

Sozialwahlen 2019

Vorstellung der Eisenbahner-Kandidaten



Zum ersten Mal fand vom Sektor Eisenbahnen in Zusammenarbeit mit den einzelnen Berufssektionen im „Casino Syndical“ eine gemeinsame Generalversammlung statt.

Foto: Fernand Schiltz

Deine Gewerkschaft bei dir



In den letzten 3 Wochen begab sich der Landesverband zu den verschiedenen Dienststellen, um gemeinsam mit dem Personal über einzelne Probleme und Themen zu diskutieren.
Seiten 6-7

Erstes Kandidatentreffen des Sektors Eisenbahnen



In Vorausschau auf die kommenden Sozialwahlen organisierte der Sektor Eisenbahnen im „Casino Syndical“ am 13. Dezember 2018 sein erstes Kandidatentreffen.
Seiten 16-17

De mauvais résultats attendus pour l'année 2018



En date du 5 décembre 2018 le Comité Mixte de CFL cargo s'est rencontré pour son ultime réunion.
Pages 18-19

Mehr „Salarié(s)“, weniger Beamte



Seit 2013, also seit genau sechs Jahren, stellt die Stadt Luxemburg immer mehr „Salarié(s)“ anstatt Beamten ein um die freien Stellen im Busbetrieb zu besetzen.
Seite 21

Pensioniertenforum 2019



Am 24. Januar 2019 organisierten der Sektor Pensionierte des Landesverbandes und die Rentnerabteilung des OGBL ein Pensioniertenforum.
Seite 24



Pressemitteilung:

14.02.2017

Zugunglück auf der Zugstrecke Luxembourg - Thionville

2 Jahre danach !

Vor genau 2 Jahren, am 14. Februar 2017 ereignete sich auf der Zugstrecke Luxembourg-Thionville auf der Höhe des Bettemburger Verschiebebahnhofs ein tragisches Zugunglück.

Bei diesem Unfall gab es zwei Verletzte und einen Toten. Der Lokführer des Personenzuges der CFL, ein geschätzter Kollege, kam an diesem Tag ums Leben.

Heute am Jahrestag stehen noch viele Fragen offen.

Der Landesverband erwartet von der Staatsanwaltschaft und den Verantwortlichen bei der nationalen Eisenbahngesellschaft CFL, eine komplette Klärung der noch offenstehenden Fragen.

2 Jahre Untersuchungen sollten reichen, um die genauen Ursachen des Unglückes offen zu legen.

Es muss alles in die Wege geleitet werden, damit nie wieder ein solches Zugunglück geschehen kann.

Die luxemburgische Eisenbahn hat seit diesem Unfall sehr viel für die Betriebssicherheit auf dem luxemburgischen Eisenbahnnetz getan. Wir fordern die CFL weiterhin auf, keine Kompromisse in Sachen Sicherheit einzugehen und fortwährend in die technische Sicherheit, die Ausbildung und die Weiterbildung der Belegschaft zu investieren.

Die Verbandsleitung

Luxemburg, den 14. Februar 2019

FNCTTFEL

Landesverband

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

Léiwe Muséksfrënd,

**D'Harmonie vum Landesverband
invitéiert op hir**

**Generalversammlung
déi stattfënd en Donneschden,
den 14. März 2019 um 19:30**

am Casino Syndical, Konferenzsaal n° 102 (1. Stack)

Dagesuerdnung vun der Generalversammlung as folgend:

- 1) Eröffnung duerch de President
- 2) Tätigkeetsbericht 2018
- 3) Keessebericht 2018
- 4) Bericht vun den Iwwerwachungskommissiounen
- 5) Diskussioun an Ofstëmmung vun de Berichter
- 6) Programm 2019
- 7) Éierung vu verdéngschtvolle Memberen
- 8) Referat vun der Verbandsleitung
- 9) Fräi Aussprooch



Robert Scholer,
Präsident

Edmée Pauly-Klein,
Sekretärin

In Memoriam

Goerend Joseph, Luxembourg	1945 - 2019
Kahlen-Donven Jeanny, Luxembourg	1935 - 2019
Streff-Gillen Maria, Wasserbillig	1931 - 2019
Weisen Roger, Sandweiler	1932 - 2019

Vereinigungen und Sektionen

März	Vereinigung Kleinbettingen/Mamer Samstag, den 2. März 2019, 15 Uhr Restaurant Brailéffell
März	Vereinigung Ettelbrück Samstag, den 9. März 2019, 18 Uhr Hôtel de Ville
März	Vereinigung Echternach Samstag, den 16. März 2019, 16 Uhr Café Restaurant Lenert, Berdorf
März	Vereinigung Luxembourg Montag, den 18. März 2019, 17.30 Uhr Casino Syndicale
März	Vereinigung Mersch Samstag, den 23. März 2019, 16 Uhr Restaurant de la Gare, Lintgen
März	Vereinigung Péttingen Samstag, den 23. März 2019, 15 Uhr A Rousen, Péttingen
März	Vereinigung Syrdall Sonntag, den 24. März 2019, 17 Uhr Restaurant Al Treno, Wecker
März	Vereinigung Esch/Alzette Samstag, den 29. März 2019, 18 Uhr Café Stadthaus
März	Vereinigung Ufflingen Sonntag, den 31. März 2019, 17 Uhr Restaurant Auberge Lamy, 51, rue d'Asselborn
Abriell	Vereinigung CKW Samstag, den 06. Abriell 2019, 16 Uhr „Beim Sheila“, Harlange

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

Note

Subvention d'intérêt

Le formulaire de demande en vue de l'allocation d'une subvention d'intérêt ainsi que le règlement s'y rapportant sont disponibles sur le site Intranet des Services RH au Personnel.

Afin de pouvoir bénéficier de ladite subvention,

les intéressés sont tenus d'envoyer pour le 30 juin 2019 au plus tard aux Services RH au Personnel, bureau RH/B2, les documents suivants :

- Le formulaire rempli recto/verso, daté et signé
- Le/les certificat(s) d'établissement de crédit dûment complété(s)

Afin de bénéficier de la majoration de la subvention d'intérêt due pour un ou plusieurs enfants à charge de moins de 19 ans, l'agent doit fournir un certificat de la Caisse pour l'Avenir des Enfants attestant qu'il touche des allocations familiales. L'attestation de la coassurance des enfants entre 19

et 27 ans inclus, à charge du ménage commun et y déclarés au 1er janvier 2019 nous sera fournie par l'Entraide Médicale. Aucun accusé de réception ne parviendra aux agents ayant remis leur demande en bonne et due forme. Les demandes d'allocation incomplètes ou introduites hors délai ne seront

pas prises en considération.

Il est en outre rappelé que tout changement pouvant avoir une incidence sur le paiement de la subvention d'intérêt est à signaler de suite au bureau RH/B2.



Mutuelle des Agents des Chemins de Fer luxembourgeois

39, rue Victor Feyder L-5825 Fentange

Invitation à l'Assemblée Générale Ordinaire

**qui aura lieu le vendredi, le 08 mars 2019
à 16h30**

à Luxembourg, au Casino Syndical
63, rue de Bonnevoie

Ordre du jour:

1. Allocution du Président
2. Rapport des activités
3. Rapport financier
4. Rapport des Réviseurs de Caisse
5. Discussion des rapports, votations
6. Divers

Tous nos membres sont cordialement invités à participer à cette Assemblée Générale.

Le comité

Le Signal 2019

numéro	clôture de rédaction	parution
3	11 mars	25 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

Verantwortlich für den Inhalt:
Georges Melchers,
Generalsekretär

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

Redaktion und Koordination:
Gaby Birtz, Edmée Kirsch, Roby Meis

E-mail: lesignal@landesverband.lu

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte wird keine Haftung
übernommen. Die gezeichneten

Artikel stellen nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion und des
Landesverbandes dar. Kürzungen der
Beiträge behält sich die Redaktion vor.

Abonnement:
Für alle Mitglieder ist das Abonnement
im Mitgliederbeitrag enthalten.
Nichtmitglieder können „Le Signal“
über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Polygraphic SA

Made in Luxembourg

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

FNCTTFEL Landesverband

Sektion TICE

Einladung zur Generalversammlung

am Sonntag, den 10. März 2019 um 10.00 Uhr

in der „Léngerstuf“ in Linger
(18, rue de la Libération – Arrêt Ligne 3)

Tagesordnung

- 1) Begrüßung durch den Präsidenten *Yves Kollwelter*
- 2) Aktivitätsbericht *Laurent Gurschké*
- 3) Kassenbericht *Micha Lippert*
- 4) Bericht der Kontrollkommission
- 5) Abstimmung und Diskussion der Berichte
- 6) Diskussion der aktuellen Lage im Betrieb
- 7) Kurze Ansprache eines Vertreters der Verbandleitung
- 8) Neuwahl des Vorstandes und Aufgabenverteilung
- 9) Freie Aussprache

*Wir hoffen, dass alle dienstfreien Verbandsmitglieder an dieser
Generalversammlung teilnehmen werden und diese Gelegenheit nutzen, um
aktiv über die gewerkschaftliche Arbeit beim TICE mitbestimmen zu können.*

Mit besten gewerkschaftlichen Grüßen,

*Yves Kollwelter,
Präsident*

*Laurent Gurschké,
Sekretär*

JOBS

facebook.com/
landesverband.jobs

Jede Stimme zählt!

In den letzten Wochen wurden die Wahlzettel für die Arbeitnehmerkammer (Chambre des salariés) per Post versendet.

Sowohl die aktiven als auch die pensionierten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, unabhängig der Nationalität und des Wohnortes, können an dieser Wahl teilnehmen.

Und jeder sollte dies auch tun!

Jede Stimme zählt!

Warum ist es so wichtig sein Stimmrecht zu nutzen?

Über die Wahl der Arbeitnehmerkammer entscheiden sich die Vertreter in den Verwaltungsrat der Gesundheitskasse, sowie die Vertreter in den Verwaltungsrat der Eisenbahnerkrankenkasse. In der Gruppe 8 (die Gruppe der Nationalen Eisenbahngesellschaft) können insge-

samt 5.862 Wähler ihre Stimme abgeben.

Die Aufgabe der Chambre des Salariés besteht darin, zu allen Gesetzesentwürfen die dem luxemburgischen Parlament vorgelegt werden ein Gutachten zu erstellen.

Der FNCTTFEL-Landesverband wirkt aktiv in den Gremien der Arbeitnehmerkammer mit.

Eine sichere Zukunft beginnt mit eurer Stimme !



Kommentar

Zeitgleich zu den Wahlen der Arbeiterkammer, werden alle 5 Jahre Delegationswahlen in den Betrieben abgehalten. Eigentlich sollten diese im Herbst 2018 stattfinden. Damit sie nicht von den Parlamentswahlen überschattet werden, wurden sie auf den 12. März 2019 verschoben. Die Mandate der Personalvertreter in den Unternehmen, so wie auch in den jeweiligen Gremien wurden bis zum Amtsbeginn der neu gewählten Personalvertreter verlängert.

Die Delegationswahlen werden von den Arbeitgebern organisiert. Bei dieser Wahl wird unter anderem entschieden, wer in Zukunft die Vertretung der Arbeitnehmer in den einzelnen Berufsgruppen vertreten wird. Jeder der in seinem Betrieb für die Delegationswahlen kandidiert, zeigt starkes persönliches Engagement in einem kollektiven Sinn.

Eine starke Gewerkschaftsbewegung braucht gute Personaldelegationen, die die betrieblichen Interessen der Arbeitnehmer vertreten. Jeder hat

die Möglichkeit mitzubestimmen, wie es in Zukunft im Betrieb weitergeht.

Es ist es wichtig, dass jeder sein Wahlrecht nutzt und es voll ausschöpft. Nutzt er dieses Recht nicht, gehen diese Stimmen im Gesamtbild verloren, es werden dann Andere entscheiden.

Aus diesem Grund rufe ich alle Mitglieder und alle Arbeitnehmer auf, von ihrem demokratischen Wahlrecht Gebrauch zu machen.

Nutzt die Chance zur Mitbestimmung! Opfert ein paar Minuten den Wahlzettel auszufüllen und die Weichen zu stellen für eine gesicherte Zukunft im Zeitalter der digitalisierten Arbeitswelt.

Denn jede nicht abgegebene Stimme ist eine Stimme für den Arbeitgeber.

Unterstützt eure Gewerkschaft, unterstützt die Kandidatinnen und Kandidaten des FNCTTFEL-Landesverbandes, wählt Liste 4!

Georges Melchers

Deine Gewerkschaft bei dir

In den letzten 3 Wochen begab sich der Landesverband zu den verschiedenen Dienststellen, um gemeinsam mit dem Personal über einzelne Probleme und Themen zu diskutieren. Trotz schwierigen Wetterbedingungen, wurde die Aktion von der Belegschaft gut angenommen und der Stand wurde rege besucht.

