gefunden zu haben die Fahrer unnötig Buswechsel vornehmen zu lassen.

Auch kommt es immer noch vor, dass Fahrer nicht mitgeteilt bekommen, wenn ihre Dienstzeit geändert wird. Dies wurde vom Chef Mouvement noch schon zum zigsten Mal in den Dienstchef Sitzungen gesagt dass das nicht annehmbar wäre. Geschehen ist seit dem nicht viel, das einzige was geschieht ist, dass ein Fahrer eine 'Demande d'explication' zugestellt bekam, weil er sich auf das berufen hat was laut seinem Wochenschema vorgesehen war. Auch dies ist wieder ein weiterer Einschüchterungsversuch um die Fahrer gefügig zu machen und Beschäftigungstherapie seitens der Bürokratie.

Auch fehlen oder stehen falsche Umlaufnummer auf den sogenannten täglich umgeänderten Microfichekarten drauf. Sogar bei den normalen Micro-

fichekarten stehen viele falsche Umläufe darauf. Hier muss der Fahrer dann die Leitstelle kontaktieren und nach der richtigen Nummer fragen. All dies müsste nicht sein wenn verschiedene Leute ihre Arbeit korrekt verrichten würden. Von den Fahrern wird es verlangt, leider funktioniert es nicht in die andere Richtung. Ärgern tun die Fahrer sich täglich und so es nur verständlich, dass viele Fahrer dies mit der Zeit nicht mehr vertragen und krank werden. Die Krankmeldungen haben sich in letzter Zeit sehr gehäuft. Auch der Umgangston von verschiedenen Angestellten gegenüber dem Fahrpersonal im Busbetrieb lässt sehr zu wünschen übrig. Meldet man dies beim Chef wird man damit abgespeist, dass sich der Fahrer wohl auch nicht korrekt verhalten hat. Dies treibt dann den Ärger noch mehr in die Höhe.

Es wird sogar nicht davor zurückgeschreckt, die Delegierten gegen das Fahrpersonal auszuspielen. Wie armselig ist so etwas überhaupt? Neue Fahrer

werden so eingeschüchelt, dass sie sich schon fürchten auf die Arbeit zu kommen und etwas falsch zu machen.

Das Fass brachte zum Überlaufen die Tatsache, dass auf Nachfrage der Delegierten des Landesverbandes am 9. Dezember 2018 komplett neue graphische Dienste und Wochenschemas eingeführt werden. Die Betriebsführung hält es nicht für nötig seinen Delegierten dies mitzuteilen. Auch wird kein Wert mehr darauf gelegt, so wie es die letzten Male war, dass die Wochenschemas zusammen mit den Delegierten und der Planifikation ausgearbeitet wurden. Wahrscheinlich ist das Lob seitens der Delegierten der Führungsetage zu stark in den Kopf gestiegen, dass sich jetzt wieder über alles hinweg gesetzt wird.

In diesem konkreten Fall wird das Personalstatut nicht respektiert. Auch hat sich der Chef Mouvement bei der letzten Dienstchef Sitzung so weit aus dem Fenster gelehnt, dass er uns mitgeteilt hat,



wir würden die in krafttrendschen Dienste und Wochenschemas eine Woche im Voraus bekommen, was für uns und die Fahrer schon eine reine Zumutung ist. Hier muss man feststellen, dass der Chef Mouvement wohl zu früh geredet hat.

Die Planifikation hat auf Nachfrage knapp und kurz mitgeteilt dass das Ministerium die Änderungen erst am 9. November mitgeteilt hätten. Auch hier stellt sich die Frage da die

graphischen Dienste sowieso vom Rechner erstellt werden, warum es nicht möglich war wenn ein Wille dagewesen wäre um die Delegierten bei der Planung der Wochenschemas mit einzubeziehen.

Oder hat die Planifikation sich lieber damit beschäftigt freiwillige Reservisten zu finden und ihnen das 'grüne Wochenschema' schmackhaft zu machen? Hier handelt es sich um ein Reservewochenschema wo 19 Reservefahrer einen kleinen Teil ihrer Ruhetage

mitgeteilt bekommen, jedoch genau so wie bei den Lottozahlen, nämlich ohne Gewähr.

Einen Monat im Voraus sollen sie dann auch in ihrem Wochen Schema ihren Dienst mitgeteilt bekommen, anscheinend hier mit Gewähr. Die Frage die sich aber dann wieder stellt, ist die wie das funktionieren soll, da täglich im CEB die normalen Dienste umgeändert werden. Dies ist dem Planifikateur wohl egal, nach dem Motto ' das

tägliche Geschehen interessiert mich nicht'.

Wie sagt man so schön Papier ist geduldig doch die Tatsache sieht im Busbetrieb anders aus. Die Fahrer mit ihren Delegierten haben die Nase voll, das Nervenkostüm wird schon seit langem sehr strapaziert. Ewig hält es nicht durch.

Der Chargé de Gestion sollte jetzt Farbe bekennen und dem Unsinn endlich ein Ende setzen.

## Délégation AV

# Le résultat compte

**La réunion avec les responsables du Service AV s'est tenue en date du 10 janvier 2019. La FNCTFEL fut représentée par les délégués Serge Matagne et Georges Melchers.**

Informations de la Chargée de Gestion :

La Chargée de Gestion nous informe que :

- Une présentation du nouveau matériel de la série 2400 a été faite.
- Le service ingénierie infrastructure a été informé du problème d'inondation au bâtiment du bagage.
- L'opérateur a été informé que le transfert des données du MFG en gare de Troisvierges pose des problèmes.
- Il est prévu d'embaucher 3 classes PAT au cours de l'année 2019
- Présentation de l'effectif pour l'année 2019. Le 21 janvier le ministre de la Mobilité et des Travaux publics François Bausch présentera les détails pour l'introduction de la gratuité du trans-

port public. Le 29 janvier 2019 le ministre tiendra une réunion pour informer le personnel des CFL de ce projet. La chargée de gestion et son adjoint nous informent que l'effectif pour l'année 2019 pourra probablement changer, vu que tous les détails n'étaient pas encore connus à ce moment.

- La mise en service des tablettes de service pour les agents PAT sera prévue fin 2019.

## Journées improductives

Les détails des journées improductives seront envoyés dans les meilleurs délais.

## Gratuité du transport public

Vu que le nouveau gouvernement a décidé de rendre les transports publics gratuits, les délégués aimeraient savoir si cette décision aura une conséquence pour le personnel du service AV. Le ministre de la Mobilité et des Travaux publics tiendra une réunion de presse le 21 janvier et une ré-



union d'information est prévue pour le 29 janvier. Actuellement la chargée de gestion explique qu'on doit attendre jusqu'à ce que ces réunions ont été tenues pour donner des précisions à ce sujet.

## Occupation pendant la grossesse

Pendant la grossesse, il est difficile d'occuper les agents PAT sans faire trop d'effort. Le service RH sera avisé pour trouver une occupation adéquate.

## Chantier 2019

Au courant de l'année 2019, les CFL renouvelleront les installations ferroviaires et infrastructure.

Le nouveau plan des travaux en 2019 est distribué aux délégués. Suite à des problèmes techniques au matériel du type Z 2000, la chargée de gestion nous informe que tous les trains sur la ligne 6 (Noertzange à Rumelange et Esch-sur-Alzette à Audun-le-Tiche) seront remplacés par des bus. La durée de remplacement n'est pas encore précisée.

## Wifi gratuit

Une phase test a été lancée dans les automotrices type «Stadler KISS». Début de l'année 2020 le wifi gratuit sera probablement opérationnel dans les automotrices type «Stadler Kiss». Les automotrices de la série 2200 (type

TER2N-ng) ne seront pas tout de suite équipées par un wifi gratuit mais ultérieurement.

## Buffet de la gare de Luxembourg

Les travaux de transformation du buffet de la gare de Luxembourg ne sont pas encore terminés. Un prix favorable pour les agents n'est pas encore prévu. On essaiera de négocier un prix favorable lors de l'ouverture du buffet.

## Sous le point « divers » il est discuté entre autres

L'installation d'une salle de relaxation pour les agents PAT. Problème avec l'affichage dans les automotrices type «Stadler KISS». Suite à la pollution de la salle d'attente à Kleinbettingen, les responsables ont pris la décision de la fermeture définitive.

**La prochaine réunion avec Madame la Chargée de Gestion est prévue pour le 8 mars 2019.**

Georges Melchers

# Entrevue FNCTTFEL- Landesverband – Verkéiersverbond

**Am Dienstag, den 18. Dezember 2018 trafen sich eine Delegation des Landesverband bestehend aus Präsident Georges Merenz, Vize-Präsident Fernand Schiltz sowie den Kameraden Nico Wennmacher und Carlo Thissen mit der Direktion des Verkehrsverbundes bestehend aus Direktor Gilles Dostert, den beiden beisitzenden Direktoren Jeff Wirth und Christian Mousel sowie Andy Schmit und Ruben Brito als Personalvertreter.**

Sowohl die Direktion als auch das Personal des Verkehrsverbundes zeigten sich besorgt über die geplanten Umänderungen seitens der neuen Regierung und des verantwortlichen Ministers François Bausch.

Bis dato, und dies seit seiner Gründung im Jahre 2006 ist der "Verkéiersverbond" eine öffentliche Einrichtung (établissement public) welche unter der Federführung des Infrastruktur- und Nachhaltigkeitsministeriums den Bereich des öffentlichen Transportes sowie der sanften Mobilität fördert und mit vielen Projekten und Sensibilisierungskampagnen Reklame für die Idee des öffentlichen Transportes macht, dies u.a. in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Syndikaten.

Der "Verkéiersbond" hat sich im Laufe der Jahre gut entwickelt und ist zu einer unumgänglichen Instanz in Sachen "Mobilität" geworden. Auf dem Kirchberg wurde von der SNHBM ein Gebäude angemietet welches den Bedürfnissen des Ver-

kehrverbundes zu 100% entspricht.

In einer rezenten Unterredung mit der Präsidentin des Verwaltungsrates wurde die Direktion in Kenntnis darüber gesetzt dass der Verkehrsverbund in das neue Ministerium integriert werden soll, also der Fortbestand als öffentliche Einrichtung nicht mehr gewährleistet ist.

Die Mitarbeiter/innen würden den Status des Staatsangestellten (employé de l'Etat) erhalten und in den einzelnen Divisionen des Ministeriums eingesetzt werden. Hier steht die Frage im Raum ob die einzelnen Grade (wie z.b. "chef de service") teilweise abgeschafft werden und Prämien nicht mehr ausbezahlt werden was zu realen finanziellen Einbußen führen würde. Bemängelt wird des weiteren die bisherige Konzeptlosigkeit unter der

diese Maßnahme umgesetzt werden soll. Durch die Einführung eines gratis öffentlichen Transportes würde unter anderem auch ein Arbeitsfeld des Verkehrsverbundes abgeschafft werden. Es sei an die Vorreiterrolle des Verkehrsverbundes im Tarifbereich erinnert.

Die Direktion und die Mitarbeiter des Verkehrsverbundes befürchten dass die bisherige hervorragende in Teamwork geleistete Arbeit durch die Abschaffung des Verkehrsverbundes nicht mehr geleistet werden kann.

Die Mitarbeiter/innen des Verkehrsverbundes würden im Ministerium von verschiedenen Abteilungen wie dem RGTR Service sowie unter anderem auch von der Koordinationszelle der sanften Mobilität übernommen werden. Dieses Personalsplitting wäre mehr als kontraproduktiv

und entspricht nicht dem Wunsch eines gut funktionierenden Teams.

