

CFL Cargo

Jump on Noah's train to save our climate



Noah's Train: Das längste mobile Kunstwerk zum Schutz des Klimas. „Wir können nicht die ganze Welt retten, aber wir können ein Zeichen setzen, unser Klima zu schützen“. Lesen Sie weiter auf den Seiten 20-21
Foto: CFL

La fresque sur la façade du nouveau bâtiment de la CSL



Jeudi, le 27 juin 2019, la Chambre des salariés a dévoilé le décor artistique de la façade de son nouveau bâtiment, sis à 2-4 rue Pierre Hentges, en face des Rotondes...
Pages 6-7

Matthëllef asbl und das Konzept des «Mutferter Haff»



In der Ortschaft Moutfort liegt der Pferdehof des „Mutferter Haff“ mit seinen Wirtshäusern, Konferenzräumen, Pferdeställen und dem Bistrot-Restaurant „Beim Pier“...
Seite 13

Sektion BU : Die Arbeit geht nicht aus ...



Dieser Tage war die erste Delegationssitzung, an welcher der Landesverband im CFL-Busbetrieb mit 3 Delegierten vom Fahrpersonal...
Seiten 14-15

Bei der Sektion TICE : Fahrereffektiv wird ...



Nach längerer Wartezeit wurden der TICE Personalvertretung endlich einige längst versprochene komplementäre Informationen zur Aktualisierung der...
Seite 23

Im Eldorado der Bergzüge



Am 11. Dezember 2021 endet der Betrieb auf der schmalsten Schweizer Schmal-spurbahn. Für viele Eisenbahnfans ist die Schweiz, trotz der teilweise doch hohen Preise, das Eldorado...
Seiten 31-34



Georges
Merenz

Neue Mitarbeiter gesucht!

Bei der nationalen Polizei herrscht akuter Personalmangel. Die Überstunden häufen sich, beantragter Urlaub wird öfters nicht gewährt. Nun wurde seitens des Ministers für Innere Sicherheit François Bausch reagiert. Eine große Werbekampagne wird eingeleitet, um neue Mitarbeiter zu finden.

Ein solcher Personalmangel besteht zurzeit bei vielen Betrieben in Luxemburg. Die Werbekampagnen laufen auf Hochtouren. Die Frage stellt sich, welches Unternehmen hat die Nase vorn bei seiner Einstellungspolitik.

Auch unsere beiden nationalen Eisenbahngesellschaften CFL und CFL Cargo bleiben von diesem akuten Personalmangel nicht verschont. Kein Einstellungsstopp wie damals unter dem liberalen Transportminister Henri Grethen ist dieses Mal Schuld an der Misère. Nein es wird immer schwieriger die geeigneten Kandidaten und Kandidatinnen auf dem luxemburgischen Arbeitsmarkt zu finden. Die Leittragenden sind unsere Mitarbeiter. Geschuldete Ruhetage, verwehrt Urlaub und zusammengepresste Dienstpläne sind leider wieder Alltag im Bahnbetrieb. Trotzdem, dass die CFL seit kurzem zum besten Arbeitgeber des Landes gekürt wurde, und gute Kampagnen zum Anwerben von neuen Mitarbeitern geführt werden, wird es immer schwerer neue Mitarbeiter/innen zu finden. Bei der Bahn wird massiv eingestellt, aber es fehlt an geeigneten Kandidaten/innen. So musste die Bahndirektion Letzteres auf bereits ausgebildete Lokführer aus Frankreich und Deutschland zurückgreifen, um das Manktum an Lokführern

schnellstens zu beheben. Diese neuen Kollegen müssen selbstverständlich korrekt nach dem Eisenbahner Statut eingestellt werden und dürfen erst in Dienst gestellt werden sofern sie über die vorgegebenen Sprachkenntnisse verfügen.

Solch eine Maßnahme sollte aber nicht zur Regel werden. Auch in Deutschland und Frankreich herrscht ein akuter Personalmangel an Lokführern. So werden auch dort schon Lokführer unter den verschiedenen Eisenbahnunternehmen aber auch in den Nachbarländern abgeworben. Bei so manchem deutschen Eisenbahnunternehmen wird laut nachgedacht, um Ablösesummen bei Abwerbungen einzuführen. Ein regelrechter Konkurrenzkampf zwischen den Eisenbahngesellschaften bei der Lokführerfindung bahnt sich an.