Es fand ein routinierter Austausch in guter Atmosphäre zwischen Mitarbeitern der Eisenbahn sowie der Gewerkschaft statt. Anbei einige Eindrücke, welche unsere Tournee dokumentieren:



Fotos: Alphonse Classen





Fotos: Alphonse Classen



Eis Kandidatin a Kandidaten

Chambre des salariés**BIRTZ Gaby**

Membre du Comité Mixte CFL
Membre de la Délégation Centrale
des CFL
Membre de la Délégation
des Services Centraux
Délégue à l'égalité CFL
Trésorière générale
FNCTTFEL-Landesverband

**GREIVELDING Guy**

Membre du Comité
de la Chambre des salariés CSL
Président honoraire
FNCTTFEL-Landesverband

**MELCHERS Georges**

Secrétaire général
FNCTTFEL-Landesverband
Membre Conseil d'Administration CFL
Membre du Comité Mixte CFL

**MERENZ Georges**

Président FNCTTFEL-Landesverband
Membre Conseil Administration CFL
et CFL cargo
Secrétaire du Comité Mixte CFL
Membre de la
Délégation Centrale CFL

**THISSEN Carlo**

Président de la Délégation Centrale
des CFL
Membre Conseil d'Administration
des CFL
Porte-parole de la Délégation
des Services Centraux

**WENNMACHER Nico**

Président du Secteur
des Pensionné(e)s
FNCTTFEL-Landesverband
Membre de la
Chambre des salariés CSL
Président honoraire
FNCTTFEL-Landesverband



Eis Kandidatin a Kandidaten

Délégation centrale



BIRTZ Gaby

Membre de la Délégation Centrale
Déléguee des Services Centraux
Déléguee à l'égalité



BOURGGRAFF Joseph

Service TM
Gestionnaire en Chef
Délégue suppl. Services Centraux
Président Commission de surveillance
FNCTFEL-Landesverband



CLASSEN Alphonse

Membre de la Délégation Centrale
Président du Secteur Chemins de Fer



GILBERTZ Franky

Service GI-EI
« Disponent/Betriebskoordinator »
Délégue du Personnel



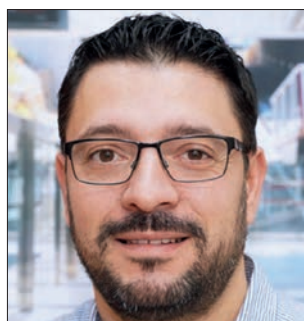
GILLEN Claude

Service GI-MI
Gestionnaire en Chef
Délégue du Personnel



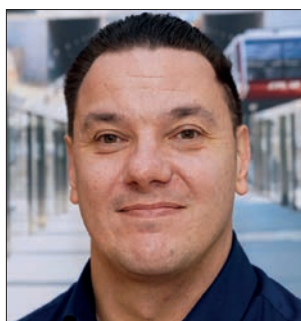
KREMER Christian

Service TM-CM
Chef d'équipe
Délégue du Personnel



**MARTINS DA SILVA
Adriano**

Service TM-CO
Mécanicien principal



MATAGNE Serge

Service AV-PAT
Contrôleur dirigeant
Délégue du Personnel



MELCHERS Georges

Secrétaire général
FNCTFEL-Landesverband
Membre du conseil d'administration
des CFL
Membre Comité Mixte des CFL



MERENZ Georges

Président
FNCTFEL-Landesverband
Membre du conseil d'administration
des CFL
Membre de la Délégation Centrale



SAURFELD Roger

Service Formation
et Développement
Formateur exploitation



SCHOCKWEILER Freddy

Service GI-MI
Brigadier principal



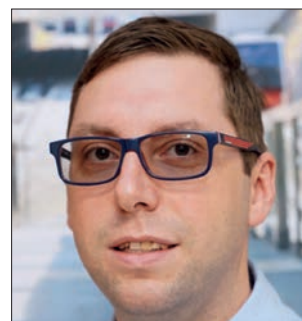
SCHWEIGEN Jean-Paul

Service BU
Conducteur autobus dirigeant
Délégue du Personnel



TAVARES Luis

Service GI-EI
Chef circulation
PD Luxembourg



THINNES Roy

Service TM-CM
Chef d'équipe
Délégue du Personnel suppl.



THIRY Manuel

Service GI-MI Unité Énergie
Répartiteur ppal.
Délégue du Personnel
Délégue suppl. Délégation Centrale



THISSEN Carlo

Président de la Délégation Centrale
Porte parole de la Délégation
des Services Centraux



TRAUSCH Jérôme

Service AV-PAT
Contrôleur 1^{ère} Classe



VANSTEENKISTE Patrick

Service TM-CM-FO
Formateur/ Tuteur
en Entreprise



WANDERSCHIED Claude

Secrétariat Général
Membre Délégation Centrale
Délégue à la Sécurité

Eis Kandidatin a Kandidaten

Service TM



DELAGARDELLE Ben
Préposé technique (traction)
CO-BLZ Luxembourg



DOSTERT Richard
Mécanicien principal
CO Luxembourg



GOMES LOPES Marcio
Mécanicien
CO Luxembourg



JUNGBLUT Guy
Préposé technique (visite)
CO Luxembourg



KREMER Christian
Chef d'équipe
Service TM-CM
Délégué du Personnel



LUTTY Patrick
Accrocheur dirigeant
TM-CO Luxembourg
Délégué du Personnel



MARTINS DA SILVA Adriano
Mécanicien principal
CO Luxembourg



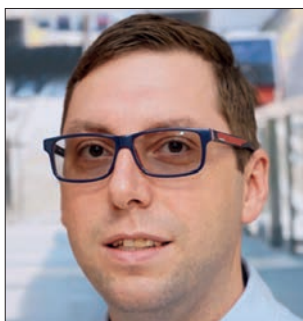
PEREIRA Sandra
Mécanicienne
CO Luxembourg



RAMOS Alexandre
Mécanicien
CO Luxembourg



RINK Fred
Equipier spécialisé
Service TM/CM



THINNES Roy
Chef d'équipe
Service TM-CM
Délégué du Personnel suppl.



VANSTEENKISTE Patrick
Service TM-CM-FO
Formateur/ Tuteur en Entreprise

Eis Kandidatinnen a Kandidaten

Service AV



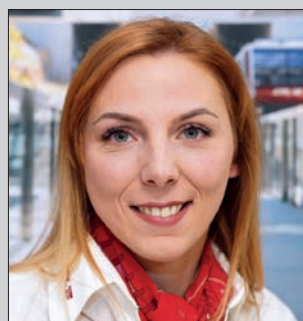
FLOR Starsky
Contrôleur dirigeant
AV/PAT



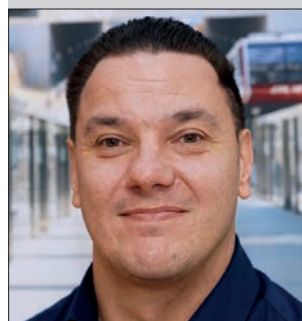
GIARDIN Tania
Contrôleuse dirigeante
AV/PAT



HOFFMANN Philippe
Assistant
AV/TRAINS



MARECHAL Santa-Ana
Contrôleuse
AV/PAT



MATAGNE Serge
Contrôleur dirigeant
AV/PAT
Délégué du Personnel



SCHAUL Audrey
Expéditionnaire 3^{ème} classe
Gare Pétange
AV/GUICHETS



SCHWEICH Roland
Contrôleur dirigeant
AV/PAT



TRAUSCH Jérôme
Contrôleur 1^{ère} classe
AV/PAT

Eis Kandidaten

Service GI-MI



BETTENDORF Jeff
Technicien C
MI-Unité Energie



DI LETIZIA Damiano
Equipier spécialisé
MI/CLIF Bettembourg



FEDERSPIL Christian
Technicien ppal. S
S 21 Luxembourg



GUETTAI Karim
Artisan spécialisé
MI-Unité Energie



LESCH Alain
Chef de brigade ppal.
MI-I/SV Bettembourg



LUCK Carlo
Conducteur de Locotracteur
MI/CLIF Bettembourg



MERTA Pascal
Brigadier 1^{ère} classe
B-33 Esch-Alzette



REIFFERS Andy
Artisan spécialisé
MI-I/SV Bettembourg



SCHOCKWEILER Freddy
Brigadier ppal.
B-13 Kautenbach



STRASSER Pierre
Equipier qualifié
B-23 Wasserbillig



THIEL Gilles
Aide au Chef de District S2 Est
MI-CST



THIRY Manuel
Technicien principal
MI-Unité Energie

Eis Kandidatin a Kandidaten

Service BU



ARANTES Manuel
Conducteur d'autobus principal



ETZI Giovanni
Conducteur d'autobus



**KERSCHEN Stephan
dit Steve**
Conducteur d'autobus principal
Délégué suppl. du Personnel



**MARQUES DE PAIVA
André**
Conducteur d'autobus dirigeant
Délégué du Personnel



MEDINA Ivo
Conducteur d'autobus principal



NIES Joël
Artisan spécialisé
Délégué suppl. du Personnel



SCHWEIGEN Jean-Paul
Conducteur d'autobus dirigeant
Délégué du Personnel



SPECK Mireille
Conductrice d'autobus principale

Eis Kandidatinnen a Kandidaten

Services Centraux



BERTEMES Alex
Assistant Service AV
Membre de la Section
Services Centraux



BIRTZ Gaby
Expéditionnaire administrative ppale.
Membre Délégation Centrale
Délégue des Services Centraux



BOURGGRAFF Joseph
Gestionnaire en Chef Service TM
Délégue suppl. Services Centraux
Président Commission de surveillance
FNCTTFEL-Landesverband
Membre de la Section Services Centraux



BRUNO Angélique
Equipièr
Service RM
Membre de la Section Services Centraux



DECKER Robert
Sous/Inspecteur Service RH
Membre de la Section Services Centraux



GILLEN Claude
Gestionnaire en Chef Maintenance
Infrastructure - Unité CST
Membre de la Section Services Centraux



MERENZ Georges
Président de la FNCTTFEL
Membre de la Délégation Centrale
Membre de la Section
Services Centraux



STOFFEL Marco
Accrocheur Dirigeant
Entraide Médicale CFL
Secrétaire du secteur
chemins de fer



THISSEN Carlo
Inspecteur divisionnaire
Président de la Délégation Centrale
Porte-parole de la Délégation
des Services Centraux
Membre de la Section Services Centraux



WANDERSCHIED Claude
Délégue à la sécurité
Membre de la Délégation Centrale
Membre de la Section Services Centraux



Eis Kandidaten

Service GI-EI



FABER Tom
Aiguilleur Réseau tertiaire



GILBERTZ Franky
s/Inspecteur GI-EI
Disponent/Betriebskoordinator BLZ
Délégue du Personnel



GLESENER Jos
s/Inspecteur GI-EI
Disponent/Betriebskoordinator BLZ



GOERGEN Jérôme
Assistant principal
Chef circulation GI-EI
Région Centre



LOPEDOTE Daniel
Assistant
Chef circulation GI-EI
Région Centre



MEYER Pascal
Brigadier 1^{ère} classe
Chef Surveillance Bus Luxembourg
Délégue suppl. du Personnel



STADTFELD Olivier
Assistant
Chef circulation GI-EI
PD Kleinbettingen



TAVARES Luis
s/Inspecteur GI-EI
Chef circulation GI-EI
PD Luxembourg

Eis Kandidaten

Service TM-Cargo



BENASSI Olivier
Conducteur de manoeuvre
CFL cargo UP Sud



DA SILVA Bruno
Visiteur
CFL cargo Differdange
Délégué du Personnel



KARELS Patrick
Conducteur de locomotives
CFL cargo Bettembourg
Délégué du Personnel



LORIG Dirk
Conducteur de locomotives
Président de la Délégation Centrale
du Personnel



PETER Yannick
Conducteur de manoeuvre
CFL cargo Bettembourg



SCHÄFER Martin
Conducteur de locomotives
CFL cargo Bettembourg



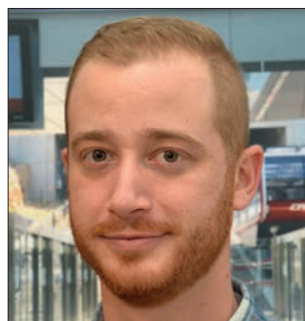
SCHROEDER Serge
Conducteur de manoeuvre
CFL cargo Bettembourg



SCHULZ Wolfgang
Conducteur de locomotives
CFL cargo Bettembourg
Délégué du Personnel



SCHUPPAN Frank
Conducteur de locomotives
CFL cargo Bettembourg
Délégué suppl. du Personnel



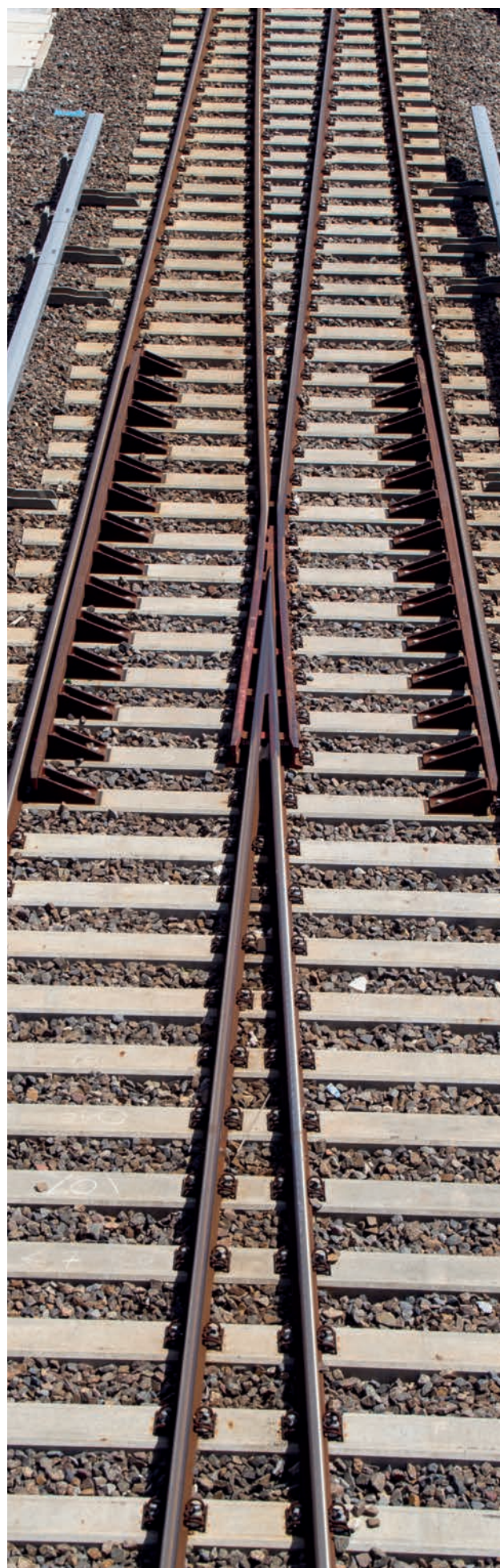
SEYLER Damien
Agent de Formation de Trains
CFL cargo Bettembourg



SONNTAG Marvin
Gestionnaire technique visite
CFL cargo Bettembourg



WAGNER Sascha
Conducteur de locomotives
CFL cargo Bettembourg



Erste gemeinsame Generalversammlung der Berufssektionen des Sektor Eisenbahnen

Zum ersten Mal wurde vom Sektor Eisenbahnen in Zusammenarbeit mit den einzelnen Berufssektionen im Casino Syndical eine gemeinsame Generalversammlung in Anwesenheit der Mitglieder der Exekutive und der früheren Präsidenten des Landesverbandes Nico Wennmacher und Guy Greivelding abgehalten.

Ein zufriedener Präsident des Sektor Eisenbahnen Alphonse Classen begrüßte die Teilnehmer und zeigte sich erfreut, dass trotz der frühen Zeit an einem Samstag Morgen, mehr als 50 Mitglieder sich einfanden. Nach der Vorstellung der einzelnen Tätigkeitsberichte und Kassenberichte der Sektionen Services Centraux, Ateliers, Bus, AV-Pat/Guichets, TM/PTC, TMcargo und GI-MI war es Josy Bourcgraft, welcher die Richtigkeit der Kassenberichte mitteilte. Die Sektion GI-EI wird



in Zukunft mit einem neuen Vorstand funktionieren. Nach der Diskussion wurden die Berichte angenommen. Die verschiedenen Personalvertretungen trugen anschließend ihre Berichte vor. Carlo Thissen als Vorsitzender der Zentraldelegation der CFL und

Dirk Lorig als Vorsitzender der Zentraldelegation der CFL-Cargo gingen in ihren Ausführungen auf die Geschehnisse und Probleme der beiden Gesellschaften ein. Genutzt wurde die Gelegenheit die Kandidaten für die bevorstehenden Sozialwahlen am 12. März 2019 vorzustellen.