Es sind sowohl der Personalbereich als auch der Organisationsbereich betroffen. Der Landesverband soll das Personal des Verkehrsverbundes (dieser zählt mittlerweile 64 Mitarbeiter/innen) in seinen Bemühungen die Einheit zu wahren und eine Verschlechterung der Arbeitskonditionen sowie der Entlohnung verhindern helfen.

Der Landesverband wird sich aktiv für eine tragbare Lösung, im Interesse aller beim Verkehrsverbund beschäftigten Arbeitnehmer einsetzen. Eine Lösung welche alle betroffenen Arbeitsplätze absichert dies ohne finanzielle Einbußen und ohne Werteverluste.

*Für den Landesverband  
Fernand Schiltz  
Vize-Präsident*





OGBL und Landesverband kritisieren Entlassung von Luxtram-Mitarbeiter

# Rausschmiss als Mittel gegen gewerkschaftliches Engagement

**Der erste Kollektivvertrag bei Luxtram steht unter einem schlechten Stern. Die Gewerkschaften fordern bei dem Unternehmen, das im Besitz der öffentlichen Hand ist, Arbeits- und Gehaltsbedingungen, die sich jenen beim Staat annähern. Die Luxtram-Direktion zahlt Minimallöhne und will nicht einlenken.**

Zurzeit beschäftigt sich das Schlichtungsamt mit diesem Konflikt; sollte es hier nicht zu einem Kompromiss kommen, ist der Weg zu einem Streik bei dem Unternehmen nicht mehr ausgeschlossen.

Vorher aber stünden den Gewerkschaften noch eine ganze Reihe von Kampfmitteln zur Verfügung, unterstreichen Christian Sikorski (beigeordneter Zentralsekretär für den öffentlichen Dienst beim OGBL), Georges Merenz (Präsident des FNCTTFEL-Landesverbandes) und Nico Wennmacher (Präsident der Pensionierten des Landesverbandes). Aufgebracht sind OGBL und FNCTTFEL nicht nur wegen der Tatsache, dass sich die Direktion weigere, an den Staatsdienst angepasste Löhne zu zahlen. Als regelrechten Skandal bezeichnen sie die Entlassung eines Luxtram-Mitarbeiters.

Einen Tag nach der Feier zu einem Jahr Tramdienst wurde am 11. Dezember ein Angestellter entlassen, der Mitglied des Landesverbandes ist und versucht hatte, eine Liste für die anstehenden Sozialwahlen aufzustellen. Gründe für die Entlassung



sein noch nicht bekannt; die Gewerkschafter sind sich aber sicher, dass besagte Person keine „faute grave“ begangen habe, die die Entlassung rechtfertigen könne. Vielmehr deutete vieles darauf hin, dass hier ein unliebsames, weil gewerkschaftlich engagiertes Mitglied der Belegschaft skrupellos vor den Feiertagen entlassen worden sei, um ein Zeichen zu setzen.

## „Sozial Gangsterband“

So habe die Direktion bzw. das Management des Unternehmens dem Betroffenen bereits im Vorfeld der Entlassung „On va se débarrasser de toi“ mitgeteilt und zu mehreren Beschäftigten „Foutons une ou deux grandes gueules à la porte et ils se calme-

ront rapidement“ gesagt. Dies zeige deutlich die Grundeinstellung einer Direktion, die OGBL-Zentralsekretär Christian Sikorski als „sozial Gangsterband“ bezeichnet. Es sei nun definitiv an der Zeit, dass die Regierung und der Schöffenrat der Stadt Luxemburg diesen Methoden einen Riegel vorschieben.

Weiter fordern beide Gewerkschaften, dass der Entlassene sofort wieder angestellt wird, und bedauern die Tatsache, dass das Arbeitsrecht keine Wiederanstellung als mögliches Urteil des Arbeitsgerichtes vorsieht. Dies heißt, selbst wenn dem Mann kein Fehlverhalten nachgewiesen werden kann, muss Luxtram zwar im Prinzip Entschädigungen zahlen, zur erneuten Anstellung ist das Unternehmen dann aber

## INFO

Par la présente nous vous informons que la première réunion de conciliation annoncée pour jeudi, 17 janvier 2019 à 16.00 heures au Ministère du Travail, a été annulée suite à l'indisponibilité de Monsieur Biwer, Président du Conseil d'Administration de Luxtram.

La réunion sera reportée à une date ultérieure et nous vous tiendrons au courant de la suite.

Georges Merenz  
Président du Landesverband

nicht verpflichtet. Ein Unding und eine Lücke in der Gesetzgebung, wie OGBL und FNCTTFEL erklären.

Unterdessen läuft die Schlichtung weiter, wie beschrieben allerdings unter keinen guten Voraussetzungen. Luxtram dementierte am Abend,

dass es sich beim Entlassungsgrund um gewerkschaftliches Engagement handle.

Quelle: Tageblatt/Robert Schneider

TICE

# Die Zukunft des Öffentlichen Transportes im Süden

**In der am 11. Dezember von Staatsminister Bettel verkündeten Regierungserklärung wurden zwei Projekte angekündigt die im hohen Maße Auswirkungen auf die Zukunft des Öffentlichen Personenverkehrs im Süden und ihre Betreiber haben werden. Vieles ist derzeit noch nicht eindeutig festgelegt aber die Richtung der Entwicklung ist nun vorgezeichnet und die Gewerkschaftler in den jeweiligen Betrieben wissen nun auf was sie sich einstellen müssen. Ungeachtet dessen soll am 18. Januar nach 2 jähriger Vorbereitungsphase, ein neues internes „Organigramm“ beim TICE gestimmt werden.**

In der Regierungserklärung steht folgende Absichtserklärung. Im Kapitel „Projets“ ist vermerkt: - « Ligne de tram rapide entre le Boulevard de Cessange et Belvaux ». Dabei handelt es sich um den Bau einer schnellen Überlandtrambahn zwischen der Stadt Luxemburg und Esch-Belval. Weiter heisst es; « Bus à haut niveau de service „est – ouest“ dans la région Sud ». Damit ist der sogenannte „Tram auf Rädern“ gemeint, also ein Bus mit zwei Gelenkanhängern wie es sie in der Hauptstadt schon gibt. Allerdings ist der genaue Ausgangspunkt der Ost – West Achse noch nicht bekannt. Der Süden ist nicht identisch mit der Minett Region.

Das Problem dabei ist die Streckenführung die notgedrungen durch die Ortschaften der Südgemeinden führen muss. Diese überlangen Busse erfordern zusammenhängende Busspuren, womöglich in beide Fahrrichtungen, was in unseren kurvenreichen Stadtzentren nicht so einfach werden wird. Die Idee ist doch die einer Express Direktverbindung quer durch den Süden um die Stadtkerne miteinander zu verbinden. Mit gutem Willen alleine wird das nicht klappen. Ohne entsprechende Umbauarbeiten ist dieses Projekt derzeit an vielen Stellen nicht durchführbar.

Prinzipiell befürwortet der Landesverband den Ausbau des Öffentlichen Transportes, als einzige Alternative um den drohenden Kollaps im Straßenverkehr zu verhindern. Die zentrale politische Frage bei diesen beiden Transportsystemen wird die der Betreiber sein. Sollen es Billigbetriebe nach dem Modell der Luxtram S.A. werden? Soll der Staat sich gegenüber seinen eigenen Gesellschaften, wie CFL, AVL und TICE, noch eine eigene privatrechtliche Konkurrenz aufbauen, als Instrument um gegen die statutarischen Bedingungen seiner eigenen Beschäftigten vorzugehen? Ein solches Vorhaben kann nur auf unsere entschlossene Ablehnung stoßen.

Wir fordern dass die geplante Trambahn von Cessange nach Esch/Belval, als ein schienengebundenes System, vom CFL betrieben wird. Der „Bus à haut niveau de ser-



vice“ dagegen gehört als Bus eindeutig in den Aktivitätsbereich des TICE. Entscheidend bleibt für uns dass diese Dienstleistungen von Öffentlichen Betrieben und von Beschäftigten mit einem Funktionärsstatut betrieben werden. Sozialdumping in Eigenregie, durch private Betriebe die dem Staat gehören, darf nicht zu einem neuen Kapitel im „Luxemburger Modell“ werden.

Durch die Ankündigungen in der Regierungserklärung ist die Katze nun aus dem Sack und wird wissen was auf uns zukommt. Die Erfahrung mit der privatrechtlichen Luxtram S.A. mit ihren miserablen Lohn- und Arbeitsbedingungen sollte uns eine Lehre sein. Noch ist es Zeit um gegen zu steuern.

## Organigramm und Fahrereffektiv

Nachdem in den Monaten November und Dezember jeweils 6 und im Januar noch ein weiterer Fahrer, eingestellt wurden sind seit dem Herbst 13 Neue Fahrer im Fahrdienst hin-

zugekommen. Es handelt sich allerdings dabei vor allem um den Ersatz von Abgängen aufgrund von Pensionierung oder Inaptitüden, aber auch um Versetzungen in die Leitzentrale. Um diesbezüglich Klarheit und Transparenz zu schaffen wurde das betriebliche Personal-Organigramm erneuert. Am 18. Januar sollte dies dem Büro definitiv zur Abstimmung vorgelegt werden.

Es geht dabei vor allem darum dass die verschiedenen Betriebsbereiche und deren Personalbestand eindeutig festgelegt und entsprechend besetzt werden. Der spürbare Personalmangel der letzten Monate ergab sich hauptsächlich aus der verspäteten Rekrutierung der benötigten Ersatzfahrer und Handwerker, und zweitens aus verschiedenen unklaren Fakten bei der Personalbedarfsberechnung. Die Folgen davon spüren dann erneut vor allem die Anfängergruppen. Da unattraktivere Schichten den Neuen Fahrern zufallen, hatten diese seit dem Ende der Sommerferien vermehrt Nachtschichten, Schichten mit zweifachem

Dienstbeginn und Wochenendarbeit. Auf Dauer werden diese Belastungen unerträglich und führen unweigerlich zu zusätzlichen Krankmeldungen.

In Folge dessen hat unsere Betriebssektion des TICE in einem Schreiben gefordert dass der Belastung der Neuen, d.h. der Reservefahrer Höchstgrenzen gesetzt werden müsste. Anzustreben sei dabei eine Schichtverteilung wo jeder Reservefahrer nur maximal 2 X pro Monat zwei aufeinander folgende Nachtschichten zugeteilt bekommt, gefolgt von Sonntags einem Ruhetag und Montags einer Schicht die nicht vor 11.00 Uhr beginnen darf. Eine solche Regelung ist durchaus realistisch unter der Voraussetzung dass das Fahrereffektiv der Reservegruppe stimmt. In den kommenden Wochen werden wir uns eingehend mit dem Personal Organigramm, dem realen Effektiv und der Bilanz der Rückrufe befassen.

A.S. (15.01.19)



## Section AVL

# Merci Theo !

**Am 11. Januar 2019 fand das traditionelle Abschlusssessen des Vorstandes der AVL-Sektion statt. Bei gemütlichem Beisammensein im Restaurant „Delicious“ in Sandweiler wurde im gleichen Zuge der Kollege Theo Büchler verabschiedet, welcher nach fast 30 Jahren Dienst als Busfahrer bei der Gemeinde Luxemburg, seine wohlverdiente Rente in Angriff nimmt.**

Theo begann seine Laufbahn am 5. Dezember

1988 beim AVL in Hollerich. Knapp einen Monat später trat er dem Landesverband bei.

Er war seit 2009 aktives Mitglied im Vorstand unserer Sektion AVL. Seit den Delegationswahlen von 2012 war er zudem als effektiv gewählter Delegierter bei der Gemeinde Luxemburg für den Landesverband tätig.