Es stellt sich die Frage, weshalb finden wir bei der nationalen Eisenbahn nicht genügend geeignetes Personal und dies trotz aller eingeleiteten Bemühungen der neugebildeten RM Abteilung der CFL? Ist der Arbeitsmarkt in Luxemburg soweit abgegrast? Sind Traumjobs wie Lokführer oder Fahrdienstleiter etc. nicht mehr attraktiv genug? Wird unsere Jugend nur noch auf Master oder Bachelor getrimmt? Die Arbeitsbedingungen und die Attraktivität handwerklicher Berufe müssen verbessert werden anstatt, dass die Löhne im öffentlichen Dienst verschlechtert wurden. Könnte es auch sein, dass die Ursache gerade bei diesen Lohnverschlechterungen liegt?

Die Gehälterreform im öffentlichen Dienst hat einen von ihren gewünschten Effekten erreicht. Neben

dem Sparen beim luxemburgischen Staat, sollten die Jobs im öffentlichen Dienst weniger attraktiv gestaltet werden. Die Lobbyarbeit der Privatwirtschaft, um ihre Betriebe ohne Lohnaufbesserung attraktiver werden zu lassen, hat mit Hilfe der damaligen Regierung unter Minister François Bildgen ihr Ziel erreicht. Und dies vor allem auf Kosten der Mitarbeiter aus den untersten Dienstgraden.

Es wird höchste Zeit, dass zurück gerudert wird. Nicht nur in die Eisenbahn, welches wir durchaus begrüßen, aber auch in die Eisenbahner muss investiert werden. Ein guter Anfang hat noch Minister Dan Kersch in seiner letzten Amtsperiode als Minister des öffentlichen Dienstes getätigt. Die 80-80-90 Regelung bei Neueinstellungen wurde wieder abgeschafft. Ein erster Schritt in die richtige Richtung. Es ist nun an seinem Nachfolger, Minister Marc Hansen, nachzulegen.

So wiederholen wir unsere Forderung an Minister Hansen sich mit allen betroffenen Gewerkschaften an einen Tisch zu setzen, um Gespräche aufzunehmen und die unnötige Sparreform im öffentlichen Dienst wieder rückgängig zu machen.

Dies und vieles mehr steht auf der „To do“ - Liste des Landesverbandes für die kommenden Wochen und Monate.

Doch vorerst wünscht euch die gesamte Verbandsleitung des Landesverbandes einen schönen und erholsamen Urlaub.

*Georges Merenz,
Präsident*

Le Signal

Die Renaissance des „Charly“

Wohl kein „Feierwoon“ hat derart legendären Status erlangt, wie die Schmalspurbahn „Jangeli“, der in ländlichen Gebieten seit dem 22. Februar 1882 unterwegs war, am 22. Mai 1955 zum letzten Mal nach Remich schnaufte und vor nunmehr fast 65 Jahren durch einen Autobusdienst ersetzt wurde.

Zum „Jangeli“ gesellte sich vor 115 Jahren, im Jahre 1904, der nicht weniger bekannte „Charly“, die Schmalspurbahn, wel-