Zum Schluss wies Landespräsident Georges Merenz auf die Wichtigkeit der Sozialwahlen 2019 hin und hoffte, dass alle Mitglieder geschlossen hinter den Kandidaten stehen werden.

*Marco Stoffel
Sekretär*



INFO



Unterredung des Landesverbandes mit der CFL Busführung



Kerschen Steve



Marques de Paiva André



Nies Joel



Schweigen Jean-Paul

Am 11. Februar 2019 fand eine Unterredung des Landesverbandes bestehend aus dem Präsidenten des Landesverbandes Georges Merenz, dem Präsidenten der Zentral-Delegation Carlo Thissen sowie den beiden Personaldelegierten Jean-Paul Schweigen und André Marques de Paiva sowie den Busverantwortlichen dem Chargé de Gestion Herrn Carlo Hansen sowie dem Chef Mouvement Laurent Neumann statt. Vorausgegangen für diese Unterredung war ein längeres Gespräch zwecks Klärung vieler Punkte welche momentan sehr schlecht im Busbetrieb laufen. Immer wieder kam zum Vorschein, dass die Kommunikation das A und O sein muss.

Eingangs der Unterredung bekamen wir seitens des Busbetriebes mitgeteilt, dass im Laufe des Jahres 3 Hauptfahrplanwechsel stattfinden würden und zwar am 5. Mai, am 15. September sowie am 8. Dezember 2019. Kleine Anpassungen würden es außerdem am 26. Mai, am 6. Oktober sowie Ende 2019 geben. Diese Anpassungen wären nötig um das Fahrzeitprofil an die Begebenheiten anzupassen. Des Weiteren bekamen wir mitgeteilt, dass der CFL-Busbetrieb in Zukunft integral ihre Linien fahren würden. Auf Linien wo wir momentan nur eine oder 2 Fahrten (z.B. Linie 965) bedienen würden, würden an ein anderes RGTR Unternehmen übergehen und umgekehrt auch.

Zu diesem Zweck bekamen wir ein neues Projekt für die zukünftigen Wochenschemas vorgestellt. Dies beinhaltet zusätzlich zum gewohnten Wochenschema, ein Basiswochenschema wo die spätestens Anfangs respektiv spätestens Endzeiten festgehalten wären. Diese sind jeweils in 4 Anfangsgruppen (z.B. Schichtbeginn

um 10;12;14 und 16 Uhr) und 3 Endgruppen (z. B. Schichtende 12;14;16 Uhr) eingeteilt. Zielsetzung ist außerdem, dass beim Basisschema die Schichtfenster so klein wie möglich zu gestalten sind.

Die Delegierten des Landesverbandes forderten in diesem Zusammenhang, dass dieses Basisschema zusammen mit den Delegierten zusammengestellt werden muss, was auch festgehalten wurde. Festgehalten wurde, dass jeweils 1 Woche vor in Krafttreten der neuen graphischen Dienste und Wochenschemas jeder Fahrer sein komplettes Wochenschema ausgehändigt bekommen würde. Die Forderung der Delegierten des Landesverbandes, dass die Wochenschemas nicht abgeschafft werden, und dass die eingeteilten Fahrer immer ein Recht dazu haben zu wissen, wann ihr Arbeitsbeginn/Endzeit ist wird somit erfüllt und wird auch immer so bleiben.

Für die Fahrer auch noch von großer Wichtigkeit ist die Tatsache, dass festgehalten wurde, dass die Ruhetage des bisherigen Wochenschemas bis Ende 2019 auf den Außendienststellen und bis Ende 2020 in Luxemburg unverändert bleiben.

Anfang Mai bis spätestens Mitte Juli 2019 würden die Wochenschemas für die neue Außendienststelle zusammen mit den Delegierten ausgearbeitet werden, so dass diese für spätestens zu Beginn des Winterurlaubsplans die Wochenschemas für die Fahrer sichtbar wären.

*Mitgeteilt von deinen Delegierten
Jean-Paul Schweigen u. André Marques de Paiva
sowie den Ersatzdelegierten Steve Kerschen und Joël Nies*

Zesumme staark !

FNCTTFEL
Landesverband

Sozialwahlen 2019

Erstes Kandidatentreffen des Sektors Eisenbahnen

In Vorausschau auf die kommenden Sozialwahlen organisierte der Sektor Eisenbahnen im „Casino Syndical“ am 13. Dezember 2018 ein erstes Kandidatentreffen. Zwei Tage nach dem Umzug aus den CMCM-Räumlichkeiten zurück nach Bonneweg, war dies die erste Tagung des Sektors Eisenbahnen im neu renovierten Casino.

Aus den verschiedenen Betriebsabteilungen der CFL und der CFL-Cargo waren unsere Militanten der Einladung gefolgt und Alphonse Classen, Präsident des Sektors, begrüßte die zahlreichen Teilnehmer. In seiner Rede ging er auf die Sozialwahlen ein, welche in drei Monaten stattfinden werden, und es

werden grosse Herausforderungen auf die Gewerkschaft zukommen.

Verbandspräsident Georges Merenz wies in seiner Ansprache auf die Wichtigkeit der Sozialwahlen für jeden Einzelnen, aber auch für den Landesverband hin. Das Umsetzen des Gratis Öffentlichen Transportes wird in naher Zukunft sowohl bei der Eisenbahn, bei den Gewerkschaften und der Regierung viel Zeit in Anspruch nehmen, und nichts desto trotz dürfen die vielen Probleme in anderen Bereichen der CFL nicht vernachlässigt werden.

Claude Wanderscheid zeigte in seinen Ausführungen die Arbeiten eines Sicherheitsdelegierten bei der Eisenbahn auf, und verwies in einer Power-Point Show auf die



Fotos: Alphonse Classen

einzelnen Bereiche hin in denen er aktiv ist. Anhand von Feststellungsberichten erklärte er die Probleme, welche ihm bereits mitgeteilt wurden und wie seine Herangehensweise zur Findung einer Lösung

war. Claude Wanderscheid ist unter der Telefonnummer 4990 - 4441 zu erreichen.

Carlo Thissen, Präsident der Zentraldelegation, ging auf die bevorstehen-

den Herausforderungen für die Zukunft ein, indem er auf die Änderungen bei den einzelnen Personalkategorien hinwies sowie auf die Neuverfassung der OG N°7. Weitere Themen waren die Überarbeitung



der Generalorder N° 10 und die Überarbeitung des Bereitschaftsdienstes. Zeitsparkonten und die persönlichen Bewertungen wurden ebenfalls diskutiert, beides sind aber Punkte, welche noch nicht umgesetzt wurden.

Als Gastrednerin war die neue Sozialarbeiterin der CFL-Gruppe, Frau Viviane Pereira-Dinis eingeladen, welche sich und ihre Arbeitsbereiche vorstellte. Frau Pereira ist unter der Telefonnummer 4990 - 5726 zu erreichen oder per E-mail unter viviane.pereiradinis@cfl.lu. Ihr Büro ist im Direktionsgebäude der CFL.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen und dem Gruppenbild der Kandidaten wurde die Kampagne für die Sozialwahlen 2019 eingeläutet und eine Besichtigung der neuen Räumlichkeiten des Landesverbandes rundete diesen aufschlussreichen Tag ab.

*Marco Stoffel
Sekretär
Sektor Eisenbahnen*



Dernière réunion du Comité Mixte CFL Cargo

De mauvais résultats attendus pour l'année 2018

En date du 5 décembre 2018 le Comité Mixte de CFL cargo s'est rencontré pour son ultime réunion. La direction de l'entreprise se compose de Madame la Directrice Laurence Zenner ainsi que de MM. Jean Feipel (CFL-technics), Frédéric Oberle (finances), Sébastien Hoffmann et Boris Peters. Mme Carole Huberty assura les fonctions de secrétaire. Le personnel était représenté par les camarades Wolfgang Schulz, Julien Ourth, Fränk Trausch, Dirk Lorig et Alphonse Classen.

En début de réunion le rapport de la séance du 24 septembre 2018 fut approuvé par l'audience. En vue des élections sociales du 12 mars 2019 et afin d'être en conformité avec la loi du 23 juillet 2015 modifiant le dialogue social à l'intérieur des entreprises il a été décidé de maintenir une unique délégation du per-

sonnel au sein du groupe CFL cargo. La proposition de la délégation du personnel visant à créer une instance supplémentaire remplaçant l'actuel Comité Mixte fut rejetée par la direction.

Les objectifs dans le domaine de la sécurité pourraient être atteints

Depuis fin octobre six accidents sont à déplorer au sein du groupe CFL cargo. Actuellement on se situe encore en-dessous de l'objectif fixé pour l'année 2018 sous condition qu'il n'y aura plus d'accident jusqu'à la fin de l'année. L'incident dans le domaine « exploitation » du 28 octobre 2018 ayant comme suite un accident de travail fut discuté au sein du Comité Mixte. L'enquête en question n'est cependant pas encore close. Suite aux incidents récents des campagnes de sensibilisation visant l'amélioration de la communication lors des parcours de manœuvre seront orga-



nisées afin d'augmenter la sécurité aussi bien de l'exploitation que des collaborateurs. Le nombre d'accidents de travail est plus bas que lors des années passées et se situe en-dessous du chiffre fixé pour 2018. Aucun dépassement de signaux n'est à signaler chez CFL cargo Luxembourg en 2018 contrairement à CFL cargo Allemagne où cinq cas se sont produits. Les déraillements et les collisions en 2018 sont dus dans la majorité des cas à la défaillance humaine

(non-observation du parcours). Ces incidents sont en légère augmentation par rapport à l'année précédente.

Le nombre d'accidents de travail sans congé de maladie reste élevé. CFL technics impose à ses collaborateurs d'analyser leur accident dans le cadre du PTA (poste de travail adapté) et de proposer les mesures pouvant l'éviter à l'avenir. Cette mesure est soutenue par le Service QSE.

Evolution de l'entreprise

Le résultat net du groupe reste négatif et reste en-dessous les prévisions budgétaires pour l'année 2018 malgré une augmentation du chiffre d'affaires. Les faibles recettes s'expliquent de façon suivante :

- manque de trains intermodaux (cinq trains vers Lyon au lieu de six)
- trains vers Vienne (Autriche) non mis en route vu l'impossibilité du client de les remplir
- conséquences de la

grève SNCF qui a causé la suppression de 24 % des trains pendant trois mois

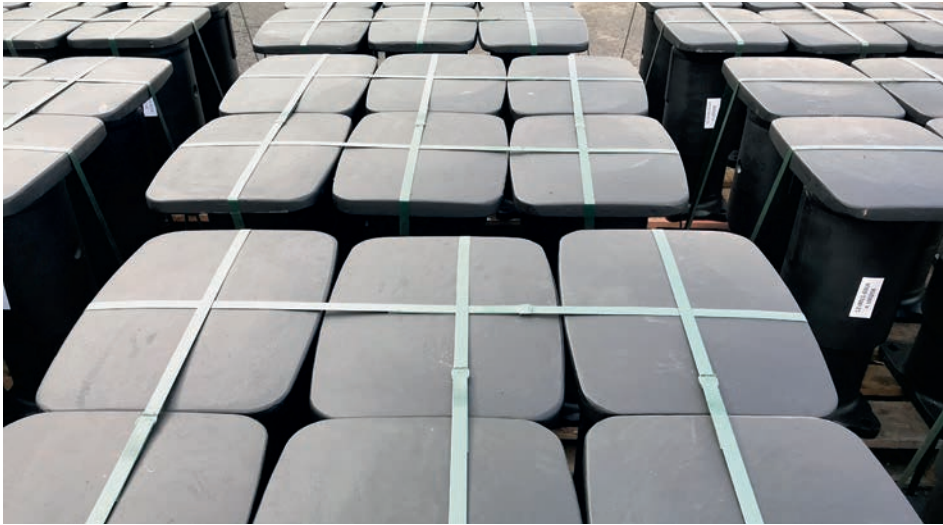
- la phase transitoire prolongée en relation avec l'équipement ETCS
- la mise en service des nouveaux engins de la série DE18

Chez CFL technics le chiffre d'affaire est toujours croissant et correspond aux prévisions budgétaires pour l'année 2018. Le budget prévisionnel pour l'année 2019 reste en continuité avec celui de l'année précédente et se caractérise par une fidélisation de la clientèle tierce et une légère augmentation des travaux pour CFL cargo dans le domaine de la réparation des fissures d'essieux et de l'équipement des wagons de sabots de freinage du type LL.

Légère augmentation des congés de maladie au sein du groupe CFL cargo

Le nombre d'absences pour maladie en 2018





est plus important qu'en 2017 et montre une tendance croissante. Les mesures prises afin de remédier à ce nombre élevé n'influencent pas encore ces statistiques. Les jours d'absence chez CFL cargo (4,37 %) dépassent le seuil fixé (3,8 %). Les jours d'absence chez CFL technics se situent à 3,49 %.

Evolution des volumes de transport

La direction put annoncer qu'un accord de transport avec l'entreprise Cimalux pour une durée de 34 ans a été conclu. CFL cargo louera dans un premier temps des wagons spécifiques et procédera ultérieurement à l'acquisition de matériel adéquat. Le client qui se dit satisfait de la qualité de service de CFL cargo procédera à une modernisation de ses installations de chargement. Le gros des transports se fait pour le client Arcelor-Mittal Luxembourg (44%); suivent alors les transports vers la France (19 %), les transports combinés (13%), le transport d'hydrocarbures (9 %) et le transport de clin-ker (6%).

Nouveaux transports en perspective

Parmi les nouveaux transports pour l'année 2019

il y a lieu de mentionner une augmentation de trains internationaux au départ de Sète, Barcelone et Trieste à destination des terminaux CFL cargo. Les transports interopérables entre la France et l'Allemagne augmenteront également. Un nouveau trafic entre la France et l'Allemagne pour le compte de la société VTG transitera sans arrêt par Bettembourg, le changement de locomotives se faisant à Ehrang près de Trèves.

Nouvelles locomotives électriques

Des pourparlers à ce sujet ont été entamés avec plusieurs constructeurs. Ceci constitue un projet à long terme vu les procédures d'homologation dans les différents pays dans lesquels ces engins ont prévu de circuler et leur équipement de système de sécurité ETCS.