Er übernahm ebenfalls das Amt des Präsidenten der AVL-Betriebsdelegation, welches er mit vollem Einsatz ausführte! Dies gefiel nicht immer jedem, was Theo aber keineswegs von seiner Linie abbrachte

und öfters zu animierten Diskussionen führte.

Auch war und ist Theo noch immer aktiv im Sektor Öffentlicher Dienst sowie im Verbandsrat des Landesverbandes.

In geselliger Runde bei gutem Speis und Trank, ließen die Vorstandsmitglieder den Abend ausklingen. Wir wünschen Theo eine lange Rente, dies bei bester Gesundheit und bedanken uns nochmals für seine Unterstützung, auf welche unsere Mitglieder immer zählen konnten.

*Der AVL-Vorstand*



## Nikolausbescherung beim TICE

Wie jedes Jahr, besuchte der Nikolaus traditionsgemäß die Kinder unserer Mitglieder und den artigen unter ihnen wurde ein Geschenkteller mit Süßigkeiten überreicht.

[www.landesverband.lu](http://www.landesverband.lu)

**FIR ENG**

**SÉCHER**

**ZUKUNFT!**

ZESUMME  
STAARK!

LËSCHT  
**4**

**FNCTTFEL**

**Landesverband**





Sektor Pensionierte

## Flusskreuzfahrt auf der schönen „blauen“ Donau

8 Tage vom 10.06. - 17.06.2019

Passau - Ybbs - Wien - Budapest - Bratislava - Melk - Passau

Die nächstjährige traditionelle Mehrtagesreise des Pensioniertensektors der FNCTTFEL erfolgt mit einer Flusskreuzfahrt den romantischen Städten Wien, Bratislava, Budapest der Donau entlang. Die Abfahrt des Schiffes erfolgt in Passau. Die Fahrt geschieht im neubauten Schiff MS nicko VISION das im Juni 2018 von Stapel gelaufen ist.

Die Teilnehmer werden mit Zubringerminibussen von Zuhause abgeholt und wieder dahin zurückgebracht. Ab dem Sammelplatz Bouillon in Luxemburg erfolgt die Fahrt Luxemburg - Passau mit reservierten Plätzen in zwei modernen Bussen vom Reiseunternehmen WEBER. Im Bus sind die gängigen Getränke erhältlich.

### IM REISEPREIS EINGESCHLOSSENE LEISTUNGEN

- Abholdienst
- Frühstückbuffet auf der Hinreise
- Schiffsreise laut Programm (7 Nächte) in der gebuchten Kabinenkategorie
- Begrüßungs- & Abschiedscocktail
- Festliches Kapitän's-Dinner; Getränke; Vollpension an Bord der MS nickoVISION
- Busrundfahrt in Wien
- Unterhaltungsprogramm an Bord, Abends Tanzmusik
- Nutzung des Wellnessbereiches mit Sauna Ruhebereich und Whirlpool
- Sämtliche Hafengebühren
- Abendessen auf der Rückreise
- Reiseversicherung

### IHR REISEVERLAUF

TAG	DATUM	HAFEN	ANKUNFT	ABFAHRT
Mo.	10.06.	Einschiffung in Passau ab 16h00 Passau (Deutschland)	-	17h00
Di.	11.06.	Ybbs (Österreich) Wachau passage Wien (Österreich)	06h00 - 20h30	12h00 - -
Mi.	12.06.	Wien (Österreich)	-	18h00
Do.	13.06.	Budapest (Ungarn)	09h30	-
Fr.	14.06.	Budapest (Ungarn)	-	14h00
Sa.	15.06.	Bratislava (Slowakei)	07h30	13h30
So.	16.06.	Melk (Österreich)	07h30	13h30
Mo.	17.06.	Passau (Deutschland) Ausschiffung nach dem Frühstück	07h30	-

AB **1.709 €**  
DOPPELKABINE  
KAT. HD

Einschreibungen  
je nach  
Verfügbarkeit



Ein Vorschuss von 1.000 Euro pro Person ist bis spätestens zum 31. Dezember zu tätigen.

Kontonummer: FNCTTFEL-Pensionnés BCEE:  
LU67 0019 2755 9583 8000

Einschreibungen werden bis zum 31. Dezember 2018 bei Marcel Arendt  
Tel. (+352) 691 31 88 46 getätigt.



IGB Weltkongress in Kopenhagen (2)

# Eine zerrissene Welt braucht starke Gewerkschaften

**Der 4. Weltkongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes beendete seine Arbeiten am 7. Dezember 2018. Veronique Eyschen vom OGBL-Syndikat Banken, FNCTT-FEL-Generalsekretär Georges Melchers und Henrike Wolters vom gemeinsamen europäischen Sekretariat OGBL / LCGB vertraten die luxemburgischen Gewerkschaften bei diesem wichtigen Kongress in Kopenhagen.**



Fotos: Georges Melchers

Nach der Eröffnungssitzung am 2. Dezember 2018, begann der Kongress mit einer Debatte über Frieden, Demokratie und Rechte, die von fundamentaler Bedeutung für die Sicherheit erwerbstätiger Menschen und ihrer Familien sind.

Generalsekretärin Sharan Burrow führte das Thema ein: „Unsere Welt ist zerrissen und die Menschen fühlen sich unsicher. Konflikte, Diktaturen, Faschismus. Die Extreme gegen die im letzten Jahrhundert gekämpft wurde, bestimmen auch die Kämpfe von heute. Es braucht starke Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und gewerkschaftsübergreifende Solidarität, um den Kampf für Frieden, Demokratie, Rechte und soziale Gerechtigkeit zu gewinnen.“

Der vom IGB geführte Globale Rechtsindex belegt, dass die Gewalt gegen Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter im letzten Jahr zugenommen hat, von Angriffen in 41 Ländern auf Angriffe in 65

Ländern. Die Zahl der Verhaftungen und Inhaftierungen hat sich um 69 % erhöht, in 59 Ländern. Die demokratischen Spielräume werden weniger. In 54 Ländern wird heute die Redefreiheit verweigert, um die 50 % mehr als im letzten Jahr.

Die Bedrohung demokratischer Rechte und Freiheiten wird noch offensichtlicher wenn man den Ausschluss vom Recht auf Vereinigungsfreiheit für bestimmte Beschäftigungsgruppen in 93 Ländern und Verletzungen des Streikrechts in 123 Ländern hinzuzählt. Darum darf der Kampf für die Verteidigung und Förderung der Rechte bei der Arbeit nie aufhören.

Heute ist der Frieden in der Welt und seinen Regionen sehr zerbrechlich. Jährlich werden weltweit 1,7 Billionen US Dollar für militärische Zwecke ausgegeben. Mit nur einem Prozent davon könnte man alle unterernährten Kinder in dieser Welt fünf Jahre

lang ernähren. Die Militärausgaben steigen und schüren damit die Konflikte. Der IGB fordert alle Staaten auf, auf Atomwaffen zu verzichten und die Militärausgaben zu senken. „Statt in den Waffenhandel zu fließen, sollte das Geld für unerlässliche soziale Sicherungssysteme und Dienstleistungen für die Menschen sowie für Investitionen in die Infrastruktur, von der die Volkswirtschaft und die Gesellschaft abhängen, verwendet werden“.

## Klimaambitionen

Zur Eröffnung der Klimakonferenz COP 24 in Polen forderte der IGB-Weltkongress die Regierungen auf mehr zu tun und sich zu einem gerechten Übergang für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sowie zur Schaffung menschenwürdiger Arbeitsplätze und guter Jobs zu verpflichten. Nur so könnten die Klimaambitionen erfüllt werden, die notwendig sind, um den Temperaturanstieg auf

1,5°C zu begrenzen.

## Flüchtlinge willkommen

Die internationale Gewerkschaftsbewegung steht Seite an Seite mit den 68 Millionen Flüchtlingen weltweit. Während eines Besuchs im schwedischen Malmö haben Kongresssteilnehmer auf Gleichbehandlung von Flüchtlingen und Migranten gedrungen um zu verhindern, dass die Menschen ausgebeutet werden.

„Die Gewerkschaften kämpfen gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit und für Migranten und Flüchtlinge. Wir kämpfen für Sozialschutz für alle, existenzsichernde Mindestlöhne und Tarifverhandlungen, um Wohlstand zu teilen und Inklusion zu erreichen. Die Solidarität ist das Kernstück der Gewerkschaftsbewegung. Wir kämpfen gemeinsam gegen diejenigen, die Menschen zur Flucht zwingen. Die weitere Ausgrenzung der

Schwächsten der Welt kann nicht die Antwort sein. Flüchtlinge sind willkommen an unseren Arbeitsplätzen und in unseren Gemeinden, und wir fordern eine Garantie für ihre Gleichbehandlung, auch mit Blick auf ihre umfassende Absicherung und Rechte durch das Arbeitsrecht“, erklärte IGB-Generalsekretärin Sharan Burrow.

## M. O'Leary von Ryanair, schlechtesten Boss der Welt

Den wenig ruhmreichen Titel «Schlechtesten Boss der Welt» gewann Michael O'Leary, Chef der Fluggesellschaft Ryanair. Die Kongressdelegierten haben ihm diesen Titel verpasst, u.a. weil er erst vor einem Jahr die Gewerkschaften anerkannt hat. Bis dahin, während der letzten dreissig Jahre, hat er mehrmals verkündet er würde die Gewerkschaften in seinem Betrieb akzeptieren wenn die Hühner Zähne hätten.

O'Leary hat seine Gesellschaft nach einem kostengünstigen Geschäftsmodell aufgebaut mit niedrigen Löhnen. Er nutzt die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus und erklärt die Flexibilität sei der Schlüssel zu seinem Erfolg.

Mit der Verleihung des Preises «Schlechtesten Boss der Welt» teilt die internationale Gewerkschaftsbewegung dem rücksichtslosen Titelträger mit, dass sie nicht aufhören wird zu kämpfen bis Menschenwürde, Respekt,





## Am Tor zum Rest der Welt

**Die Delegierten des 4. IGB-Weltkongresses waren von den schwedischen Gewerkschaften eingeladen worden, über die Öresund-Brücke nach Malmö zu kommen, die die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit der schwedischen Küstenstadt verbindet. « Malmö ist unser Tor zum Rest der Welt. Es ist eine multikulturelle Stadt, wie unsere multikulturelle Bewegung », so Eva Nordmark vom schwedischen Gewerkschaftsbund TCO.**

der Welt, hat ihre Tore geschlossen, mit hoher Arbeitslosigkeit als Folge. Nach einer Reihe von Massnahmen für einen gerechten Übergang, bei denen die Gewerkschaften eng mit der Lokalverwaltung zusammengearbeitet haben, wurden wieder Arbeitsplätze geschaffen. Heute ist Malmö eine lebendige Stadt, in der Menschen aus aller Welt ein neues Zuhause gefunden haben“, erklärt Karl-Petter Thorwaldsson, der Vorsitzende des schwedischen Gewerkschaftsbundes LO.

„Früher herrschte in Schweden erhebliche Armut und Ungleichheit, aber mit einer Mitgliederquote von mehr als 70 % haben die schwedischen Gewerkschaften eine zentrale Rolle beim Aufbau eines starken Sozialsystems gespielt, das eine der gleichberechtigtesten und wohlhabendsten Gesellschaften der Welt hervorgerufen hat“, so Göran Arrius, der Vorsitzende des schwedischen Gewerkschaftsbundes SACO.