Organigramme du groupe CFL cargo

Les changements dans l'organigramme valable depuis le 1^{er} janvier 2018 concernent :

- la nomination de M. Sébastien Hoffmann au poste de directeur CO
- la fusion des UP Luxembourg et UP Sud sous la direction de M. Max Solvi

Effectifs du personnel chez CFL cargo et CFL technics pour l'année 2019

Au préalable il avait été convenu avec la direction de mettre sur table comme les années précédentes un aperçu détaillé sur les effectifs. Malheureusement seulement un document général sans chiffres concrets a été présenté. La délégation maintint sa demande de mise à disposition d'un document détaillé afin de pouvoir procéder à une comparaison des effectifs avec les années précédentes. La direction promet de livrer les données demandées ultérieurement.

La direction informa la délégation dans ce contexte que trois classes pour la formation de sept conducteurs de manœuvres, de quatre visiteurs et de deux facteurs seraient prévues pour l'année 2019. Le budget prévu pour le personnel chez CFL technics n'a pas été complètement épuisé vu que le volume du travail à effectuer n'a pas rendu nécessaire l'embauche de personnel supplémentaire. Les dispositions pour la prise en charge du coût des collaborateurs sous statut CFL mis à dispo-

sition de CFL cargo et de CFL technics prennent fin le 3 décembre 2020. Des discussions y relatives seront entamées au sein de la direction des CFL.

Divers

Le Comité Mixte se dit préoccupé du fait que certains collaborateurs présentent une indifférence certaine par rapport à leur travail (« je m'en fous »). Ces dires montrent qu'un certain malaise existe à l'intérieur de l'entreprise. Le Comité Mixte demande donc à la direction un renforcement du dialogue interne afin de connaître où le bât blesse. La direction considéra que ce problème devrait être abordé en commun avec la délégation du personnel qui voit un manque de communication entre les différents services et des problèmes d'organisation à l'origine du malaise.

Cette rencontre du Comité Mixte fut la dernière réunion de ce groupe vu que celui-ci a été aboli par la loi du 23 juillet 2015 au sein des entreprises.

La délégation du personnel FNCTTFEL-Landesverband



CGDIS : Flughafenfeuerwehr

Viele Baustellen und viele ungelöste Fragen

Bald ist ein Jahr vorüber seit die Reform der Rettungsdienste unter dem damaligen Innenminister Dan Kersch per Gesetz vom 27. März 2018 in Kraft getreten ist. Lange ließ sie auf sich warten, die Reform der Rettungsdienste. Ein Gesetz das aktuelle Unzulänglichkeiten des Systems beseitigen und es auf die Zukunft vorbereiten soll. Eine neue Organisation der Dienste, neue Gebäude, mehr Unterstützung für die Freiwilligen sind die Pfeiler der Reform. Mehr Lob als Kritik gab es von allen Parteien zu den Reformvorschlägen des damaligen Innenministers Dan Kersch.

Hauptproblem bei der Flughafenfeuerwehr (aber auch bei anderen Feuerwehrkorps) bleibt der akute Personalmangel. Viele durch Pensionierung freierwerdende Stellen wurden in den letzten Jahren nicht besetzt, Abgänge in andere Verwaltungen nicht kompensiert.

Die Flughafenfeuerwehr arbeitet in einem 12 Stundenrhythmus (was positiv erwähnt werden soll), dies im Prinzip mit 8 Mann pro Schicht. Momentan besteht die Flughafenfeuerwehr aus einem Korps von 44 aktiven Feuerwehrmännern/frauen. Durch Personalmangel bedingt, wie auch Krankmeldungen geschuldet ist die Zahl des Personals pro Schicht öfters auf 7 Mitarbeiter geschrumpft. Dies ist momentan der Fall trotz der Ankündigung des damaligen Innenministers eine

massive Personalaufstockung vorzunehmen.

Wenn dann auch noch durch eine weitere Krankmeldung oder andere unglückliche Umstände die Schichtbesetzung auf 6 Personen schrumpft muss der Flughafenbetrieb (Landung von Flugzeugen) aus Sicherheitsgründen reduziert werden. Dies riskiert nicht mehr nur die Ausnahme zu sein!

Der CIS-Findel bietet den First-Responderdienst an, der jedoch wegen Personalmangel öfters nur für lebensbedrohliche Notfälle unter Herunterstufung des Sicherheitslevels des Flughafens, gefahren werden kann.

Nicht unbegründet ist auch die Angst des Flughafenfeuerwehrkorps mit ihren Sorgen und Anliegen in dem voluminösen Gesamt-CGDIS nicht genügend Gehör zu finden.

Seit rund 25 Jahren warten die Mitarbeiter auf eine neue Kaserne bisher jedoch mit mäßigem Erfolg. Die Planungsphase soll 2020 in die Bauphase übergehen. Nun wird von Direktionsseite aus die Strategie eines zweifachen Stützpunktes gebaut, mit einem Einsatzzentrum auf dem Flughafengelände und einem Einsatzzentrum am Rond-Point Glück. Der Landesverband Sektor öffentlicher Dienst wird sich jedenfalls weiter konsequent für die Belange der Feuerwehr einsetzen und zusammen mit dem Personal Lösungsvorschläge ausarbeiten und einfordern.

*Für den Landesverband
Fernand Schiltz
Vize-Präsident*



Formationsseminar des SÖD

am Donnerstag den 28. Februar 2019

im Casino Syndical im Bonneweg

Dieses eintägige Formationsseminar des Landesverbandes für den Öffentlichen Dienst steht jedem Mitglied offen.

Folgende Themen sind vorgesehen:

- Überblick über die soziale und geschichtliche Entwicklung der Gewerkschaft
- Gewerkschaften und Klimaschutz
- Die Herausforderung der „Digitalisierung“
- Workshop: „Wie siehst du die Gewerkschaft der Zukunft“

Auf jeden Vortrag folgt eine Diskussionsrunde.

In der Mittagspause findet ein gemeinsames Essen im Restaurant der CSL statt. Für die Teilnahme soll man sich im Sekretariat anmelden:

Anmeldeschluss ist der 25. Februar 2019

e-mail: edmee.kirsch@landesverband.lu, oder tel. 48 70 44 - 1 oder - 44

Jedem Teilnehmer wird eine „Arbeitsmappe“ zum Seminar zugeschickt.

Für die Kollegen/innen des kommunalen Sektors besteht die Möglichkeit einer Freistellung. Darum bitten wir um schnellstmögliche Anmeldungen.

Der Präsident des SÖD

Mehr „Salarié(s)“, weniger Beamte

Privatisierung des städtischen Busbetriebes?

Seit 2013, also seit genau sechs Jahren, stellt die Stadt Luxemburg immer mehr „Salarié(s)“ anstatt Beamten ein um die freien Stellen im Busbetrieb zu besetzen. Angeblich sei nicht gewiss wie viele Fahrer nach Fertigstellung der Tram benötigt werden, um einen reibungslosen Betriebsablauf zu garantieren.

Eine besorgniserregende Feststellung, zumal doch immer noch Busfahrer benötigt werden, um endlich Urlaubstage abzubauen, welche über die Jahre angesammelt wurden. Indem neue Fahrer befristete Arbeitsverträge bekommen. Anstatt des Statuts, erhofft sich die Stadt Luxemburg ebenfalls, jene Fahrer auszuwählen, welche irgendwann krank werden und nicht mehr fähig sein werden den Beruf des Busfahrers auszuüben. Verfügen AVL-Direktion und Schöffenrat mittlerweile über hellseherische Fähigkeiten um dies beurteilen zu können?

170 Fahrer/innen wurden seit dem 1. Januar 2013 bei der Gemeinde Luxemburg eingestellt. Für den fünfgrößten Arbeitgeber unseres Landes ist dies sehr beachtlich, jedoch nur auf den ersten Blick, denn der Schein trügt. Nur 30% von diesen Fahrern bekamen sofort das Beamtenstatut.

Die restlichen Fahrer bekamen befristete Verträge für ein Jahr und wurden nach Ablauf um ein weiteres Jahr verlängert. Die Direktion des städtischen

Busbetriebes behauptet auch gerne es würden nicht genügend Kandidaten das Aufnahmeexamen bestehen und man müsse deshalb auf „Salarié(s)“ zurückgreifen. „Salarié(s)“ könnten zudem schneller rekrutiert werden.

Wir als Gewerkschaft können eine solche Behauptung jedoch nicht bestätigen, da viele Fahrer mit befristeten Verträgen, das Aufnahmeexamen schon bestanden hatten bevor sie von der Gemeinde Luxemburg eingestellt wurden. Nach zwei Jahren als „Salarié(s)“ und bestandenen Aufnahmeexamen kommen die Fahrer endlich in die Laufbahn des Busfahrers, hier müssen sie 3 weitere Jahre Stange absolvieren. Der Landesverband setzt sich weiterhin dafür ein, dass bereits nach einem „Salarié(s)“-Jahr die Beamtenkarriere starten kann. Es gab Zeiten in denen die Gemeinde Luxemburg als sicherer Arbeitgeber galt. Sind diese Zeiten etwa bald gezählt?

Inakzeptabel

Was die Neueinstellungen vom letzten Jahr, also 2018 betrifft, bekamen nur 6 Fahrer sofort das Beamtenstatut, 27 bekamen befristete Verträge. Die ist eine sehr traurige Bilanz und für uns als Gewerkschaft nicht akzeptabel.

Die AVL-Direktion spricht schon länger von unbefristeten Arbeitsverträgen für Busfahrer, dies wird von den Gewerkschaften jedoch strikt abgelehnt. Das Abkommen zwischen

der Stadt Luxemburg und der Delegation, welche das Einstellen von „Salarié(s)“ gestattet, wurde bis zum 31. Dezember 2024 verlängert. Was geschieht danach? Wird der Busbetrieb ausgelagert, wenn die Arbeiten der Tram abgeschlossen sind? Der Landesverband und die Busfahrer/innen der Stadt Luxemburg werden alles Nötige tun, um wieder zur ursprünglichen Einstellungsprozedur zurückzukehren.

K. Sieger



FNCTTFEL

Landesverband

Sektion AVL

Einladung zur Generalversammlung

Freitag, den 22. März 2019 um 19.30 Uhr
im Casino Syndical in Bonneweg

Tagesordnung:

- 1) Begrüßung durch den Präsidenten
- 2) Tätigkeitsbericht
- 3) Kassenbericht
- 4) Bericht der Kontrollkommission
- 5) Abstimmung der Berichte
- 6) Bericht der Betriebsdelegation
- 7) Ansprache des Verkehrsschöffen
- 8) Ansprache der Vertreter der politischen Fraktionen des Gemeinderates
- 9) Ansprache des Präsidenten des Sektors öffentlicher Dienst
- 10) Ansprache des Verbandspräsidenten
- 11) Freie Aussprache

*Carlo Elter
Wayne Stoffel
Charles Stoffel*

*Alain Bonifas
Patrick Goldschmidt*

*Alain Sertic
Georges Merenz*

Die Sektion AVL entschuldigt sich im Voraus, da beim Versenden der Einladungen an ihre Mitglieder ein Fehler unter Punkt 9 unterlaufen ist. Amtierender Präsident des Sektors Öffentlicher Dienst ist Alain Sertic und nicht wie angegeben Fernand Schiltz.

Carlo Elter, Präsident

Wayne Stoffel, Sekretär

Sektor Öffentlicher Dienst

Unterredung der Verbandsleitung und des Verkehrsverbundes mit Minister F. Bausch

In einer auf Initiative des Landesverbandes beantragten Dringlichkeitssitzung mit Minister Bausch und seiner Regierungsrätin Frau Félicie Weycker wurden am Montag, dem 21. Januar 2019 viele das Personal betreffende Fragen erläutert.

Minister Bausch und seine 1te Regierungsrätin betonen, dass das gesamte Personal übernommen wird und dass die Mitarbeiter den Statut des „Employé de l'Etat“ erhalten werden.

Jedoch könne diese Integration in den Staatsdienst nicht als Sofortmaßnahme umgesetzt werden sondern das bestehende Gesetz (die gesetzliche Regelung betreffend den Verkehrsverbund) müsse zuerst geändert und im Parlament gestimmt werden.

Zwei Möglichkeiten wären denkbar:

- a) Die Integration aller Mitarbeiter/innen in die Dienste des Transportministeriums um die dort bestehenden Abteilungen zu verstärken und eine neue Dynamik zu schaffen. Dies könnte die Abteilung von Alex Kies (RGTR) sowie die Abteilung von Christophe Reuter (mobilité douce) sein, jedoch auch die Planungsleitstelle des Ministeriums betreffen.
- b) Es könnte aber auch eine eigene Verwaltung innerhalb des Ministeriums geschaffen werden.

Zukunftsperspektiven

Letzte Woche habe eine Unterredung mit der Direktion des Verkehrsverbundes stattgefunden, wo über die Zukunft des Verkehrsverbundes gesprochen wurde.

Auf Nachfrage unserer beiden Delegierten Andy Schmit und Ruben Brito machte Minister Bausch folgende Aussagen:

- Bis Sommer 2019 soll ein Konzept ausgearbeitet werden, im günstigen Fall würde das Parlament im Herbst 2019 mit der notwendigen Gesetzesänderung befasst werden und die praktische Umsetzung könnte 2020 erfolgen.

- Auch das Personal der Mobilitätszentrale im zentralen Bahnhof (Lux-Gare) bräuchte sich keine Sorgen um ihre Zukunft zu machen, eine weitere Vollbeschäftigung sei vorgesehen, dies unter anderem mit mobilen Infoständen und flexibleren Arbeitsmechanismen. Es sei, in den Augen des Transportministers ein Unding, dass neben den CFL-Infoständen und Verkaufsständen im zentralen Bahnhof in Lux-Gare, auch der Verkehrsverbund noch eine Info und Verkaufsanlaufstelle habe. Die Informationspolitik soll in Zukunft von CFL-Mitarbeitern/innen gestaltet werden und nicht mehr vom Personal der Mobilitätszentrale.
- Kein Personalabbau sei vorgesehen sondern eine effizientere Arbeit im Interesse des ÖT sei geplant.
- Die Leitstelle des aktuellen Verkehrsverbundes soll auch in Zukunft auf dem Kirchberg verankert bleiben, dies beim Transportministerium in einem der beiden Zwillingstürme. Eine Zweigstelle in Ettelbrück sei durchaus denkbar. Der Staat sei immer auf der Suche neue billigere Gebäude zu finden um seine Verwaltungen dort unter zu bringen. In diesem Zusammenhang erwähnte der Minister die Umsiedlung der „Fonction Publique“ auf den Kirchberg.
- Was die finanzielle Entlohnung der Mitarbeiter des Verkehrsverbundes betrifft so soll niemand finanzielle Einbußen erleiden (bestehende Prämien sollen mit berücksichtigt werden). Diese Regelung gelte aber nicht für die hierarchische Eingliederung in das Transportministerium, wo man ja die Möglichkeit habe über Examen die Karriereleiter hoch zu klettern.
- Betreffend die Funktionalisierung (Fonctionnaire d'Etat anstatt Employé de l'Etat) des Personals habe jeder die Möglichkeit über nicht allzu schwierige Examen die Karriere zu wechseln.
- Die im Verkehrsverbund geleisteten Arbeitsjahre werden zu 100% anerkannt bei der Neuberechnung der Löhne.