„Wenn ich mir den Raum hier und die Welt ansehe, dann stimmt mich das sehr optimistisch. Es ist so viel Energie vorhanden, um die Dinge zum Besseren zu wenden. Gemeinsam sind wir wesentlich stärker“, so die Bürgermeisterin, bevor sich alle erhoben um ein Transparent mit der Aufschrift „Flüchtlinge willkommen“ zu entfalten.

ITUC Press

Gesundheit und Sicherheit den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen von Ryanair garantiert sind.

Neun andere auf Weltebene tätigen Firmenbosse befanden sich auf der Wahlliste für den Schlechtesten Boss der Welt: Bezos/Amazon, Bolloré/Bolloré, Glasenberg/Glen-core, Khosrowshahi/Uber, Lee Kun-hee/Samsung, McMillon/Walmart, Shu/Delivero, Sorensen/Marriott Int., Weinstein/Weinstein und Miramax.

### Geeint und entschlossen

Im Laufe des Kongresses verabschiedeten die Delegierten fünf Dringlichkeitsentscheidungen zu folgenden Themen: Menschenrechte und Frieden in Kolumbien; - Solidarität mit Arbeitnehmern und Studierenden im Iran; - Arbeitsrechtsreformen in Ungarn; - Arbeitnehmerrechte und Solidarität mit unabhängigen Gewerkschaften in Kasachstan; - Freiheit für Lula.

Der Vorsitzende des nigerianischen Gewerkschaftsbundes NLC, Ayuba Wabba, wurde zum neuen IGB-Präsidenten gewählt.

Für das Amt der Generalsekretärin waren zwei Kandidatinnen nominiert worden, Susanna Camusso (CGIL, Italien) und Sharan Burrow (ACTU, Australien). Letztere wurde

mit knapper Mehrheit wiedergewählt.

In ihrer Rede hob die alte neue Generalsekretärin die Einigkeit und Entschlossenheit des Kongresses hervor. Die Entschlossenheit erwerbstätigen Menschen mehr Macht zu verschaffen, um die Regeln neu festzulegen. Die internationale Gewerkschaftsbewegung steht für Frieden, Demokratie und Rechte für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Welt. Das gescheiterte Wirtschaftsmodell von heute muss transformiert werden. Die Arbeitnehmer- und andere Menschenrechte müssen verteidigt werden und ein neuer Gesellschaftsvertrag muss ausgehandelt werden. Gleiches Recht für alle Menschen und gleiche Chancen ist ein Kernstück des Kongressauftrages.

Zum Abschluss des 4. IGB-Weltkongresses gingen die Gewerkschaften folgende Verpflichtungen ein: In den nächsten vier Jahren so viele neue Mitglieder zu organisieren, dass der Internationale Gewerkschaftsbund zu einer 250 Millionen Mitglieder starken Organisation wird. „Einen neuen Gesellschaftsvertrag durchzusetzen, bei dem Unternehmen, einschließlich Plattformunternehmen, dazu gebracht werden können, Verantwortung für ihre Beschäftigten zu übernehmen, sowie ein UN-Abkommen zu Wirt-

schaft und Menschenrechten. „Einen gerechten Übergang zu nachhaltigen Volkswirtschaften zu erreichen, um den Klimawandel zu bekämpfen und den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad oder weniger zu begrenzen. „Den Trend des Niedriglohnwachstums und zunehmender Ungleichheit durch Tarifverhandlungen, höhere Mindestlöhne und mehr Sozialschutz umzukehren, und „das geschlechtsspezifische Lohngefälle zu beseitigen, Diskriminierung und Rassismus zu bekämpfen und verstärkt gegen geschlechtsspezifische Gewalt vorzugehen.

Sharan Burrow zum Abschluss: „Unternehmen wie Amazon, deren Geschäftsmodell darauf basiert, sich mit öffentlichen Mitteln subventionieren zu lassen, wenig oder keine Steuern zu zahlen, ihre Beschäftigten zu misshandeln oder unmenschlich zu behandeln, haben eine klare Botschaft erhalten. Wenn sich an ihrem Verhalten nichts ändert, wenn sie die Rechte der Beschäftigten nicht respektieren, dann werden wir sie ändern. Wir werden die Regeln neu festlegen und Amazon zerschlagen“.

Roby Meis

**Der nächste IGB-Weltkongress findet im Jahr 2022 statt.**

In der 330.000 Einwohner zählenden Stadt sind 182 Nationalitäten vertreten. „Alles was in der Welt passiert, berührt uns. Wir bemühen uns sehr, allen vor Augen zu führen, dass das auch umgekehrt zutrifft: Alles was wir auf lokaler Ebene tun berührt die Welt“, erläutert Bürgermeisterin Katrin Stjernfeldt.

Die Stadt hat eine wichtige Rolle bei den Bemühungen Schwedens gespielt, während der Flüchtlingskrise die Bedürftigen aufzunehmen. „Diese Stadt ist ein Symbol der Einheit in Vielfalt. Vierzig Prozent der Menschen hier wurden ausserhalb Schwedens geboren, oder ihre Eltern wurden ausserhalb Schwedens geboren“.

„In den 1980er und 1990er Jahren ist der Grossteil der lokalen Industrie in andere Länder abgewandert. Die Werft, eine der grössten

# Arbeit neu denken!

**„Persönlichkeiten werden nicht durch schöne Reden geformt, sondern durch Arbeit und eigene Leistung.“**

**(Albert Einstein aus: Wider Vorurteile und Denkgewohnheiten)**

*Ned Ludd.* Eine Sagengestalt. Im Kontext dieser Zeilen eingesetzt. Genauer gesagt, im Sinne der These, dass die immer weiter steigende Produktivität die Menschen zunehmend aus dem Produktionsprozess verdrängen werde. Die Tätigkeiten, die Arbeit, die Arbeitsprozesse würden zunehmend von Maschinen, heuer Roboter, übernommen, die Menschen folglich immer weniger benötigt. Das Ende der Arbeit? Oder doch und trotz allem: Arbeit ohne Ende?

Immer weniger Menschen, die arbeiten. Eine Idee, die so alt ist wie das Industriezeitalter. Sie ist verknüpft mit eben der Sagengestalt des *Ned Ludd*, von dem niemand weiß, ob er wirklich jemals gelebt hat. Und doch spiegelt sich in der Figur dieses Antihelden, der als geistesschwach und emotional instabil galt, jedoch mit einiger Körperkraft ausgestattet gewesen sein soll, das Unbehagen mit der „maschinisierten“ Moderne. Sein Name, der ihn weltbekannt machte, den meisten von uns heutzutage jedoch eher unbekannt sein dürfte, wurde durch einen Vorfall geboren, der später Geschichte machen sollte. Die Story in Kurzfassung erzählt: *Leicester*, eine englische Industriestadt im Jahre 1779: Kindern, die sich auf der Straße über ihn lustig machten, jagt *Ned Ludd* hinterher. Er findet sie nicht mehr und zerstört zwei Strickmaschinen – ein eigentlich grotesker



Akt von Vandalismus. Trotzdem wurde eben dieser rasende *Ned Ludd* von späteren Generationen als Vorbild genommen. Die Bewegung der nach ihm benannten „britischen Maschinenstürmer“ entstand im Jahre 1811 in *Nottingham*. Bis 1812 verbreitete sie sich über ganz England. Die *Ludditen* zerstörten zahlreiche Woll- und Baumwollspinnereien und lieferten sich dabei regelrechte Schlachten mit dem Militär. Andere Angriffsziele waren Richter und Lebensmittelhändler, da den Richtern ein zu hartes Vorgehen gegen *Ludditen* vorgeworfen wurde, während die Lebensmittelhändler bezichtigt wurden, den geringen Lohn der Arbeiter erpresserisch für ihre Waren zu fordern. In der Folge wurde „Maschinenstürmerei“ Sabotage und darüber hinaus zum Kapitalverbrechen erklärt und die Bewegung militärisch niedergeschlagen. Zahlreiche *Ludditen* wurden nach Massenprozessen hingerichtet oder nach Australien deportiert. Der *Luddismus* ist einer der großen Kampfzyklen der

englischen Arbeiterklasse Anfang des 19. Jahrhunderts. Eine wenig witzige Angelegenheit also, die mit dem Namen dieses rasenden Mannes, von Kindern gereizt, zusammenhängen soll.

Die „*Luddites*“ (den Begriff findet man im *Oxford Advanced Dictionary*), wie sich die britischen Maschinenstürmer im 19ten Jahrhundert also nannten – ihr Ziel: den angeblich menschenverachtenden Fortschritt aufhalten – ihr Mittel: Terror gegen Maschinen. Bekenner schreiben unterzeichnen sie mit „*King Ludd*“ oder auch „*Captain Ludd*“. Der Mythos lebt – bis heute. Als „*Neo-Ludditen*“ bezeichnen sich so manche Fortschrittsgegner der Gegenwart. Sie ängstigen sich vor der rasanten technischen Entwicklung und der Integration der internationalen Märkte, jenen Faktoren, die die Welt heuer, sprich Anfang des 21. Jahrhunderts, wieder ebenso in Unordnung bringen, wie sie es schon im zitierten frühen 19. Jahrhundert getan haben. Damals wie heute steckt

die Wirtschaft in einer Umbruchsphase, damals wie heute geht die Angst um, Maschinen und Roboter, sowie ausländische Billigkräfte würden heimische Werkkräfte überflüssig machen. Auf den Punkt gebracht: blindwütiger Fortschritt zerstört die Existenz der Menschen! Was nicht zu leugnen ist: Damals wie heute wandeln sich die Arbeitsbeziehungen von Grund auf – und, die daraus resultierende Aufgabenstellung für alle implizierten Akteure (siehe Titel dieses Beitrages): *Arbeit neu denken!* Und diese Herausforderung dürfte unausweichlich sein...

Arbeit ist ein großer und für den Menschen wichtiger Teil des Lebens, Arbeit bringt uns Geld, sie fordert von uns, stellt uns alle, ob Arbeitgeber oder Arbeitnehmer, Manager oder Angestellte, vor immer neue Herausforderungen. Arbeit gibt, positiv betrachtet, Lebenssinn, stiftet Identität. So viel wie heute haben wir schon lange nicht mehr über Arbeit diskutiert – in diverser Hinsicht. Denn wir stecken

mittlen in einem epochalen Wandel, vielleicht, nein mit Sicherheit, dem größten Umbruch seit der industriellen Revolution: jenem der Digitalisierung, die der Autor dieser Zeilen schon öfters thematisiert hat. Weiter: die Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit lösen sich zunehmend auf, Algorithmen, Roboter und KI, meint Künstliche Intelligenz (ein besonderes Reizthema in unserem Kontext) erleichtern uns die Arbeit, werfen allerdings auch neue Fragen auf: Wie gehen wir mit all dem und der nicht nur gefühlten Beschleunigung um? Kommen wir noch mit? Werden viele Jobs (und dem wird mit Sicherheit so sein) bald von Robotern erledigt? Was wird aus den vielen schlecht ausgebildeten Jugendlichen oder älteren Arbeitnehmer\*innen? Und noch: wie finanzieren wir unsere Sozialversicherungen?