*Fernand Schiltz,
Vize-Präsident*

561 Direktive und „Mobilitäts Paket“

Auf Betreiben der Transportunternehmer hatte die Europäische Kommission bekanntlich eine drastische Verschlechterung der für den internationalen Straßentransport geltenden EU Direktive 561/06 ausgearbeitet.

Darin wurden u.a. mögliche Ruhetage in den Fahrerkabinen der Fahrzeuge vorgesehen, ebenso sollten die obligatorischen 45 Stunden Arbeitsunterbrechung innerhalb von 2 Wochen, auf 4 Wochen

gestreckt werden. Neben einer ganzen Reihe von weiteren Flexibilisierungen, die man allesamt als soziale Grausamkeiten bezeichnen kann, sollte damit unter dem Namen „Mobilitäts Paket“ eine rigorose Verschlechterung der ohnehin schon harten Arbeitsbedingungen im Transportsektor durchgesetzt werden.

Kernelement dabei ist die Präsenz osteuropäischer Fahrer, die in einer immer größeren Zahl auf den Straßen anzutreffen sind. Aufgrund der sehr hohen Arbeitslosigkeit und den

extrem niedrigen Löhnen (250.-€ Durchschnittslohn in Bulgarien) sind viele Fahrer bereit „freiwillig“ wochenlang ihr Leben fernab von ihren Familien, auf westeuropäischen Straßen und Rastplätzen zu verbringen.

Anfang Dezember hatte der Ministerrat der EU Transportminister dieses Projekt ein erstes Mal bewertet. Dabei wurden einige ersten Abstriche durchgeführt. Die Widersprüche mit den nationalen Arbeitsrechten und Sozialbestimmungen der EU waren so krass, dass

einige Minister dann doch wohl den Sprung ins kalte Wasser scheuten. Eine Annahme der vorgeschlagenen Veränderungen hätten unabsehbare Folgen für den europäischen Straßentransport bewirkt. Das ganze Projekt wurde dann erstmal an das EU Parlament weiter gereicht. Die zuständige Transportkommission des Parlamentes hat den Vorschlag am 10. Januar 2019 dem Plenum zur Abstimmung unterbreitet, wo nach einer kontroversen Debatte die Abgeordneten alle Verschlechterungen bei

den Ruhezeiten und Arbeitsbedingungen vorerst ablehnten. Die ETF, der auch der Landesverband angehört, begrüßte diesen Entschluss, der einstweilen einen noch weiter wachsenden Sozialdumping auf den Straßen verhindern wird. Allerdings ist dieser Abwehrerfolg nur ein Etappensieg, denn im Mai finden Wahlen zum Europaparlament statt und von dessen Zusammensetzung wird der weitere Verlauf des „Mobilitäts-Paketes“ abhängen.

Alain Sertic

Spielball der Politik

Die Eisenbahn und die Eisenbahner fungierten während Jahrzehnten als Spielball der Politik. Mit Hilfe von niedrigen Sondertarifen im Gütertransport und aufgrund von Sozialtarifen im Personen-transport wurde von den verschiedenen Regierungen Wirtschafts- und Sozialpolitik betrieben.

Die hieraus resultierenden Defizite bewirkten unausgegorene Sanierungsmaßnahmen und einen Eisenbahn- und Personalabbau. Darüber hinaus wurden diese Defizite, vor allem von liberaler und klerikaler Seite, den Eisenbahnern angelastet, welche als Defizitjünger bezeichnet wurden. Vor allem das „Wort“ suchte u.a. mit nachfolgenden Slogans die öffentliche Meinung zu vergiften und Stimmung gegen die Eisenbahn und die Eisenbahner zu machen: „Die Eisenbahnen ruinieren das Land“, „Jeder Luxemburger muss jeden Tag 4 Franken auf den Nachttisch legen, um die Defizite der Eisenbahn zu tragen“. Die alltäglichen Staus auf Straßen und Autobahnen zeugen davon, dass die Spätfolgen dieser desaströsen Eisenbahn- und Transportpolitik heute noch nicht überwunden sind.

Eisenbahnlobby

Im Gegensatz zur Automobil- und Erdölindustrie verfügte die Eisenbahn über keine finanzkräftige Lobby. Während Jahrzehnten wurde der Individualtransport durch billige Spritpreise und den Bau von neuen Straßen und Autobahnen auf Kosten der Eisenbahn und des öffentlichen Transportes ge-



fördert. Einzige Lobby im Interesse der Eisenbahn und somit auch der Eisenbahner/innen war der Landesverband. Leider konnte der Landesverband, trotz all seiner Bemühungen, nicht verhindern, dass in den Nachkriegsjahren, zuerst die Schmalspurstrecken und danach die Normalspurbahnen, Sauer- und Attertstrecke abgebaut wurden. Als allerdings 1979/1980 der Nordstrecke dasselbe Schicksal drohte, zog der Landesverband buchstäblich die Notbremse. Eine machtvollte Protestaktion am 8. Juni 1980 in Ulflingen und eine Streikdrohung bewirkten, dass diese Strecke erhalten, modernisiert und elektrifiziert wurde. Mit dieser Nordstreckenaktion wurde außerdem eine sinnvollere Transportpolitik hierzu-

lande eingeleitet, die dem öffentlichen Transport eine reelle Chance einräumt.

In Bezug auf die Tarifgestaltung im Personen-transport befürwortete der Landesverband stets eine soziale Tarifstruktur im Interesse der Arbeitnehmer, der älteren und jugendlichen Mitbürger. Wir forderten in dem Zusammenhang, dass der öffentliche Transport, ähnlich der öffentlichen Schule und der Gesundheitsdienste, als öffentliche Dienstleistung anerkannt und die dementsprechenden Minder-einnahmen den CFL über das allgemeine Steueraufkommen kompensiert wird. Der „contrat de service public“ von 2009, mit einer Laufzeit von 15 Jahren, auf unsern Druck hin zwi-

schen dem Staat und der Eisenbahn abgeschlossen, entspricht unseren dementsprechenden Forderungen. In diesem Kontrakt ist vorgesehen, dass die Kosten, die nicht durch den Verkauf von Fahrscheinen abgedeckt werden vom Staat übernommen werden. Er schreibt u.a. auch vor, dass alle Züge von einem Zugbegleiter sein müssen und dass die Benutzer die bestmöglichen Informationen erhalten.

Gratistransport

Bekanntlich will die aktuelle Regierungskoalition den kostenlosen öffentlichen Transport ab 1. März 2020 bei uns einführen. Diese Ankündigung ohne eine vorherige Konsultation der Gewerkschaften und der Transportträger hat zu heftigen Reaktionen geführt. Als Landesverband bedauern wir die Vorgehensweise der Regierung, da auch die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Maßnahme zurzeit nicht gegeben sind. Überlastete Infrastrukturen und fehlendes Material sowie ungeklärte Fragen betreffend die künftige Personalausstattung riskieren ein gutgemeintes Vorhaben ins Gegenteil umzukehren. Vor allem die Eisenbahner/innen möchten nicht erneut zum Spielball der politischen Entscheidungsträger werden. Inzwischen hat Transportminister Bausch unsern diesbezüglichen Bedenken und Forderungen zumindest teilweise Rechnung getragen. Gelegentlich einer Pressekonferenz am vergangenen 21. Januar erklärte der Minister es würde zu keinem Personalabbau kommen. Das Personal in den Zügen und in den Bahnhöfen hätten auch in Zukunft wichtige

Aufgaben u.a. im Bereich der Sicherheit und der Information an die Benutzer zu erfüllen.

Als Landesverband hören wir gerne die Worte des Ministers, wir möchten aber auch Taten sehen. In dem Zusammenhang bestehen wir nach wie vor darauf, dass vor Einführung des Gratistransportes ein neuer Dienstleistungsvertrag, welcher die Personalausstattung in den Zügen, in den Bahnhöfen und auf den Haltestellen klar regelt, vorliegt. In den Zügen sind genügend qualifizierte Zugbegleiter vorzusehen, in den Bahnhöfen müssen der Empfang, die Kundeninformation und die Sicherheit durch entsprechend ausgebildetes Eisenbahnpersonal erfolgen. Im gesamten öffentlichen Transport muss das Zugkontrollpersonal zu einer effektiven Qualitätskontrolle eingesetzt werden.

In Bezug auf die Grenzpendler aus der Großregion, möchten wir an die Forderung des Wirtschafts- und Sozialrates der Großregion erinnern, wonach das luxemburgische Ökoabonnement, respektive die Tagesfahrkarte, Gültigkeit bis zum nächsten Grenzbahnhof erhalten soll. In Anlehnung an diese Forderung, im Interesse der Grenzpendler und um die Parkplätze auf den luxemburgischen Grenzbahnhöfen zu entlasten, sind wir der Meinung, dass der Nulltarif im öffentlichen Transport bis zu Grenzbahnhöfen Thionville, Longwy, Arlon, Gouvy und Igel gelten sollte.

Nico Wennmacher

OGBL und FNCTTFEL-Landesverband

Pensioniertenforum 2019

Am 24. Januar 2019 organisierten der Sektor Pensionierte des Landesverbandes und die Rentnerabteilung des OGBL ein Pensioniertenforum. Zahlreiche Mitglieder aus den beiden Organisationen beteiligten sich an dieser Veranstaltung.

In seinem Referat ging der Präsident der Arbeitnehmerkammer Jean-Claude Reding auf die aktuelle sozialpolitische Situation sowie auf die Aufgabenbereiche der Salariatskammer ein. Dies besonders im Hinblick auf die pensionierten Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen. Wie wichtig es ist auch als Pensionär sich an den Sozialwahlen zu beteiligen strich er eindrucksvoll hervor. Jede Stimme für den Landesverband sowie den OGBL sei wichtig und



Foto: Fernand Schiltz

stärke unsere Delegationen.

Vorstellung der Kandidaten

Nach dem interessanten Referat wurden die Kandidaten des Landesverbandes und die pensionierten Kandidaten des OGBL für die Wahlen zur Arbeitnehmerkammer (Chambre

des salariés) vorgestellt. Nico Wennmacher brandmarkte, in seiner Schlussansprache, die erschreckende Armutsgefährdung bei jüngeren Arbeitnehmern. Auch viele Pensionierte haben zunehmend Schwierigkeiten um über die Runden zu kommen. Er forderte deshalb eine gerechtere Verteilung des bei uns geschaffenen

Reichtums. Hierzu ist ein gerechtes Steuersystem unabdingbar, welches genügend Einnahmen generiert um eine anspruchsvolle Sozialpolitik, gute soziale und öffentliche Dienstleistungen sowie eine fortschrittliche Umweltpolitik zu finanzieren. Von der von uns angestrebten Steuergerechtigkeit sind wir noch weit entfernt. Die neu zu wählende

Arbeitnehmerkammer hat in dieser Hinsicht ein wichtiges Betätigungsfeld vor sich.

Eine Stärkung des Landesverbandes und des OGBL bei diesen Wahlen wird ein starkes Signal an die Regierung und an das Patronat sein.

Mit einem kleinen Imbiss endete diese gut besuchte Veranstaltung.

Es sei darauf hingewiesen dass die Arbeitnehmerkammer, in Zusammenarbeit mit dem Luxembourg Life Long Learning Center, Kurse für Mitglieder ab 60 Jahren anbietet. Eine dementsprechende Informationsbroschüre wird allen Mitgliedern per Post zugestellt werden.

*Fernand Schiltz
Vizepräsident
Landesverband*

Sektor Pensionierte

Flussfahrt auf der schönen „blauen“ Donau

10.06. – 17.06.2019



Den gemeldeten Teilnehmern zur gefälligen Mitteilung, dass der Restpreis der Reise bis **spätestens zum 10. April 2019** zu überweisen ist.

Kontonummer: BCEE LU67 0019 2755 9583 8000 Association FNCTTFEL Pensionnés

Sollten Zweifel bestehen was den Restbetrag betrifft, so kann man diese Information beim Reiseleiter Marcel Arendt Tel. (691) 31 88 46 einholen. /E-Mail: marendt@pt.lu

Ebenso wird mitgeteilt, dass alle Kabinen reserviert sind. Eventuelle weitere interessierte Teilnehmer sind gebeten bei Marcel Arendt anzurufen. Sie werden dann chronologisch auf einer Warteliste geführt.

Letzte Informationen was die Uhrzeit beim Abholen zuhause, genauer Abholstelle, Busnummer (1 oder 2), Platznummer im Bus, Kabinennummer, Tischzuordnung auf dem Schiff, u.a.m. werden 14 Tage vor Abfahrt schriftlich mitgeteilt.

Sollte eine Abholstelle ändern, so ist der Reiseleiter umgehend zu informieren. Der Reiseleiter steht für weitere Auskünfte zur Verfügung.

*I. A. des Vorstandes des Pensioniertensektors
Marcel Arendt*

Eine unbequeme Wahrheit ?

Verbringe nicht die Zeit mit der Suche nach einem Hindernis, vielleicht ist gar keins da.

Franz Kafka

Es soll in der Tat Leute geben, die sehr gezielt nach einem (vermeintlichen) Hindernis suchen, obschon überhaupt keins besteht. Oder auch nach Problemen, die es überhaupt nicht gibt. Und die ferner dieser, ihrer eigenen Fragestellung folgenden Logik, dann auch noch ihre „Lösung“ auf ein nicht vorhandenes Problem als ihre „unbequeme Wahrheit“ anzubieten belieben. So geschehen in einem kürzlich veröffentlichten Artikel eines hierzulande jedenfalls unbekannten Autors einer „Denkschule“, dessen spezielle Auffassung von (vermeintlicher) „Sozialpolitik“ gewissen Dunstkreisen allerdings durchaus munden dürfte. Gerade deshalb sind derartige Überlegungen mit leider nachhaltigem Eindruck sehr gefährlich und verlangen unsere ausdrückliche Wachsamkeit! Und in ebendiesem Sinne sei die hier vorliegende



persönliche Reaktion auch zu lesen...

Es geht um das künftige Rentensystem, ein wahrer Dauerbrenner in der sozialpolitischen Diskussion. Genauer darum, wie eben dieses Rentensystem in Zukunft funktionieren kann. Ein Modell, das nach der Vorstellung dieses, aus der Sicht aller Verfechter des glücklicherweise immer noch bestehenden Umlageverfahrens unwichtigen Autors – der allerdings das Sprachrohr gewisser neoliberaler Inte-

ressen und ihrer fragwürdigen „Denkschulen“ zu sein scheint – ausgedient haben soll. Neoliberale Dunstkreise, die unser bestehendes Rentensystem völlig auf den Kopf stellen wollen. Für den visierten Autor Edoardo Campanella entwickelt sich der „Ruhestand in Muße“, der in den meisten entwickelten Ländern eine der großen sozioökonomischen Innovationen des vergangenen Jahrhunderts im Kontext der Rentenversicherung darstellt, zum (Zitat) „Luxus“. Man lese, staune und

erschrecke ob dieser Wortwahl: *Ruhestand in Muße als Luxus!* Allein schon diese arrogante Terminologie dürfte all jenen Menschen gegenüber eine Beleidigung sein, die ihre lange und für viele mühevollste Arbeitszeit von generell 40 Arbeitsjahren, die sie nach den monatlichen Rentenversicherungsbeiträgen, die sie mittels Lohn – oder Gehaltsabrechnung eingezahlt haben, ab einem gewissen Alter in eine wohlverdiente Altersrente umwandeln dürfen – und das für ihre ihnen allen verbleibende Lebenszeit, was ja wohl ein Recht jedes Menschen sein dürfte. Das Recht eben, sein Leben im Ruhestand genauso verbringen und gestalten zu dürfen, wie es ihm oder ihr doch wohl beliebt und auch zusteht. Und das durchaus auch in „Muße“, wem das persönlich gefällt...

Nur – dieser Luxus nach Auffassung gewisser Kreise, soll den aktuellen, besonders jedoch zukünftigen Rentnern völlig vermiest werden, ein (Zitat) „Luxus, den sich kaum ein Land leisten kann.“ Eigentlich bekannte Töne

all jener, denen das auf Solidarität basierende Sozialversicherungssystem des Umlageverfahrens eh ein Dorn im Auge darstellt. In der Tat dürfte kaum eine sozialpolitische Diskussion in den letzten Jahren so viele Debatten ausgelöst haben wie diejenige über die Zukunft des Renten – und Pensionssystems. Ein Reizthema der besonderen Art, ein System, das allerdings überhaupt keiner Kurskorrektur bedarf – sofern man bereit ist, innerhalb dieses uns bis heute sehr effektiv nützlichen und bestens funktionierenden Altersversicherungssystems gewisse Korrekturen vorzunehmen. Bekannt ist in diesem Kontext, dass die demographischen Prognosen eine ungünstige Altersstruktur der Bevölkerung vorhersagen. Zum einen fürchten daher die Älteren, die sich entweder schon im Ruhestand befinden oder kurz davor stehen, dass ihre erwarteten Renten – respektive Pensionsleistungen (für die öffentlichen Beamten) nicht realisiert oder auf Dauer finanziert werden könnten. Zum anderen fürchten die Jüngeren,



dass sie in einem Übermaß zur Finanzierung eben dieser Renten – oder Pensionszahlungen herangezogen werden, selbst womöglich aber mit noch geringeren Auszahlungen zu rechnen hätten. Diesen Ängsten liegt die Funktionsweise des auf dem Prinzip der Solidarität beruhenden Umlageverfahrens zugrunde, nach dem die Pensionen direkt aus den laufenden Beiträgen der Aktiven finanziert werden. Es soll in diesen Zeilen allerdings nicht um die bekannte Systemdiskussion *Kapitaldeckungsverfahren versus Umlageverfahren* gehen, wissend, dass sich in dieser grundsätzlichen Frage selbst unabhängige Experten nicht klar festlegen können. Für uns allerdings – und unsere Regierung hat sich klar geäußert – steht keine Systemänderung zur Debatte – und das ist gut so! Weshalb auch, denn es gibt keinen Grund

dafür! Womit schon einmal klar sein dürfte, dass es nur darum gehen kann, das Umlageverfahren ganz einfach „fit“ für die Zukunft neu aufzustellen.

Es gibt also keinen wirklichen Grund für eine grundlegende Renten- und Pensionsreform. Außer eben jenem, den diejenigen zu erkennen meinen, die uns ihre „unbequeme Wahrheit“ verklickern wollen und entsprechende Töne von sich geben, die man musikalisch Dissonanzen nennen würde. Im sozialpolitischen Kontext gelesen, Unstimmigkeiten, Differenzen, die allerdings im Sozialdialog, den gewisse Kreise sowieso am liebsten abschaffen würden, unerträglich, ja völlig inakzeptabel sind! Zitat des in diesen Zeilen visierten Italiener Campanella: „Die derzeit ihre zweite Jugend genießen den Rentner werden das vielleicht nicht gerne hö-

ren: Aber es ist höchste Zeit, dass die Regierenden die staatlichen Renten teilweise von der Ableistung gemeinnütziger Arbeit abhängig machen.“ (sic!) Die Kompetenzen der Senioren sollten die EU-Regierungen als ein „Segment der Erwerbsbevölkerung behandeln statt als Last für die öffentlichen Ausgaben und für das Wirtschaftswachstum einzuschätzen.“ Klingt gut, nur diese Altersaktivitäten als Bedingung für den Bezug von verdienten Altersbezügen, sprich Renten – und Pensionen obligatorisch zu regeln, ist eine Vergewaltigung des Systems an sich! Gemeinnützige Arbeit ist sehr lobenswert und eine entsprechende Ermunterung als sinnvolle „Beschäftigung“ körperlich und geistig aktiver Senioren im Sinne eines wertvollen gesellschaftlichen Beitrages ist durchaus vertretbar – nur Rentner als „Arbeits-

marktreserve“ anzusehen, auf die die Regierungen im Bedarfsfall zurückgreifen könnten, und im Verweigerungsfall „finanzielle Strafen“ (sprich Rentenkürzungen) anzudrohen beliebt, geht dann doch entschieden zu weit! Was erlaubt dieser Mann sich in seiner Selbstherrlichkeit denn überhaupt?

Niemand zweifelt am durchaus vielfältig gemeinnützig verfügbaren und einsatzbereiten Potenzial der heuer immer noch leistungsfähigen Rentnergeneration, die einen absolut aktiven Ruhestand genießen dürfen. Nur: ein von oben verordnetes Aktivitätsprogramm von Staats wegen ist mehr als abwegig. Was jemand freiwillig und ungezwungen, positiv betrachtet, in seinen oder ihren Ruhestand (und den Grad dieser „Ruhe“ muss sie oder er bitte sehr wohl gefälligst immer noch

selbst definieren dürfen!) einbringen will oder noch zu leisten bereit ist, dürfte jedoch immer noch der persönlichen Bereitschaft und dem Willen der oder des Einzelnen unterliegen. Alles andere wäre eine Vergewaltigung des Prinzips „Ruhestand“.

Wie sagte schon Willy Brandt, der große Sozialdemokrat: „Es soll sich die Politik zum Teufel scheren, die – um welcher Prinzipien auch immer – den Menschen das Leben nicht leichter zu machen sucht.“

Und das gilt doch wohl ohne Wenn und Aber für unsere solidarische Altersversicherung, die wir uns verdient haben!

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^{er} janvier 2019

Sur base de la législation actuelle et prévue au 1^{er} 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 (3)

Nach unserem Abstecher an die Ränder der Großregion wollen wir für unsere dritte Strecke wieder näher zu Luxemburg kommen und uns einer Strecke widmen, welche für eine schnellere Bahnverbindung nach Saarbrücken immer noch interessant wäre.

Es handelt sich hier um die internationale Strecke aus dem lothringischen Bouzonville (deutsch Busendorf) ins saarländische Dillingen, deren Grenzabschnitt schon mehrere Jahre keinen regelmäßigen Verkehr mehr aufweist.



Karfreitagssonderzug in Bouzonville

Fotos: René Birgen

Geschichte einer internationalen Verbindung

Die internationale Strecke Bouzonville – Dillingen, welche von der Hauptstrecke Thionville – Creutzwald – Forbach ab-

zweigt, ist der letzte Rest einer ehemaligen Bahnverbindung zwischen Metz und dem Saarland, welche ab dem Jahr 1901 von der Elsass-Lothringischen Eisenbahngesellschaft etappenweise eröffnet wurde

und ab 1908 durchgängig befahrbar war. Waren wohl der Warenaustausch zwischen den Stahlwerken aus dem Diedenhofener Becken und den saarländischen Kohlengruben der offizielle Grund der Stre-

ckenbaus, so spielten sicherlich auch militärische Überlegungen mit, um eine weitere Bahnlinie zwischen Preußen und Frankreich zu rechtfertigen.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die schwer beschädigte Stahlbrücke bei Anzeling nicht mehr aufgebaut und die Bahnlinie unterbrochen. Auf einem Teilstück der Strecke hielt sich bis in die siebziger Jahre noch ab Thionville bis Vigy ein bescheidener Güterverkehr; 1976 legte die SNCF die Strecke offiziell still. Heute finden hier im Sommer an Sonntagen Fahrten der Museumsbahn der Vallée de la Canner statt; an einzelnen Wochentagen gibt es einen Draisinenverkehr zwischen Hombourg-Budange und Vigy.

Aber nun zurück zu dem Teilstück, das uns interessiert, nämlich zu dem 7,761 Kilometer langen Abschnitt dieser Bahn-

strecke zwischen Bouzonville und der Grenze zum Saarland. Nach vielen Rückschlägen durch Erdrutsche wurde diese internationale Bahnstrecke zwischen Lothringen und Saarland, insgesamt etwa 20 Kilometer lang, am 1. Juli 1901 eröffnet und wurde noch bis zum 13. Dezember 2013 im Güterverkehr befahren. Der internationale Reisezugverkehr zwischen Bouzonville und der ersten Haltestelle auf deutschem Boden, Niedaltdorf, wurde bereits offiziell 1948 eingestellt; heute bietet DB Regio jedoch noch bis zu 19 Zugpaare am Tag auf der deutschen Seite an, wo die Strecke unter der Kursbuchnummer 687 geführt wird.

Offiziell wird der Grenzübergang mit Bouzonville/Hemmersdorf bezeichnet, da der deutsche Fahrdienstleiter im letzteren Bahnhof unterge-



Technik aus dem 19. Jahrhundert gibt den Zugang zur Strecke nach Dillingen frei. Die Hauptstrecke Thionville – Creutzwald im Hintergrund wird im automatischen Blockbetrieb geführt.



Der Karfreitagzug hat die Landesgrenze gerade überquert und rollt Richtung Niedaltdorf.

bracht ist. Die Strecke zwischen der Grenze und Bouzonville besitzt keine Streckenblockeinrichtungen, der Betrieb wird im Rückmeldeverfahren abgewickelt. Die Sprache für die Abwicklung des Bahnbetriebes ist deutsch. Auf dem französischen Teilstück befand sich ein Bahnhof, Guerstling (deutsch Gerstlingen), welcher aufgelöst ist. Auch ein ehemaliger grösserer Anschluss kurz vor Bouzonville wird nicht mehr bedient; die Zufahrtsweichen wurden entfernt. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem deutschen Abschnitt Niedaltdorf – Grenze liegt bei 60 km/h, auf dem französischen Abschnitt Grenze – Bouzonville beträgt sie 50 km/h.

Bis 2013 wurde wie bereits erwähnt die Niedtalbahnlinie, welche ihren Namen von dem Fluss, der sie begleitet hat, noch im Güterverkehr betrieben. Doch der Niedergang der Stahlindustrie führte schließlich zum Ende des Verkehrsaufkommens. Vergessen wurden die Flüssigeisenzüge, welche aus drei oder vier Torpedowagen gebildet waren

und welche ab Dillingen die Stahlwerke in Lothringen mit Nachschub belieferten.

Im Jahre 2013 endete dann der regelmäßige Güterverkehr, als die letzten verbleibenden Güterzüge zwischen Dillingen und Dunkerque über Forbach umgeleitet wurden, da über diesen Grenzpunkt diese elektrisch bespannt werden konnten und ein Lokwechsel in Bouzonville somit entfiel.

Es sei auch daran erinnert, dass die Kalkzüge

aus Dugny-sur-Meuse in der Nähe von Verdun nach Dillingen, welche als erste auf dem Netz der SNCF von einem privaten Betreiber befördert wurden, auch über den Grenzübergang Niedaltdorf liefen. Damals räumte die französische Bereitschaftspolizei die Gleise in Dugny-sur-Meuse mit äußerster Gewalt von den französischen Gewerkschaftskollegen, welche aus Protest gegen den Abbau ihrer Arbeitsleistungen die Abfahrt der Züge blockierten.

Kurzfristige Entscheidung abwenden

Und jetzt will DB-Netz wegen des Fehlens von Verkehrsaufkommen für ihren Teil der internationalen Strecke, den etwa einen Kilometer langen Abschnitt zwischen Niedaltdorf und Niedaltdorf-Grenze, beim Bundesamt für Eisenbahn die dauerhafte Einstellung des Betriebes beantragen. Gewiss, bis auf die Son-

derzüge zum Karfreitagmarkt in Bouzonville, welche einmal im Jahr verkehren und großen Erfolg kennen, herrscht an 364 Tagen im Jahr Ruhe im Grenzgebiet. Der Antrag von DB-Netz wäre in diesem Sinne nachvollziehbar, gäbe es da nicht seit Jahren das Bestreben der beiden Städte Bouzonville und Dillingen, den Personenverkehr wieder zu beleben.

Seit dessen Einstellung bei Kriegsende haben sich die Pendlerströme besonders in den letzten Jahren geändert. Viele Menschen in Lothringen fahren jeden Tag ins Saarland zum Arbeiten, da es dort im Gegensatz zu Frankreich noch eine gut funktionierende Stahlhütte gibt und auch die Automobilindustrie für Arbeitsplätze sorgt.

Und zu guter Letzt wäre eine Wiedereröffnung für den Reiseverkehr auch interessant für Luxemburg. Über Thionville, Bouzonville und Dillingen könnte eine schnelle Schienenverbindung nach Saarbrücken hergestellt werden, welche deutlich kürzer wäre als der Weg über Trier. Auf diesen Punkt wurde auch bereits seitens des Transportausschusses des WS-AGR hingewiesen.

Aber im Moment sieht es eher schlecht aus. Die



Fahrt durch die Frühlingslandschaft bei Guerstling (Gerstlingen).



Durchfahrt durch Guerstling, den einzigen Zwischenbahnhof auf französischem Gebiet.

Vertreter des Saarlandes sowohl aus dem Wirtschafts- als auch aus dem Transportministerium im WSAGR stehen voll und ganz hinter dem Erhalt der Strecke zwischen der saarländischen Grenze und Bouzonville. Sie mussten aber eingestehen, dass der Einfluss des Saarlan-

des auf Entscheidung des Bundeseisenbahnnetzes relativ schwach ist.