Kurz: die neue Arbeit im digitalen Kapitalismus. Der uns bestbekannten Wirtschaftsweise, die vorrangig auf Produktion und Konsum basiert und in dem Arbeit immer eine



Vorleistung ist. Denn erst danach wird der Lohn ausbezahlt, Investition demnach erst später „rentabel“ – oder man riskiert den Konkurs! Denn so funktioniert unsere Massenkonsumgesellschaft im (sozialpolitischen) Dschungel des Neoliberalismus: Alle Arbeit, die vorgearbeitet wurde, will akzeptiert und nachgefragt werden, jede Bescheidenheit im Konsum wird zum Risiko der Nachfrageeffektivität der Vorarbeit, so die Meinung kritischer Wirtschaftsjournalisten, die sich viele Fragen für die Zukunft stellen. Produktion findet nur noch „on demand“, nur noch auf Nachfrage, statt. In den Automatisierungsprozessen, die den Bedenken der einführend erwähnten „Luddites“ entsprechen, werden die Arbeiter oder (heuer richtiger) Angestellten vielfältig durch al-

gorithmische Automaten ersetzt. Positiv betrachtet, und das um ihn in seinem (nun vergangenen) Jubiläumsjahr auch in diesem Zusammenhang zu erwähnen, pikanterweise aus der Sicht des Karl Marx, wäre die Automatisierung auch als Chance für den Menschen anzusehen, im Sinne dass dieser sich ob dieser Freisetzung endlich von der Arbeit befreien könnte! Die Phase der Befreiung, die Marx als „Communismus“ bezeichnete, sollte der wirklichen Verwirklichung des Menschen dienen: der Bildung. Nur: was soll heute die Automatisierung durch Digitalisierung erbringen? Welches gesellschaftliche Ziel wird angestrebt? Wirklich... Bildung? Diese Frage, die das Kapital allerdings in ihrem reinen, unmenschlichen Profitdenken völlig desinteressiert und dem-

entsprechend auch ignoriert, drängt sich unserer Gesellschaft jedoch unweigerlich auf.

Allmählich denken jedoch nicht nur politische Kreise an eine bestimmte „Lösung“, sondern auch im Silicon Valley bilden sich die Konturen der digitalen Revolution heraus: man träumt zusammen von der Einführung des allgemeinen Grundeinkommens. Wobei eines klar sein dürfte: Je stärker die Wirtschaft digitalisiert wird, desto stärker wird sie automatisiert, und die „freigesetzten“ Menschen, haben keine Einkommen aus Beschäftigung, aus Lohn – oder Gehaltsarbeit mehr. Wer soll denn sonst all die wunderbaren „digital products and services“ kaufen? Von welchem Einkommen als von einem Grundeinkommen? Die digitale Revolution

– von der gewisse Kreise träumen, heuer ein absolutes „Must“ in der gesellschaftlichen Debatte – soll also mittels garantiertem Grundeinkommen zum allgemeinen „Sozialunterhaltungsprogramm“ im Sinne von „statt Arbeit gibt es Geld“ (klingt doch schön, oder?) in unserer modernen Spaßgesellschaft werden?

Arbeit neu denken geht also sehr viel weiter. Nur: wo wird dieser uns allen aufgezwungene „Konsumspaß“, in dem das Dauershopping oder auch all das sonstige Netz-Unterhaltungsprogramm diverser Art allerdings nur zunehmende Langeweile produzieren wird, uns noch hinführen? Die „freie Zeit“, gewürzt mit irgendwie mehr oder weniger „gefüllten Taschen“, die zum Dauerzustand werden wird, dient nicht

mehr der kreativen Entwicklung des Menschen, sondern dieser Typus „Mensch“ wird in seiner Bequemlichkeit generell immer mehr zum Opfer seines gelebten „comfort of life“ – weder arbeitet er, noch ist er kreativ, noch bildet er sich. Und die nativen (durchaus positiven) Bildungszivilisationspläne der Herren Marx und Keynes werden kein Publikum mehr finden! „Arbeitsfreiheit“ wird der Homo Digitalis zum Opfer der grundeinkommensfinanzierten „Event-Strukturen“ in der Beschäftigungsstruktur der „zweiten Ordnung“, so die klare Warnung kritischer Philosophen und Volkswirtschaftler, Stimmen die man im Kontext dieses Beitrages mitnichten überhören sollte...

Und dann?

Frank Bertemes

## Des adaptations du salaire minimum, des pensions et du revenu minimum

### 1. Le principe

Le niveau du salaire social minimum (SSM) est fixé par la loi. Or, la législation luxembourgeoise impose au gouvernement de soumettre à la Chambre des députés, tous les deux ans, un rapport sur le développement des conditions économiques générales et des revenus, accompagné, le cas échéant, d'une décision visant à adapter le montant du SSM à l'évolution du salaire moyen.

Les pensions connaissent une procédure similaire. La législation impose également la fixation d'un facteur de revalorisation qui sert à adapter les pensions à l'évolution réelle des salaires. Ces adaptations contribuent au maintien du niveau de vie des bénéficiaires de pension.

### 2. Le changement de périodicité de l'ajustement des pensions

Avant 2013, le gouvernement examinait, tous les deux ans, s'il y avait lieu de procéder à la révision du facteur d'ajustement, compte tenu des ressources et de l'évolution du niveau moyen des salaires et traitements. Ce mécanisme est semblable à celui utilisé pour l'adaptation du SSM.

Suite à la réforme des pensions entrée en vigueur le 1er janvier 2013, la nouvelle législation a prévu un ajustement annuel, et non plus bisannuel.

Ce changement de législation explique pourquoi le gouvernement a prévu une adaptation de 1,10% du SSM en 2019, mais seulement de 0,83% pour les pensions. En effet, ces dernières ont connu une augmentation de 0,28% en 2018, alors qu'aucune hausse n'était prévue pour le SSM en raison de son adaptation bisannuelle.

### 3. Adaptations au 1<sup>er</sup> janvier 2019

Sur base de la législation actuelle et prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2019 :

- le SSM progressera de 1,10% ;
- les pensions progresseront de 0,83% ;
- le REVIS progressera de 1,10%.

Reste à préciser que ces adaptations à l'évolution réelle des salaires ne constituent pas une augmentation structurelle des différents montants, qui s'impose par ailleurs.



CHAMBRE DES SALAIRES  
LUXEMBOURG

18, rue Auguste Lumière  
L-1950 Luxembourg  
T +352 27 494 200  
F +352 27 494 250  
www.csl.lu csl@csl.lu

# Eisenbahnsterben in der Großregion geht weiter (2)

**Nachdem wir uns für den ersten Abschied von der Schiene ins „Gromme Elsass“ begeben hatten, wenden wir uns jetzt einer Gegend zu, die vielen Luxemburgern bekannter ist, den Vogesen. Hier locken bekannte Orte wie Gerardmer mit seinem See oder La Bresse mit seinen Wintersportmöglichkeiten viele Touristen an.**

Das Vogesenmassiv, ein Mittelgebirge mit Höhen bis über 1400 m (die höchste Erhebung ist der Grand Ballon mit 1424 m), bildete zwischen 1870 und 1918 die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland und war im 1. Weltkrieg ebenfalls Schauplatz harter und blutiger Kämpfe; allein die Front am Hartmannswillerkopf forderte zwischen 1915 und 1918 über 30.000 junge deutsche und fran-



*Der Bahnhof von Saint Léonard oder das was heute übriggeblieben ist. Das Gebäude ist in privater Hand, der Unterstand baufällig. Von den früheren Gleisen ist nur mehr eins übrig geblieben. Hinter der Palisade begann die Strecke in Richtung Fraize, auf welcher heute eine Fahrradraste angelegt ist*  
Fotos: René Birgen

zösische Leben ohne, dass je eine Seite davon militärisch einen Vorteil ziehen konnte.

Nimmt man eine Karte des Vogesenmassivs zur

Hand und sucht nach den Eisenbahnstrecken, so findet man sowohl auf der ehemaligen französischen als auch auf der früheren preußischen Seite eine

Anzahl von Stichstrecken, welche am Fuß der Bergkette enden. Hier sei zu bemerken, dass sich auf der elsässischen Seite fast alle Bahnlinien gehalten haben, auf der französischen aber viel stillgelegt wurde. Richtig transversale Linien findet man deren zwei: die Verbindung Straßburg – Saint Dié – Epinal über den Col de Saales sowie die Strecke Sélestat – Saint Dié unter dem Col de Sainte Marie. Letztere wurde erst 1937 nach der Eröffnung des 6.872 m langen Tunnels zwischen Sainte Marie-aux-Mines und Lesseux eröffnet. Aber bereits 1976 wurde der Bahntunnel in einen Straßentunnel umgewandelt; auf beiden Seiten wurde die unterbrochene Zubringerstrecke stillgelegt. Besonders traurig ist in diesem Fall, dass der Befürworter der Umwandlung des Eisen-

bahntunnels, Maurice Lemaire, Generaldirektor der SNCF war, und dass diese trotzdem auf die Klausel verzichtete, nach der Probezeit den Bahnbetrieb wieder herzustellen zu können, falls sich das Betreiben des Straßentunnels als unrentabel erweisen würde.

Der Bau einer dritten Transversale durch die Vogesen zwischen Wesserling, an der Bahnlinie Mulhouse – Kruth gelegen, und Saint Maurice-sur-Moselle, gelegen an der Strecke Bussang – Epinal, wurde 1935 aufgegeben, obwohl schon zahlreiche Bauwerke errichtet waren und der Bau des Tunnels unter dem Col de Bussang ebenfalls weit fortgeschritten war.

Seit dem 22. Dezember 2018 ruht nun der Personenverkehr auf der Schiene zwischen Saint Dié und Epinal, sous-préfecture,



*Auch in Lavelines hat sich die Natur wieder auf der Fläche des ehemaligen Bahnhofes, von dem die Strecke nach Gerardmer abzweigte, breitgemacht. Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist verkauft; die Infrastruktur vor Ort beschränkt sich heute auf ein Wartehäuschen am einzig verbliebenen Gleis.*





In Bruyères befindet sich die einzige noch vorhandene Kreuzungsmöglichkeit zwischen Epinal und Saint-Dié. Von den drei Hauptgleisen, den jeweils zwei Gütergleisen beidseitig davon und dem kleinen Bahnbetriebswerk sind lediglich die zwei, die man zum Kreuzen benötigt, übrig geblieben.

respektive Préfecture des Départements Vosges. Eröffnet wurde die 49 Kilometer lange Strecke in den Jahren 1869 bis 1876 von der Compagnie des Chemins de Fer des Vosges, welche diese aber bereits 1881 an die Compagnie des Chemins de Fer de l'Est abtrat. Anfangs eingleisig ausgelegt wurde die Linie 1892 zweigleisig ausgebaut, da man sie als strategisch wichtige Zubringerstrecke zu den Verteidigungsanlagen der Vogesen ansah. Während des zweiten Weltkrieges baute der Besatzer dann die Strecke wieder eingleisig zurück.

Eine direkte Verbindungskurve, welche es erlaubte von Epinal nach Straßburg zu gelangen ohne in Saint-Dié Kopfmachen zu müssen, wurde bereits 1990 abgebaut.

Von der Strecke zweigten drei Stichstrecken ab:

- von Saint Léonard die Antenne nach Fraize, welche bis 2005 noch Güterverkehr aufwies und heute, wie soll es anders sein, in eine Fahrradpiste umgewandelt wurde,
- von Laveline nach Gerardmer, welche noch bis 1988 im Personenverkehr betrieben und 2017 ebenfalls zur Freu-

de einiger Fahrradliebhaber endlich entweicht wurde, um die langersehnte Fahrradpiste zu bauen,

- von Bruyères nach Mont-sur-Meurthe, auf der heute auf einem Teilstück Touristen die Bahnstrecke auf Fahrraddraisinen erkunden können.

Wichtige Bauwerke gibt es lediglich drei entlang der Strecke. Eine größere Brücke überquert die noch junge Mosel kurz nachdem sich die Strecken von Epinal nach Remiremont und nach Saint-Dié trennen. Zwei Tunnelbauten befinden sich in der Nähe von Bruyères (140 m) und Vanémont (160 m). Nimmt man das „Car-net de Profils et Schémas“ der Ostregion der SNCF von 1962 zur Hand, so erkennt man, dass trotz des eingleisigen Rückbaus die Bahnhöfe entlang der Strecke eine gewisse Größe aufwiesen. So verfügten die meisten Zwischenbahnhöfe nicht nur über eine Kreuzungsmöglichkeit, sondern, Grenzregion zu Deutschland oblige, über einen „Quai militaire“.

Heute, kurz vor der „provisorischen“ Angebotsumstellung des Reiseverkehrs

von der Schiene auf die Straße, waren alle nicht mehr benötigten Anlagen abgebaut und die Haltepunkte nur mehr mit dem Nötigsten versehen. Eine Kreuzungsmöglichkeit gibt es heute nur mehr in Bruyères, etwa in der Mitte der Strecke. Sicherheitstechnisch wird die Strecke mit eingleisigem französischen Streckenblock BMVU (block manuel de voie unique) betrieben, die Betriebsform ist anhand der Plakette „BM“ an den Signalen erkennbar.

Der „provisorische“ Schienenersatzverkehr auf der

Straße braucht ab dem 22. Dezember 2018 fast anderthalb Stunden für die Fahrt zwischen Epinal und Saint-Dié; die Schiene vorher schaffte die Strecke in einer knappen Stunde. Zudem bedient der Bus nicht mehr alle Orte entlang der Strecke.

Wie oft muss der schlechte Zustand der Infrastruktur für die Angebotsumstellung herhalten. Auf dieser Strecke war es der Tunnel bei Vanémont, welcher zuletzt nur mehr mit 10 Stundenkilometern durchfahren werden durfte. Für die Ausbesserung fehlen im Moment sowohl das Geld als auch der politische Wille.

Was erstaunt ist die Tatsache, dass man von den beiden Endpunkten der Strecke, also sowohl ab Saint-Dié (rund 20.000 Einwohner) als auch ab Epinal (32.000 Einwohner) einmal am Tag direkt mit einem TGV nach Paris hin- und zurückfahren kann. Über diese Verbindungen, welche eher politisch sinnvoll sind, ärgern sich nicht nur die Steuerzahler, sondern auch die lokale Bevölkerung, welche das Geld lieber in ihre Strecke investiert sehen möchten und nach einem verbesserten Angebot verlangen, um mehr Benutzer auf die

Schiene zu locken. Wer benutzt schon die direkte Bahnverbindung zwischen Straßburg und Epinal über Saint-Dié, wenn die Wartezeit für die Weiterfahrt dort bis zu 45 Minuten beträgt?

Ob aus der „provisorischen“ Verlagerung des Angebotes von der Schiene auf die Straße eine definitive wird, bleibt bei der Bahnstrecke Epinal – Saint-Dié genau wie bei der bereits vorgestellten Strecke Sarreguemines – Sarralbe ungewiss. Für beide Bahnstrecken laufen Petitionslisten, aber ob ihnen Erfolg beschieden sein wird, dürfte fragwürdig sein. Zu lange wurde der Unterhalt der kleinen Überlandstrecken bei unseren französischen Nachbarn vernachlässigt. Durch zusätzlich unangepasste Fahrplanangebote wanderten immer mehr Benutzer ab (oder mussten abwandern).

President Macron und seine liberalen Kollegen sehen eher das Allheilmittel in den privaten Bussen; da erscheint es schwierig, unter diesen Voraussetzungen an ein massives Investieren in Frankreichs kleine Überlandbahnen zu glauben. Aber die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt.

René Birgen



Bereits im Herbst wies dieses Plakat im Bahnhof von Saint-Dié auf die geplante „provisorische“ Schließung der Bahnstrecke in Richtung Epinal hin.



# Den FC Eisebunn 97 gewönnt de Kayser Cup 2019 !



**Den 9. Januar 2019 war deen éischte rendez-vous fir den FC Eisebunn am neie Joer an dee konnte mer direkt a positiver Erënnerung zeréck behalen.**

Zu Rouspert an der Sportshal „Am Bongert“ gëtt säit e puer Joer de „Kayser Cup“ gespillt. Hei spille während enger Woch all méiglech Zorte vu Futtballspiller (Bambinis, Pupilles, Poussins, Minimes, Scolaires, Vétérans, Cadets, Juniors, Jeunes Filles, Dames, Seniors, Fräizäitequipes) an hire respektive Kategorien

géinteneen. Dëst Joer waren dann déi éischte Kéier och Betriebséquipes agelueden an dat waren den FC Cargolux, d'Gemeng Rouspert-Mompech I, d'Gemeng Rouspert-Mompech II, den FC Päiperléck an den FC Eisebunn 97.

Mat dräi gewonnenen Matcher an engem Gläichspill (en spannenden 3-3 nodeems den FC Eisebunn 0-2 hanne louch géint den FC Cargolux) konnt den FC Eisebunn de Kayser Cup 2019 fir sech entscheeden

*Claude Dresch*

## KAYSER-CUP

Fussball am Bongert

### Betriebsmannschaften

Am **Mëttwoch**, den **09.01.2019**

in der Sporthalle "am Bongert" in Rosport

Beginn: **19:30** Uhr Spielzeit **1 x 10:00** min Pause: **02:00** min



#### I. Teilnehmende Mannschaften

Gruppeneinteilung	
1.	Gemeng Rouspert-Mompech I
2.	FC Eisebunn 97
3.	FC Päiperléck
4.	FC Cargolux
5.	Gemeng Rouspert-Mompech II

#### II. Spielplan

Nr.	Beginn	Spielpaarungen	Ergebnis
1	19:30	Gemeng Rouspert-Mompech I - FC Eisebunn 97	0 : 8
2	19:42	FC Päiperléck - FC Cargolux	4 : 3
3	19:54	Gemeng Rouspert-Mompech II - Gemeng Rouspert-Mompech I	2 : 2
4	20:06	FC Eisebunn 97 - FC Päiperléck	6 : 4
5	20:18	FC Cargolux - Gemeng Rouspert-Mompech II	6 : 1
6	20:30	Gemeng Rouspert-Mompech I - FC Päiperléck	1 : 4
7	20:42	FC Eisebunn 97 - FC Cargolux	3 : 3
8	20:54	FC Päiperléck - Gemeng Rouspert-Mompech II	9 : 1
9	21:06	FC Cargolux - Gemeng Rouspert-Mompech I	7 : 2
10	21:18	Gemeng Rouspert-Mompech II - FC Eisebunn 97	2 : 6

#### III. Abschlusstabelle

Mannschaften	Sp.	Pkt.	Tore	Diff.
1. FC Eisebunn 97	4	10	23 : 9	14
2. FC Päiperléck	4	9	21 : 11	10
3. FC Cargolux	4	7	19 : 10	9
4. Gemeng Rouspert-Mompech I	4	1	5 : 21	-16
5. Gemeng Rouspert-Mompech II	4	1	6 : 23	-17





A T C L - FIATC - FNCTTFEL

# Azoren: Traumlandschaften im Atlantik mit den Inseln Sao Miguel, Faial und Pico

**vom 25. August bis 5. September 2019****Sonntag 25. August**

Der Hinflug nach Ponta Delgada erfolgt mit Flug Luxemburg - Lissabon, ab 17.15 Uhr und weiter mit Flug Lissabon - Ponta Delgada, Ankunft in Ponta Delgada um 23.55 Uhr lokale Zeit. Transfer zum Hotel Ponta Delgada, leichter Snack und Übernachtung.

**Montag 26. August**

Ganztagesausflug Sete Cidades. (F, M, A).

**Dienstag 27. August:**

Ganztagesausflug Furnas (F, M, A).

**Mittwoch 28. August**

Tagesausflug Lagoa do Fogo (F, M, A).

**Donnerstag, 29. August**

Halbtagesausflug Whale Watching (F, M, A).

**Freitag, 30. August**

Ganztagesausflug Nordeste (F, M, A).

**Samstag, 31. August**

Transfer mit dem Flugzeug von Ponta Delgada nach Horta (Insel Faial). (F, A).

**Sonntag, 01. September**

Ganztagesausflug auf der Insel Faial (F, M, A).

**Montag 02. September**

Überfahrt mit der Fähre auf die Insel Pico und Ganztagesausflug (F, M, A).

**Dienstag 03. September**

Rückflug nach Ponta Delgada. Geführte Stadtbesichtigung (F, M, A).

**Mittwoch, 04. September**

Der ganze Tag steht Ihnen zur freien Verfügung in Ponta Delgado, bevor wir am Abend nach Lissabon fliegen. (F).

**Donnerstag, 05. Sept.**

Nach dem Frühstück erfolgt der Rückflug nach Luxemburg, Lissabon ab 8.35 Uhr, Luxemburg um 12.15 Uhr. (F).

**Anmeldetermin ist der:**  
**31. Januar 2019**

**Ein detailliertes Programm wird Ihnen dann zu einem späteren Zeitpunkt zugeschickt.**

**Preis in EUR pro Person**

Doppelzimmer 3.185,00.-€  
Einzelzimmer 3.905,00.-€

**Leistungen:**

- Flug Luxemburg-Lissabon-Ponta Delgada mit TAP Air Portugal
- Inlandsflug von Ponta Delgada nach Horta
- Inlandsflug von Pico nach Ponta Delgada
- Inlandsflug von Ponta Delgada nach Lissabon
- Flug von Lissabon nach Luxemburg mit TAP Air Portugal

- Luftverkehrssteuer, Flughafensteuern, Lande- und Sicherheitsgebühren

- 7 Übernachtungen im Hotel Ponta Delgada in Ponta Delgada

- 2 Übernachtungen im Hotel do Canal auf Faial

- 1 Übernachtung im Hotel Caravelas auf Pico

- 1 Übernachtung im Hotel Tryp Lisboa Aeroporto in Lissabon

- Alle Ausflüge und Eintritte

- Deutsch sprechende Reiseleitung während der ganzen Reise

- Reiseversicherung

- Trinkgelder

- Transfer vom Flughafen Ponta Delgada zum Hotel und zurück

- Transfer vom Flughafen Horta zum Hotel und zurück zum Hafen Horta

- Transfer vom Hotel Caravelas zum Flughafen Pico

- 9 x Halbpension ohne Getränke - davon 1 x in einem Restaurant auf Pico

- 1 x Fähre Faial - Pico
- Stadttour Ponta Delgada mit Mittagessen

- Ganztagesausflug Sete Cidades mit Mittagessen

- Ganztagesausflug Furnas mit Mittagessen

- Ganztagesausflug Nordeste mit Mittagessen

- Halbtagesausflug „Whale Watching“ und Mittagessen

- Ganztagesausflug Lagoa do Fogo mit Mittagessen

- Ganztagesausflug Faial mit Mittagessen

- Ganztagesausflug Pico mit Mittagessen

- Besuch des Walmuseums auf Pico



**Anmeldeformular für die Azoren**  
**vom 25. August bis 5. September 2019, zurück senden an die**  
**ATC Luxembourg,**  
**63 rue de Bonnevoie, L - 1260 Luxembourg,**  
**oder E-Mail: roland.conter@pt.lu**

Name, Adresse und Telefon :

Name

Vorname

Geburtsdatum

1) -----

-----

-----

2) -----

-----

-----

3) -----

-----

-----

4) -----

-----

-----

Unterschrift

## LISTE 1

Waringo Jeannot, Oberanven  
Bartholmé Monique, Eselborn  
Mangen Astrid, Koerich  
Wengler Marc, Roodt/Syre  
Werdel Henri, Eisenbach  
Hoffmann Marc, Walferdange  
Baden Yves, Canach  
Blau Alain, Canach  
Czech Florian, Bertrange  
Thissen Carlo, Pétange  
Merenz Georges, Mertzig