Schlechter Wille auf beiden Seiten der Grenze?

Nach Informationen des Saarländischen Fernse-

hens will sich eine deutsche Logistikfirma in Bouzonville niederlassen und wieder Fracht auf die Strecke bringen.

Doch in der Reportage hat sich der Geschäftsführer über mangelnde Bereitschaft auf beiden Seiten der Grenze beklagt. Die deutsche Seite will keine

Trassen mehr bereitstellen, da ein Stilllegungsantrag von DB-Netz im Raum steht.

Auf französischer Seite weist man darauf hin, dass der Bahnhof von Bouzonville im Falle einer Wiederaufnahme des Verkehrs wieder mit einem Fahrdienstleiter besetzt werden müsste um die Fahrten in Richtung Saarland abzuwickeln (für die Hauptstrecke Thionville – Creutzwald ist das nicht nötig, da diese im Normalbetrieb über automatischen Signalbetrieb gesteuert wird). Auf etwa rund 15.000 € pro Monat hat SNCF Réseau die Personalkosten für die Besetzung des Bahnhofs Bouzonville erst einmal errechnet.

Noch hat das Bundeseisenbahnamt keine Entscheidung über die rund 1.000 m zwischen Niedaltdorf und der Landesgrenze getroffen.

Wie sagte doch ein Vertreter des Saarlandes im WSAGR: „Gott sei Dank mah-

len die Mühlen in dieser Verwaltung langsam.“ Es bleibt also noch Hoffnung, dass diese internationale Verbindung wieder im Güterverkehr belebt wird, zumal in einem Moment, wo sich die deutsche Bundeskanzlerin und der französische Staatspräsident vor kurzem über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zwischen beiden Ländern ausgesprochen haben.

Es bleibt zu hoffen, dass auch dieses Jahr an Karfreitag die Sonderzüge, welche die Gemeinde Rehlingen-Siersburg von Dillingen nach Bouzonville, fahren werden und sie den gleichen Zuspruch finden wie in den Jahren zuvor. Vielleicht bringt dies ein Umdenken hervor, welches die Zukunft der Strecke definitiv zuerst einmal im Güterverkehr sichert und später wieder Personenverkehr zwischen dem Saarland und Lothringen bringt.

René Birgen

Fond-de-Gras: Die AL T3 6114 des Train 1900 ist Luxemburgs älteste „Dampfmaschine“

128-jährige Elsässerin macht Dampf

Am 1. Januar 2019 fauchte eine der ältesten betriebsfähigen Dampflokomotiven Europas die steile Steigung von Petingen nach Fond-de-Gras hinauf: Die „AL T3 6114“ wird die kommenden fünf Jahre beim Train 1900 die Museumszüge befördern.

Luxemburgs älteste Dampflokomotive wurde 1891 im Straßburger Stadtteil Grafenstaden von der „Elsässischen Maschinenbaugesellschaft“ (EMBG) gebaut. Sie gehört dem staatlichen Denkmalschutzamt SSMN, wird aber von der Dampf-museumsbahn Train 1900 aus

dem Fond-de-Gras betrieben. Sie stand einst bei den „Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen“ (EL) bzw. deren Nachfolgegesellschaft „Réseau Alsace Lorraine“ (AL) im Einsatz.

Drei Ateliers für eine Lok

Die dreiachsige Maschine trug die Betriebsnummer 6114 und ist vom Typ „elsässische T3“.

Dampfloks müssen alle fünf Jahre einer Generalrevision unterzogen werden, während der u.a. der Kessel auf seine weitere Tauglichkeit überprüft wird.

Die jüngste Hauptuntersuchung der T3 erwies sich als etwas kompli-



So ging „Eisebunn“ vor 128 Jahren!

zierter als gewohnt: Die Lok verbrachte in der Tat viereinhalb Jahre im thüringischen Dampfloswerk Meiningen (DLW) der Deutschen Bahn.

Ein Teil der Arbeiten wurde aber von den freiwilligen Museumsbahnern

des Train 1900 im Atelier Fond-de-Gras erledigt, während sich die „Constructions métalliques Arendt“ aus Colmar-Berg um die Neuankunft von Teilen des Rahmens und des Wasserkastens kümmerten. Am 1. Januar

2019 nun fuhr die AL T3 ihren ersten Personenzug seit geraumer Zeit: Es handelte sich um den traditionellen Neujahrzug, den der Train 1900 alljährlich für seine aktiven Mitglieder organisiert.

Mit einem im Fond-de-Gras restaurierten Erstklasswagen der belgischen Staatsbahn SNCB am Haken zeigte die elsässische Veteranin auf der Steigung von Petingen nach „Fuussbësch“ – die mit 23 Promille die stärkste auf dem gesamten Luxemburger Normalpurnetz ist –, dass sie trotz ihrer 128 Jahre nach wie vor mächtig Dampf machen kann.

Francis Wagner
(Quelle: Tageblatt)

Generalversammlung Vereinigung Rümelingen

Bedenken zum Gratis Öffentlichen Transport

Am 26. Januar 2019 fand die Generalversammlung der Vereinigung Rümelingen statt.

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten Romain Gros, ging es vor allem um Themen, wie den gratis öffentlichen Transport, sowie den regelmäßigen Ausfall der Zuglinie 60B, welche durch das Kayltal fährt. Im Falle eines Ausfalls werden Fahrgäste gebeten auf die Linie 197 eines privaten Busunternehmens zurückzugreifen. Romain Gros machte klar, dass die Zugverbindung enorm wichtig sei und man diesbezüglich endlich eine Lösung finden müsse. Henri Haine, Bürgermeister der Stadt Rümelingen suchte schon häufiger den Dialog mit den Verantwortlichen der CFL und des

Transportministeriums, um dafür zu sorgen, dass die Züge endlich wieder normal fahren. Henri Haine, welcher selbst auf die Buslinie 197 zurückgreift, weist darauf hin, dass diese Busse häufig überfüllt sind und es dadurch sogar vorkommt, dass in Kayl weiteren Fahrgästen der Zutritt verwehrt wird. Diese werden förmlich im Regen stehen gelassen. Dass die Busse ständig überfüllt sind wird jedoch von CFL-Seite, sowie von den Busunternehmen abgestritten. Alle Anwesenden waren sich einig, dass der Fahrplan der Linie 60B endlich wieder garantiert werden müsse.

Georges Melchers, Generalsekretär des Landesverbandes äußerte seine Bedenken gegenüber dem gratis öffentlichen Trans-

port. Bevor dieser in Kraft treten dürfe, gäbe es noch zu viel zu klären. Für den Landesverband sei es von oberster Priorität, dass Arbeitsplätze erhalten und sogar ausgebaut werden! Nico Bodry, vom OGBL erinnerte nochmals daran wie wichtig es sei an den Sozialwahlen im März dieses Jahres teilzunehmen, um die Rechte der Arbeitnehmer zu stärken. Jede nicht abgegebene Stimme, sei eine Stimme für den Arbeitgeber. Desweiteren danken wir Marco Heil, (Vertreter vom Tice) für seine kritischen Anmerkungen zum Thema Gratis Öffentlicher Transport, sowie allen Mitgliedern der Vereinigung Rümelingen für ihre Anwesenheit.

K. Sieger



FNCTTFEL
Landesverband



Einladung

Generalversammlung

Werte Kollegin, werter Kollege,

Die diesjährige **Generalversammlung** der Vereinigung Ettelbrück findet statt am

**Samstag, den 9. März 2019
um 18.00 Uhr**

im Festsaal Hôtel de Ville in Ettelbrück

Hiermit bist Du herzlich eingeladen an dieser Versammlung teilzunehmen.

Tagesordnung.

1. Begrüßung durch den Präsidenten
2. Tätigkeitsbericht
3. Kassenbericht
4. Bericht der Kontrollkommission
5. Bericht der UK
6. Entlastung des Verwaltungsrates
7. Referat der Verbandsleitung
8. Mitgliederehrung
9. Verschiedenes und freie Aussprache

Anschließend wird auf Einladung der Vereinigung ein gemeinsames Abendessen angeboten.

*Anmeldungen sind erbeten bis spätestens Montag, dem 5. März 2019 an,
Romain Back, Tel. 621 157 711*

Der Vorstand.

Carlo Becker,
Präsident

Jos Staudt,
Sekretär

Föderation Nationaler des Chemists, Tranchiers et Tranchiers, Tranchiers et Tranchiers et Tranchiers, Luxembourg
63, rue de Bonnevoie • L-1260 Luxembourg • Tel: 48 70 44 - 1 • Fax: 48 85 23 • e-mail: info@landesverband.lu • www.landesverband.lu

www.landesverband.lu

**FIR ENG
SÉCHER
ZUKUNFT!**

ZESUMME
STAARK!

4
LÉSECH

**FNCTTFEL
Landesverband**

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).

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

- 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

Harmonie FNCTTFEL Michel Hack

„Wantergala – Just Music“

**Tradition verpflichtet.
Am 9. Dezember 2018
 lud die Harmonie des
 Landesverbandes zu
 ihrem Konzert „Wan-
 tergala – Just Music“
 in den Festsaal des
 renovierten Casino
 Syndical ein.**

Präsident Robert Scholer begrüßte eine Reihe von Ehrengästen, seitens des Landesverbandes Georges Merenz, Präsident; Fernand Schiltz, Vize-Präsident; Georges Melchers, Generalsekretär; Alphonse Classen, Zentralsekretär des Sektors Eisenbahn; Guy Greivelding, FNCTTFEL-Ehrenpräsident und Präsident der Société Coopérative Casino Syndical Luxembourg SC; Nico Wennmacher, FNCTTFEL-Ehrenpräsident und Präsident der Pensionierten des Landesverbandes sowie Vize-Präsident der Société Coopérative Syndical Luxembourg SC; Josy Kontz, FNCTTFEL-Ehrenpräsident; Roland Schreiner, früherer Ge-

neralschatzmeister; Vertreter der „Chambre des Salariés“ Direktor Norbert Tremuth und die beigeordneten Direktoren Sylvain Hoffmann und Carlo Frising. Weitere Gäste waren Raymond Peters, Vize-Präsident der UGDA; Jos. Altmann, Präsident der Chorale d'Hommes Réunies; Raymond Stein, Sekretär der Chorale Albert Bousser; Ed. Stalder von der Coopérative Casino Syndical Luxembourg S.C.; Emile Lutgen, vorangehender Präsident der Radio-Amateurs der UAICL; Norette Reinert-Backes, Sekretärin der LÖV; Marie-Paule Mehlen, Schatzmeisterin der LÖV sowie die Ehrenmusikanten der Harmonie Claude Millim, Georges Conrad und Matthias Sassel.

Dem stürmischen Wetter trotzend hatten sich zahlreiche Zuhörer versammelt, um ihre Harmonie zu unterstützen und sie wurden nicht enttäuscht. Unter der Leitung ihres



Musikdirektors Ralph Massard boten die Musikanten ein abwechslungsreiches Programm durch das Edmée Pauly-Klein führte.

Mit Giuseppe Verdi's „Triumphmarsch aus Aida“ wurde das Konzert eröffnet, gefolgt vom Lied „This is Me“ von Benj Pasek und Justin Paul aus dem Film „The Greatest Showman“. „La Vita è Bella“ von Nicola Piovani und „Dakota-5 Indian Sketches“ von Jacob de Haan

beendeten den ersten Teil des Konzertes.

Der zweite Teil wurde eingeleitet mit dem Werk „St. Florian Choral“ von Thomas Doss das er Anton Bruckner gewidmet hat.

Danach folgten „African Groove“ von Gerald Oswald; „Hans Zimmer: Movie Milestones“ in einem Arrangement von Johan de Meij und „Italo Oldies“ arrangiert von Stefan Schwalgin.

Nach langanhaltendem Applaus und Aufforderung zu einer Zugabe spielten die Musiker „Jingle Bells around the World“, wobei man die Töne der Länder Japan, Europa, Mexiko, Schottland, England, Russland und Amerika heraushörte.

*Edmée Pauly-Klein
Sekretärin
der Harmonie FNCTTFEL*

Unterstützung des FNCTTFEL-Landesverbandes

Scheckübergabe an die Sportsektionen der AS CFL

**Am 7. Februar 2019 fand in der Brasserie
„Casino Syndical“ in Bonneweg die jährliche
Scheckübergabe des FNCTTFEL-Landesverbandes
an die verschiedenen Sportsektionen der
Eisenbahn statt.**

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten des FNCTTFEL-Landesverbandes Georges Merenz überreichte die Generalkassiererin Gaby Birtz den Vertretern der einzelnen Sportvereine einen Scheck, um diese in ihren Aktivitäten zu unterstützen. Im Anschluss an die Scheckübergabe fand die Generalversammlung der AS CFL unter der Leitung von Guy Herr statt.

Im Aktivitätsbericht wurden alle Veranstaltungen an denen die einzelnen Sportvereine teilgenommen haben aufgelistet. In einer entspannten und geselligen Atmosphäre fand die Versammlung einen würdigen Abschluss.



Georges Melchers

Foto: Pitt Becker

A.S.CFL - Leichtathletik

CFL-Crossmeisterschaften

Am Samstag den 9. März 2019, finden in Medingen die 36. CFL-Crossmeisterschaften statt.

Gelaufen wird auf dem Fitness Parcours, welcher sich im Ausgang von Medingen in Richtung Dalheim befindet (CR153).

Der Startschuss für den Hauptlauf der Damen und Männer erfolgt um 15.00 Uhr.