## LISTE 3

Melchers Georges,  
Grevenmacher  
Saubert Chantal,  
Grevenmacher  
Melchers-Storck Jos,  
Echternach  
Moris Geneviève, Wasserbillig

## LISTE 5

Bourggraff Josy, Wasserbillig

## LISTE 7

Loesch Marco, Pétange  
Loesch Robert, Pétange  
Loesch Armand, Bonnevoie

## LISTE 9

Wanderscheid-Skinner,  
Neunhausen  
Skinner-Chave, Neunhausen  
Wanderscheid Jos,  
Wasserbillig

## LISTE 10

Schosseler Jeanne, Gasperich  
Wennmacher Nico, Gasperich  
Tremuth Norbert,  
Luxembourg  
Hoffmann Sylvain,  
Schuttrange  
Brockert Camille, Frisange  
Serres Bob, Luxembourg  
Back Alain, Mamer  
Scholzen Guy, Hamerville  
Emeringer Norbert,  
Niederkorn

Zanon Angelo, Differdange  
Kremer Henri, Dudelange  
Wennmacher Norbert,  
Bertrange

## LISTE 11

Vereinigung  
Kleinbellingen-Mamer  
Arendt Marcel, Mamer  
Arendt-Krecky Marie-Claire,  
Mamer  
Becker Ady, Bridel  
Becker Erny, Mamer  
Braas Aloyse, Steinfort  
Braas-Diederich Laure,  
Steinfort  
Buchette René, Bridel  
Feiereisen Viviane, Bridel  
Delhez Raymond, Steinfort  
Delhez-Brück Germaine,  
Steinfort  
Ferring John, Mamer  
Ferring-Haas Maria, Mamer  
Frantzen Béby,  
Kleinbellingen

Gelz-Helbach Gisèle, Steinfort  
Hermes Romy, Saeul  
Koch Robert, Keispelt  
Negri Roger, Mamer  
Post Johnny, Eischen  
Post Sylvie, Eischen  
Sand Aly, Cents  
Sand-Duton Monique, Cents  
Schneider Lucienne,  
Kleinbellingen  
Tailger Rich., Mamer  
Wagener Francis,  
Erpeldange/Sûre  
Plutschette Marianne,  
Niederfeulen  
Weimerskirch Gaston,  
Kopstal  
Weimerskirch Marianne,  
Kopstal  
Wild Michel, Holzern  
Wild-Kemp Netty, Holzern  
Wolff Nicole, Steinfort

## LISTE 12

Haan-Duval Marthe, Kayl  
Haan Jean, Kayl  
Paprika, Kayl  
Bartocci Raymond,  
Schifflange  
Bartocci Rita, Schifflange  
Bartocci Carlo, Schifflange  
Bartocci Martine, Schifflange  
Bartocci Pit, Schifflange  
Pütz Pol, Esch-sur-Alzette  
Muller Roger,  
Esch-sur-Alzette

## LISTE 13

Becker Carlo, Ettelbruck

## LISTE 14

Bertemes-Graf Fränk  
et Marie-Jeanne, Cruchten  
Faber Monique, Luxembourg  
Nittler Jean, Limpach  
Donceel Pascal, Reckange  
Stronck Marguerite, Osweiler  
Camacho Hélio, Lintgen





## LISTE 17

Birgen René, Näerzeng  
Schmit Mariette, Näerzeng  
TRAM asbl, Beetebuerg  
Aktioun Öffentlechen  
Transport, Lëtzebuerg

## LISTE 20

Bollendorff-Scheer Jean-Marie, Bourglinster

## LISTE 24

Brachmond René, Bofferdange  
Brachmond Yvonne, Bodderfange  
Kohl Alex, Helmdange  
Bausch Emile, Ernzen  
Schirtz Charel, Lintgen  
Desbordes Lucien, Lorentzweiler  
Classen Alphonse, Cruchten  
Pauly Marie-Lucie, Cruchten  
Bach Marco, Lintgen  
Bach Irène, Lintgen  
Schweigen Jean-Paul, Manternach  
Weisgerber Christiane, Moesdorf  
Thoma Henri, Fentange  
Vandivinit André, Luxembourg  
Schmit Raymond, Levelange  
Herman Gast, Howald

## LISTE 26

Frantz Danielle, Capellen  
Burg Larissa, Capellen  
Burg Romain, Capellen  
Thein Daniel, Capellen  
Streveler Patrick, D-Merzig  
Thein Steve, Marnach

## LISTE 30

Conter Roland, Wecker  
Conter-Kirsch Nicole, Wecker

## LISTE 35

Elter Carlo, Schouweiler  
Stoffel Charel, Crauthem

Stoffel Wayne, Crauthem  
Bonifas Alain, Dudelange  
Büchler Théo, Hagen  
Imbert Jerry, Gonderange  
Gurschké Laurent, Soleuvre  
Bichler Isabelle, Waldbillig  
Schiltz Fernand, Moutfort  
Esdonio Laetitia, Noertzange  
De Waha Norbert, Luxembourg  
Dondelinger Yvon, Soleuvre  
Stoffel Jos, Crauthem  
Kneip Yves, Eischen  
Sieger Kevin, Rumelange

## LISTE 43

Gebele Norbert, D-Nohn  
Gebele Manuela, D-Nohn  
Gebele Bob, D-Nohn  
Troes Eliette, Kayl

## LISTE 45

Stalder Ed., Bonnevoie  
Stalder-Olinger Josée, Bonnevoie  
Georges Nico, Fentange  
Dahm Albert, Crauthem  
Dahm-Kiebel Rosy, Crauthem  
Majerus Camille, Howald  
Georges Sylvie, Wiltz

## LISTE 47

Greivelding Guy, Steinsel  
Greivelding Alice, Steinsel  
Linkels Josy, Goebange  
Steinbach Emile, Steinsel  
Backes Jean-Marie, Bofferdange  
Klein Jean-Pierre, Heisdorf  
Klein Maryse, Heisdorf

## LISTE 48

Grethen Jean-Paul, Senningerberg  
Dizon Angelina, Senningerberg

## LISTE 54

Hommel Frank, Drauffelt

Hommel-Weber Annette, Drauffelt

## LISTE 61

Kohn Carlo, Luxembourg

## LISTE 62

Schoos Lucie, Kautenbach  
Pott-Ferron Margot, Consthum  
Pott Lucien, Consthum  
Konz Josy, Kautenbach

## LISTE 63

Koster Norbert, Niederkorn  
Koster Ronny, Soleuvre

## LISTE 68

Lorenzoni Boris, Noerdange  
Lorenzoni Maxime, Noerdange

## LISTE 78

Meis Roby, Merl  
Meis Monique, Merl  
Meis Jérémy, B-Lillois  
Meis Rebecca, Bascharage

## LISTE 81

Muller Pierre, Echternach

## LISTE 82

Negri Roger, Mamer

## LISTE 86

Patz Georges, Kayl  
Patz Marie-Josée, Kayl

## LISTE 87

Pleimling-Berchem Norbert, Kayl  
Pleimling Carole, Niedercorn  
Barbaglia Charel, Rumelange  
Beringer Roger, Tétange  
Bausch Jean-Claude, Tétange  
Raach Carlo, Esch-sur-Alzette  
Hoffmann Eliane, Tétange  
Cornelius Henriette, Pontpierre

Maes Armand + Selma, Tétange

Kieffer Jean, Rumelange

Wadlé Armand, Rumelange

??? Nic, Rumelange

Sertic Alain, Esch-sur-Alzette

Wennmacher Nico, Luxembourg

Meysembourg Léon, Tétange

Krumlovsky Claude + Thérèse, D-Trassem

## LISTE 90

Roden Romain, Luxembourg

## LISTE 94

Adam Georges, Hellange  
Backes Romain, Rodange  
Block Arsène, Bascharage  
Block Danielle, Bascharage  
Conrad Georges, Kleinbettingen  
Desorbay Séverine, Steinsel  
Esch Pierre, Howald  
Ewen Solange, Berchem  
Federspiel Roger, Waldbredimus  
Fischer Denis, Schiffange  
Geib Georges, Pétange  
Georges Nico, Fentange  
Graffé Nico, D-Wellen  
Grimaz Romain, Bettembourg  
Horper-Thill Marie-Jeanne, Mertert  
Huberty Ed., Kayl  
Keipes Romain, D-Tawern  
Massard Ralph, Niederkorn  
Massard Aline, Niederkorn  
Meyer Jos, Niederkorn  
Miller Kurt, Grevenmacher  
Millim Claude, Schengen  
Mootz Sonja, Bonnevoie  
Muller Patrick, Folschette  
Ney Jeannot, Hobscheid  
Ney Jeannot, Bettembourg  
Nickels Claude, Merl  
Pauly-Klein Edmée, Schouweiler  
Placidi Jos, Differdange  
Risch Robert, Pétange

Sadeler Andy, Steinsel  
Sassel Mathias, Pétange  
Schmit Jean-Paul, Schiffflange  
Scholer Robert, Frisange  
Scholer-Huberty Nicole, Frisange  
Steffen Romain, Oberkorn  
Steffen-Poirier Stéphanie, Oberkorn  
Steffen Zara, Oberkorn  
Steffen Zoé, Oberkorn  
Stracks Patrick, Rodange  
Thomas Germain, Reckange-Mess  
Wagner Estelle, Meispelt  
Wegener Guy, Dudelange

## LISTE 96

Schreiner Roland, Schiffflange  
Schreiner Viviane, Schiffflange  
Schreiner Cheryl, Schiffflange  
Schreiner Sydney, Schiffflange  
Schmitz Christian, Schiffflange  
Schmitz Kinley, Schiffflange  
Schmitz Ayleiah, Schiffflange  
Schmitz Nayilah, Schiffflange

## LISTE 106

Manes Jeanny, Fentange  
Stein Huguette, Michelau  
Lux Alphonse, Michelau  
Mehlen Prosper, Mamer  
Versall Marcel, Luxembourg  
Thill Joseph, Crauthem  
Bohler-Determe Fern., Alzingen  
Stein Raymond, Alzingen

## LISTE 125

Zbinden Edouard, Mondorf-les-Bains

## ÜBERWEISUNGEN

Asselborn Jean-Pierre, Esch-sur-Alzette  
Bach-Simon Alice, Bettembourg  
Baum Nicolas, Echternach  
Becker-Bricoccoli Italiana, Esch-sur-Alzette  
Beck-Majerus Joseph, Mersch  
Belpassi Gilles, Belvaux  
Benz Jeannot, Mamer  
Berscheid-Roderes Anne, Pétange  
Bertemes Pierre, Troisvierges  
Biewen Brigitta, Dudelange  
Biewers-Lettal Marie-Josée, Wasserbillig  
Bissen-Andres Margot, Pétange  
Bock Alex, Wilwerwiltz  
Bottali Sylvie, Dudelange  
Bouquet Romain, Diekirch  
Brachmann René, Oberfeulen  
Brendel Léonie, Tétange  
Castellani-Marx Albert, Dudelange  
Charpentier Marc, Kayl  
Chrisnach Patrick, Stadtbredimus  
Clemens-Weyer Maggy, Grevenmacher  
Courange Monique, Bascharage  
Dahm-Lorang Joseph, Schiffflange  
Daleiden Camille, Betzdorf  
Daro-Gaffine Armand, Luxembourg  
David Gilbert, Schiffflange  
Daxhelet-Farenzena Jean-Jacques, Dudelange  
Degrand Marcel, Heisdorf  
Delosch-Schmidt Franziska, Deiffelt  
Dentzer Philippe, Troisvierges  
Dentzer-Jans Lyette, Troisvierges  
Deutsch-Hoffmann Andrée, Howald  
Doemer Jean-Paul, Ringel  
Dupont-Lampertz Nico et Marianne, Luxembourg

Dupont-Lentz Irène, Luxembourg  
Enders-Kemp Georgette, Grevenmacher  
Eppe Georges, Rodange  
Famille Mandy-Moll Marc, Luxembourg  
Fasbinder-Kneppert Marie-Anne, Rédange/Attert  
Fayot Ben, Cathy, Frantz, Luxembourg  
Federspiel-Zimmer Astrid et Roger, Waldbredimus  
Feller-Milbert Nicolas, Weidingen/Wiltz  
Ferreira Ricardo Alexandre, Oberkorn  
Ferreira-Rieth Fernando, Mertzig  
Folschette Kim, Greisch  
Friedrich André, Luxembourg  
Funk Jean, Pétange  
Gasbarrini Adrien, Bollendorf-Pont  
Genot-Mousel Marc, Ehnen  
Gilson Cédric, Eischen  
Gleis-Peiffer Roger, Lorentzweiler  
Godfroid-Schon Hilda, Troisvierges  
Goergen-Harsch René M.Mme, Bofferdange  
Gottal-Peiffer Mme, Bettembourg  
Graffé Nico, Fentange  
Grignard Pascale, Saeul  
Groben Léon, Sandweiler  
Groff-Huberty Jean, Schengen  
Hames-Stoffel Emile, Bivange  
Harpes Paul, Rippweiler  
Heintz-Schengen Ernestine, Mertert  
Hellers-Ernster Alphonse, Luxembourg  
Hendriks-Wolff Sam, Olm  
Hengel Marcel, Grevenmacher  
Hens-Sabel Monique a Norbert, Rollingen  
Hermann-Floener Joseph, Bivange  
Heshmat Hany Yousery, Luxembourg  
Hettinger-Seywert Jos, Esch-sur-Alzette

Hofferlin Myriam, Winseler  
Hoffmann Nico, Senningen  
Huberty Nadia, Rodange  
Hurt-Zecchini Marcel, Biwer  
Jaroszek-De Re Patrick, Schiffflange  
Jerolim Abbes, Howald  
Jung Thierry, Neuhaeusgen  
Jungers-Diederich Lucien, Weiswampach  
Karpen-Ernzer Pascale, Boulaide  
Kasel-Ury Virginie, Mersch  
Kausche-Sauer Marie-Anne, Esch-sur-Alzette  
Keller René, Luxembourg  
Kieffer Alice, Ehnen  
Kieffer Pierre, Bettembourg  
Kieffer Sylvie, Canach  
Kints Pascal, Bettembourg  
Kipchen Paul, Esch-sur-Alzette  
Kirch-Kremer Gustave, Munsbach  
Kohl Liliane, Bertrange  
Kolbach-Krier Roger, Leudelange  
Kremer Monique, Bridel  
Kremer-Meyer Jean, Esch-sur-Alzette  
Krier Marie-Louise, Michelau  
Kries-Otto Emile, Bettembourg  
Kugener Joëlle, Eischen  
Lallemang Jeanny et Fernand  
Lanners Eugène, Luxembourg  
Lauer-Hochweiler Gilbert, Grevenmacher  
Lauer-Thilges Anna, Contern  
Lentz Gilbert, Luxembourg  
Linden-Jungblut Lily Anne, Luxembourg  
Lordong-Kirtz Louis, Pétange  
Lorent-Differding Marie-Thérèse, Bettembourg  
Maack Marcel, Bilsdorf  
Maar Patrick, Sanem  
Mandy-Moll Marc, Luxembourg  
Mangen Jean, Munsbach  
Marso-Wolff Maria Nicole, Tétange



Martin Christopher,  
D-Dockendorf

Marziale Pierina, Pétange

May Léon Armand,  
Luxembourg

Modas Lopes Paulo,  
Dudelange

Molitor Joseph, Luxembourg

Muller François, Lamadelaine

Neis Jean, Manternach

Neumann-Wagener Paul,  
Doennange

Neyens Jean-Claude, Mamer

Nommesch Danielle, Mertzig

Nossem Willy, Luxembourg

Ourth-Baroth M. et Mme,  
Soleuvre

Parasch-Wagner  
Maria Thérèse, Tétange

Peiffer-Klein Anne, Howald

Peignois Benoît, B-Musson

Poiré-Hengel Robert,  
Niederanven

Puetz Albert, Dirbach

Rech Romain, Kehlen

Reichling-Weiler Henri,  
Hobscheid

Reiser Charles, Holzthum

Reitz-Faber Gaby, Rumelange

Remakel-Michels Marco,  
Bettembourg

Reuter-Champagne Victor,  
Strassen

Rhein-Goebel Edmond,  
Bofferdange

Risch-Colas Robert, Pétange

Rosafio Ramona,  
Esch-sur-Alzette

Schadeck Victor et Madame,  
Mondorf-les-Bains

Schannel-Remy Marcel,  
Troisvierges

Schilling-Michels Roland,  
Hersberg

Schleich-Bindels François,  
Bettange/Mess

Schloesser Sam, Clemency

Schmitt-Treis Emile,  
Junglinster

Schmitz-Lampertz Pierre et  
Marie-Paule, Walferdange

Schmitz-Musmann Maggy,  
Troisvierges

Schortgen-Binsfeld Sylvie,  
Dudelange

Schu Anne-Marie,  
Luxembourg

Schumacher François,  
Luxembourg

Schuster Annette, Pétange

Schwarz Franz-Josef,  
D-Perl-Nennig

Schwind Patricia,  
Luxembourg

Spaus-Laugs Christian,  
Berdorf

Spieles-Fisch Gilbert, Frisange

Stalder-Olinger Edouard,  
Luxembourg

Stefanetti Auguste,  
Wasserbillig

Stoffel Hélène, Mersch

Stoos-Ackermann Annette,  
Bettembourg

Stork-Wagner Thérèse,  
Schieren

Thiel Marguerite, Lenningen

Thoma Jean-Marie,  
Lorentzweiler

Thoma-Schmit Marie,  
Troisvierges

Tunsch Jean, Beringen

Urbany Fernand, Luxembourg

Wagener-Binsfeld François,  
Erpeldange-sur-Sûre

Wagner Gérard, Echternach

Wagner Tom, Dudelange

Wehles Hubert, Huldange

Wehles-Morn Albert,  
Bettembourg

Weicker-Wagener Raymond,  
Biwer

Weis Jean-Marie, Eischen

Winandy Norbert,  
Hespérange

Zenner Fernand, Luxembourg

Zenner-Remacle Monique,  
Luxembourg

Zeyen Henri,  
D-Tettingen-Butzdorf



Auf den Spuren der Schmalspur:

# Die Renaissance des „Charly“

**Wohl kein „Feierwoon“ hat derart legendären Status in unserem Land erlangt, wie die Schmalspurbahn „Jangeli“, der in ländlichen Gebieten seit dem 22. Februar 1882 unterwegs war und vor nunmehr fast 65 Jahren den Betrieb einstellte. Genauer gesagt am 22. Mai 1955 schnaufte der arme Kerl zum letzten Mal nach Remich und wurde anschließend durch den Autobusdienst ersetzt.**

Zum „Jangeli“ gesellte sich vor 115 Jahren, im Jahre 1904, der nicht weniger bekannte „Charly“, die Schmalspurbahn, welche bis 1954 die 46 Kilometer lange Strecke Luxemburg-Echternach bediente. Aus diesem Anlaß verfaßte der ehemalige Eisenbahner Jean-Paul Meyer zur Jahreswende

ein bemerkenswertes Buch über den „Charly“. Ein Beleg dafür, daß das Thema „Charly“ auch heute noch berührt und interessiert, besonders auch, weil sich die damaligen Zeitzeugen immer mehr rar machen.

Als die damalige Schmalspurbahn von Luxemburg über Junglinster nach Echternach in Betrieb genommen wurde, erhielt der „rauschende Feuerwagen“ schnell im Volksmund den liebevollen Spitznamen „Charly“ in Anspielung auf den damaligen Minister der Öffentlichen Bauten Charles Rischard. Die Strecke entwickelte sich zur zweiten wichtigsten luxemburgischen Schmalspurbahn der damaligen Zeit. Das Buch beschreibt, akribisch recherchiert, die Entwicklung und die Geschichte des „Charly“ über die zwei Weltkriege hinweg und der verlorene Kampf um die Rettung der legendären Schmalspur-

linie. Technisch gesehen gelang es dem Autor einen kompletten Ein- und Überblick über die technischen Anlagen und Baupläne zusammenzutragen und mit zahlreichen historischen Fotomaterialien und Geschichten zu unterlegen.

Diese veranschaulichen die Entwicklungen, welche die durchquerten Ortschaften durch die Eisenbahnlinie erfuhren, besonders durch die neugeschaffenen Bahnhöfe an der Strecke. Nicht auszuschließen waren damals auch einige Unfälle, die schnell zu Legenden wurden und heute noch an zukünftigen Generationen in Anekdoten weitergereicht werden.

Inhaltlich führt uns das Buch in das visionäre Eisenbahnzeitalter der damaligen Zeit. Die Lage im Osten des Landes im 19. Jahrhundert und die Pläne zur Verlegung des Hauptbahnhofs in die Oberstadt werden ebenso behandelt



Foto: Editions G. Klopp



Der „Charly“ im Echternacher Schmalspurbahnhof 1952

Foto: GAR/Ed Federmeier

wie die Planung und der Bau der Schmalspurstrecke und der Adolphe-Brücke. In jene Zeit fielen ebenfalls die Einführung der elektrischen Tram- und die Elektrifizierung der Vizinalbahn. Materialmässig kamen die ersten benzo-elektrischen Triebwagen zum Einsatz. Nach dem II. Weltkrieg wurde die Strecke, welche noch von der damaligen „Anonyme Luxemburgische Prinz-Heinrich-Eisenbahn- und Erzgrubengesellschaft“ geplant wurde, von der CFL übernommen. Nach der Stilllegung der Strecke kam es zum Einsatz von Autobussen, welche bis heute das Abteistädtchen mit dem Rest der Welt verbinden. Die Personenbeförderung wurde seit Ende 1952 schrittweise mit Bussen abgewickelt. Ein Jahr später verkehrte auf der Strecke nur noch ein Personenzug und am 13. Juni 1954 wurde auch der letzte Zug durch einen Bus ersetzt. Die vorgeschobene Begründung war der schlechte bauliche Zustand des Junglinster

Tunnels. Die letzten Güterzüge fuhren im Dezember 1954 ehe die Strecke am 27. April 1957 formal stillgelegt wurde.

Erinnern wollen wir an dieser Stelle an die „Amicale Charly“ aus Hostert, dessen Mitglieder sich seit Jahrzehnten für das kulturelle Erbe der Schmalspurbahn einsetzen. Auch an den TV-Film über den „Charly“ mit der legendären Ketty Stoops, welcher am 20. Dezember 2001 von „Kueb TV“ ausgestrahlt wurde. An den Autor richtet sich unsere Erwartung, demnächst mehr zu erfahren über den Viandener „Benny“. Dieser hat ebenfalls eine Renaissance und eine gründliche und historische Aufarbeitung seines „Dauschens“ verdient.

Das Buch ist in sämtlichen Buchhandlungen oder durch Überweisung von 58.-€, Porto inbegriffen, bei den Editions Gerard Klopp, Bad-Mondorf (LU41 0019 1955 5467 4000) erhältlich.

Pierre Buchholz