Distanzen:

Damen : \pm 6.000m

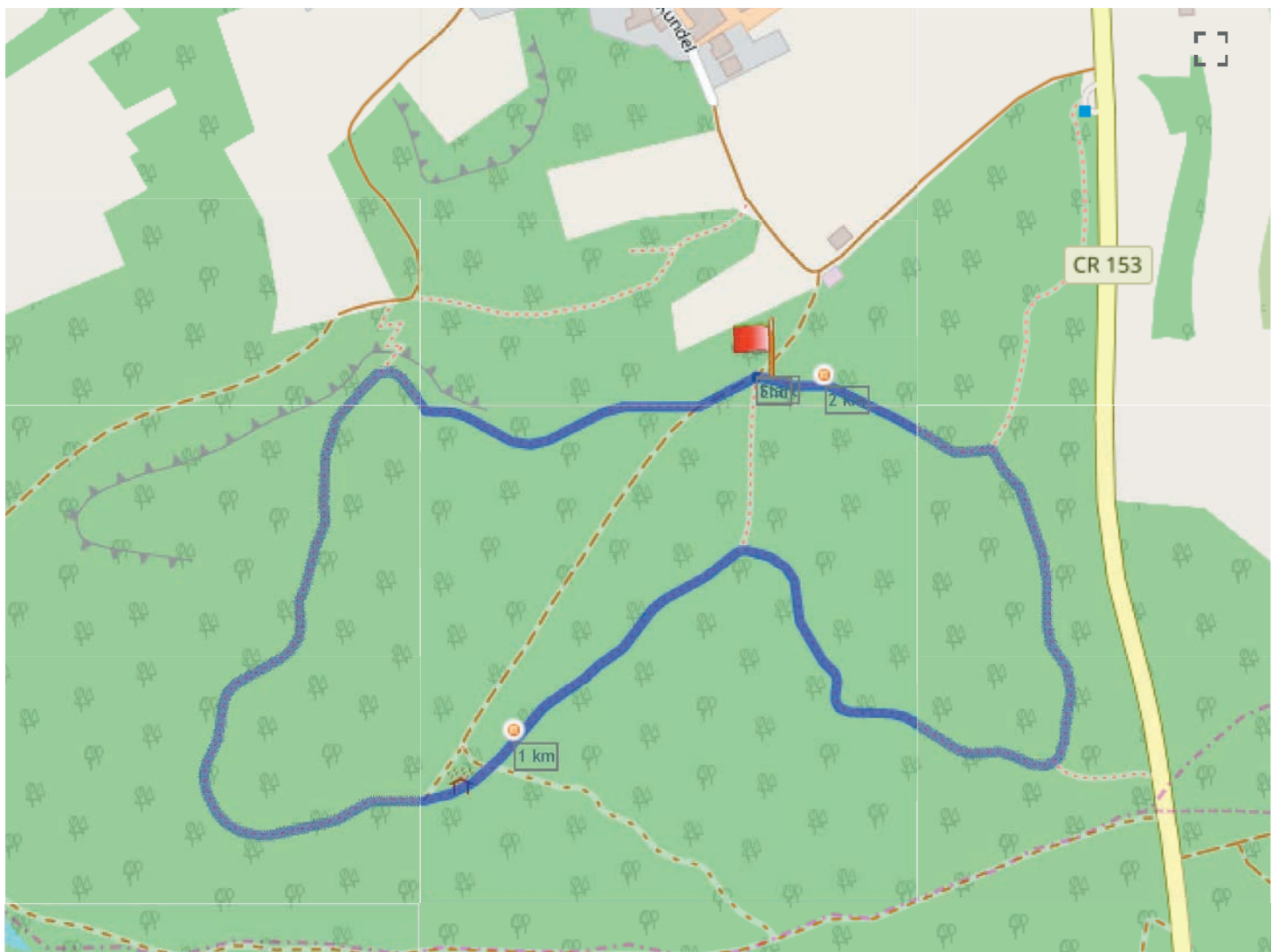
Herren : \pm 8.000m

Umkleideräume und Duschen stehen den Athleten im Kulturzentrum von Mutfort zur Verfügung (rue de Medingen, L-5335 Contern).

Die Preisverteilung findet gegen 16.45 Uhr ebenfalls im Kulturzentrum von Mutfort statt.

Einschreibungen zum Cross werden entgegengenommen bei:

Josy Bourggraff - Tel.: 4990-5822
(oder über E-mail: josy.bourggraff@cfl.lu)



CFL Indoor Championnat 2019

Dëst Joer gouf den CFL Indoor Championnat Sonndesmëttes den 20ten Januar 2019 zu Weiler-la-Tour an der Sportshaal ofgehalen.

8 Equippen hunn dëst Joer um CFL Championnat deelgeholl, dorënner och eng nei Equipe an zwar déi vum Service RH an där och den Här Yves Baden (Directeur RH) matgespillt huet. Den FC Ateliers konnte sech op en neits den Championstitel sécheren an dat an enger spannender Final géint den FC Fahrpersonal déi den Ateliers mat 2-0 fir sech konnt entscheeden. Merci un d'Gemeng Weiler-la-Tour déi eis fir déi 21. Kéier d'Haal fir den CFL Indoor Championnat zur Verfügung gestallt huet

an och un de Buergermeeschter Vincent Reding deen op der Plaz d'Mätker mat verfollegt huet. Merci un d'Vertreider vum Landesverband FNCTTFEL, fir Sponsore vun de Coupen fir d'Equippen an d'Arbitteren an och fir hir Präsenz op der Plaz, sou wéi och un d'Vertreider vum Syprolux fir hir Präsenz während dem Tournéier. Och dem President vum FCL HEINISCH Roby ee Merci, dass hien bis laanscht komm war mat senger Mme fir sech d'Mätker unzekucken. Och een grouse MERCI un all Leit déi op irgend eng Manéier hei present waren, wei och eng Hand mat ugepaakt hun.

Claude Dresch



TOURNOI EN SALLE WEILER-LA-TOUR 2019 PLAN 8 EQUIPES

MATCH: 13 MINUTES
REPOS: 3 MINUTES

GRUPE A	POINTS	BUTS MAR	BUTS ENC	DIFF
A ZWICKAU 1	4	7	8	-1
B ATELIERS LUXEMB	7	6	3	3
C RODANGE	1	3	8	-5
D GARAGE	4	8	5	3

GRUPE B	POINTS	BUTS MAR	BUTS ENC	DIFF
E BETTEMBOURG	6	7	5	2
F RH	0	1	11	-10
G ZWICKAU 2	3	2	4	-2
H FAHRPERSONAL	9	11	1	10

RESULTATS TOURNOI
1 ATELIERS LUXEMB
2 FAHRPERSONAL
3 BETTEMBOURG
4 GARAGE
5 ZWICKAU 1
6 ZWICKAU 2
7 RODANGE

FINALES 13 MINUTES

HEURE RENCONTRES RESULTATS

HEURE	RENCONTRES	RESULTATS
1 13:30	ZWICKAU 1 ATELIERS LUXEMB	1 - 3
2 13:46	BETTEMBOURG RH	5 - 0
3 14:02	RODANGE GARAGE	0 - 4
4 14:18	FAHRPERSONAL ZWICKAU 2	2 - 0
5 14:34	ZWICKAU 1 RODANGE	2 - 2
6 14:50	BETTEMBOURG ZWICKAU 2	2 - 1
7 15:06	ATELIERS LUXEMB GARAGE	1 - 1
8 15:22	RH FAHRPERSONAL	1 - 5
9 15:38	ZWICKAU 1 GARAGE	4 - 3
10 15:54	BETTEMBOURG FAHRPERSONAL	0 - 4
11 16:10	RODANGE ATELIERS LUXEMB	1 - 2
12 16:26	ZWICKAU 2 RH	1 - 0

FINALES

16:45	8 - 7	RODANGE RH	4 - 2
17:03	6 - 5	ZWICKAU 1 ZWICKAU 2	2 - 0
17:21	4 - 3	GARAGE BETTEMBOURG	0 - 3
17:39	2 - 1	ATELIERS LUXEMB FAHRPERSONAL	2 - 0



FC CFL Ateliers Luxembourg



FC CFL Fahrpersonal



AS CFL Bettembourg



FC CFL Garage



FC CFL Zwickau I



FC CFL Zwickau II



FC CFL Rodange



CFL RH

Neujahrsgrüße 2019

Richtigstellung zur LISTE 5

Bourggraff Josy, Wasserbillig
Freres Nadine, Wasserbillig
Bourggraff-Dostert
Marie-Thérèse, Pétange
Freres Thierry, Wasserbillig
Mares Laura, Rodange

Nachzügler 1:

LISTE 104

Pereira Alexandre, Beaufort
Menghi Jacques, Echternach
Dostert André, Echternach
Schroeder Raym., Echternach
Spaus Christian, Berdorf
Spaus Josiane, Berdorf
Gansen-Linden Sonja,
Echternach
Becker-Welu Jean-Pierre,
Pétange
Bernard-Marcelet Marco,
Rippweiler
Bourgeois Pierre, Olm
Cloos Alphonse, Luxembourg
Ermacora Margherita Edda,
Kayl
Haas Roch, Grevenmacher
Himmes Hannelore,
Clemency
Lenners-Kalmus Dorothee,
Pétange



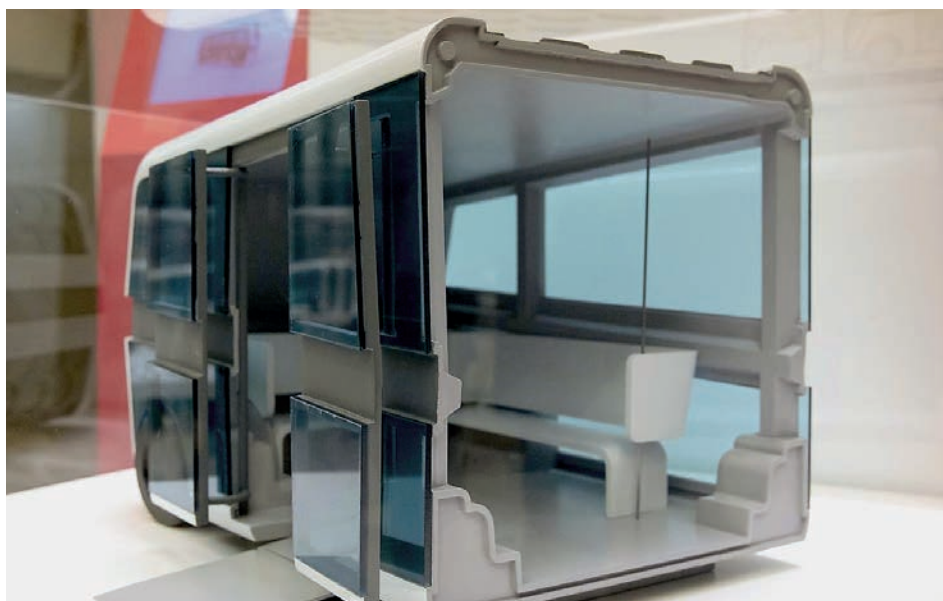
Visionäre Fahrzeugkonzepte:

Bedarfsbusse der Zukunft

Vor nunmehr zwei Wochen ging in Deutschland in Schorndorf nahe Stuttgart ein europaweit einmaliges Forschungsprojekt unter dem Namen „Reallabor Schorndorf“ zu Ende und die Beteiligten zogen eine durchaus positive Bilanz. Ziel der Untersuchungen war die Entwicklung eines flexiblen und bedarfsgerechten öffentlichen Nahverkehrs in Schorndorf, sozusagen das Busfahren nach Bedarf statt nach Fahrplan.

Wissenschaftler unter Leitung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) entwickelten gemeinsam mit den Bürgern der Stadt Schorndorf während drei Jahren ein neues Bussystem, welches nunmehr in der Praxis getestet wurde. Von März bis Dezember 2018 ersetzte der Bedarfsbus zwei reguläre Buslinien. Neben den bisherigen Haltestellen gab es mehr als 200 potentielle Ein- und Ausstiegsorte. Für die Fahrgäste bedeutete das: kürzere Fußwege, neue

Direktverbindungen und mehr Flexibilität – gerade auch in Zeiten niedriger Auslastung. Die Entwicklung optimaler innovativer Fahrzeugkonzepte war ein weiterer Schwerpunkt im Reallabor Schorndorf. Zu den Partnern der DLR-Verkehrswissenschaftler zählten die Stadt Schorndorf, der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), Knauss Linienbusse, die Hochschule Esslingen sowie die Universität Stuttgart. Im Forschungsprojekt Reallabor Schorndorf haben Wissenschaft, Kommune und Unternehmen mit den Einwohnern Hand in Hand eine wegweisende Lösung für den öffentlichen Nahverkehr erarbeitet. Der flexible Bedarfsbus verknüpft auf intelligente Weise Mobilität und Digitalisierung. Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft arbeiten gemeinsam an zentralen gesellschaftlichen Fragestellungen und erproben zukunftsweisende Lösungen in der Realität. Die Zahlen lassen sich sehen: 10.000 Fahrgäste, halbiertes Kraftstoffverbrauch, keine Leerfahrten. Während des Projekts haben die Forscher eine



Fotos : © DLR

Vielzahl an Daten und Erfahrungen gesammelt. Deren Auswertung lieferte neue wissenschaftliche Erkenntnisse, wie sich zukunftsweisende Mobilitätskonzepte für den öffentlichen Nahverkehr gestalten und umsetzen lassen. Insgesamt beförderten die beiden im Projekt eingesetzten Kleinbusse mehr als 10.000 Fahrgäste und legten über 20.000 Kilometer zurück. Durchschnittlich nutzten jedes Wochenende rund

250 Personen das Angebot. Zwei Drittel davon bestellten den Bus mittels Smartphone-App, ein Drittel nutzte den telefonischen Bestellservice. Alle weiteren Optionen – Bestellung über die Website oder in teilnehmenden Geschäften, Restaurants und Cafés – wurden nur selten in Anspruch genommen. Besonders der praktische Betrieb des Bedarfsbusses hat sehr gut die Chancen und Herausforderungen eines solchen Systems aufgezeigt. Im Vergleich zum Liniensystem konnten etwa zehn Prozent der Fahrzeugkilometer und gut 20 Prozent der möglichen Umläufe komplett eingespart werden, weil keine Buchungen vorlagen. Da kleinere Busse im Einsatz waren, ließ sich der Kraftstoffverbrauch um mehr als die Hälfte senken. Gerade das Vermeiden von Leerfahrten haben viele Einwohner in Umfragen sehr positiv bewertet. Besonders wichtig waren die eingeleiteten Kommunikationsmaßnahmen über den ganzen Projektzeitraum. Von Beginn an waren die Nutzer

Teilhaber und Mitentwickler. Ihr Wissen, ihre Wünsche und Anforderungen flossen in die Gestaltung ein. So konnte gemeinsam ein Bedarfsbus entwickelt werden, der speziell auf die Gegebenheiten vor Ort ausgerichtet war. Nutzerbefragungen verzeichneten eine entsprechend positive Entwicklung: Waren im Mai 2018 rund 34 Prozent zufrieden mit dem Bedarfsbus, stieg die Zahl im Oktober 2018 auf 50 Prozent. Deutlich zeigte sich bei den Auswertungen ein Generationensplit: Jüngere Nutzer gaben an, mit dem System besser zu Recht zu kommen und zufriedener zu sein als ältere. Für die Stadt Schorndorf ist ein attraktiver ÖPNV sehr wichtig und die Bürger haben durch die Realisierung des Reallabor-Projektes in der Stadt gezeigt, dass sie innovativen und zukunftsweisenden Projekten offen gegenüberstehen und diese aktiv mitgestalten – ein wichtiger Schritt Richtung Mobilität der Zukunft.

Pierre Buchholz