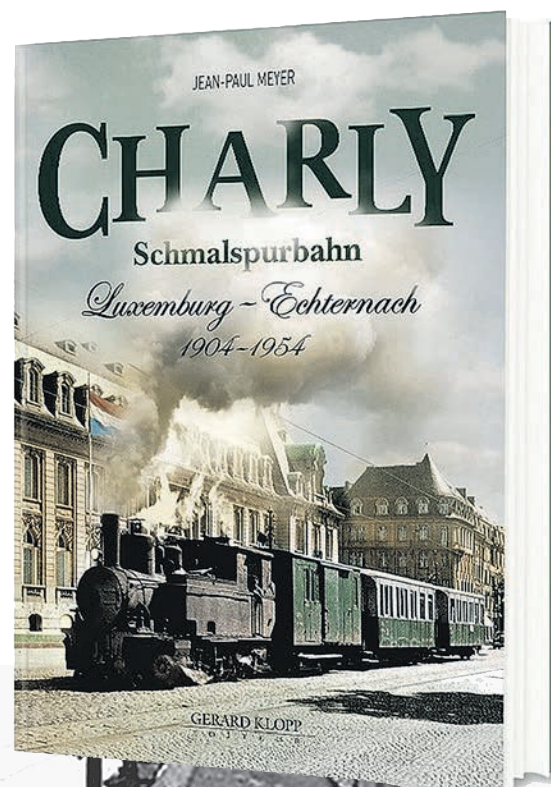
che bis 1954 die Strecke Luxemburg-Echternach bediente. Aus diesem Anlaß verfaßte der ehemalige Eisenbahner Jean-Paul Meyer zur Jahreswende ein bemerkenswertes Buch über den „Charly“.

Als die damalige Schmalspurbahn von Luxemburg über Junglinster nach Echternach in Betrieb genommen wurde, erhielt der „rauschende Feuerwagen“ schnell im Volksmund den liebevollen Spitznamen „Charly“. Die Strecke entwickelte sich zur zweiten wichtigsten luxemburgischen Schmalspurbahn der damaligen Zeit. Das Buch dokumen-

tiert die Entwicklung und die Geschichte des „Charly“ über die zwei Weltkriege hinweg und der verlorene Kampf um die Rettung der legendären Schmalspurlinie.

Das Buch erscheint im Mondorfer „Verlag Gérard Klopp“ und war schon nach wenigen Wochen vergriffen. Es wurde nun nachgedruckt und ist wieder in sämtlichen Buchhandlungen oder durch Überweisung von 58,- €, Porto inbegriffen, bei den Editions Gérard Klopp, Bad-Mondorf (LU41 0019 1955 5467 4000) erhältlich.

Pierre Buchholz



Einband / Umschlag



Charly im Bahnhof Echternach

Fotos: Éditions G. Klopp



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

1. Juli – 1. September 2019
8⁰⁰ – 12⁰⁰ / 12³⁰ – 16⁰⁰ Uhr



**FNCTTFEL
Landesverband**

Concert op der Plëss

De Concert vun der
Harmonie FNCTTFEL vum Landesverband
op der Plëss ass

**Dënschdes,
den 23. Juli um 20 Auer**

D'Musikanten zesumme mat hirem Chef a mam Komitee invitéierenlech
härzlech a freeë sech iwwert är Ennerstëtzung

In Memoriam

Bintner-Olinger Triny, Consdorf	1924 – 2019
Engel-Weis Lisa Marie, Berg	1931 – 2019
Gangolf Robert, Maricà (Brasilien)	1943 – 2019
Lentz Albert, Bettembourg	1932 – 2019
Pesch-Streef Nathalie, Bertrange	1936 – 2019



**facebook.com/
landesverband.jobs**

Le Signal 2019

numéro	clôture de rédaction	parution
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, 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:
Espace-Médias S.A.

Made in Luxembourg

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

Dates valeur crédit

Règlement des émoluments au personnel

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

Dates valeur crédit des émoluments :

mardi	le 30 juillet 2019
jeudi	le 29 août 2019
vendredi	le 27 septembre 2019
mercredi	le 30 octobre 2019
jeudi	le 28 novembre 2019
lundi	le 30 décembre 2019

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

Lohnungerechtigkeit!

Ob Mann oder Frau, jeder muss im „Arbeitsalltag seinen Mann stehen“. (sic.) Auch im 21. Jahrhundert hat sich in punkto Geschlecht hier nicht wirklich viel auf dem Arbeitsmarkt geändert.

Macht man eine genaue Analyse, stellt man fest, dass es beim Anteil weibli-

cher Führungskräfte immer noch Unterschiede gibt. Zahlenmäßig sind Frauen unterlegen - zumindest beim Gehalt.

Eine bittere Feststellung in der doch so modernen Zeit. Eine Studie der internationalen Arbeitsorganisation (ILO) bestätigt, dass Frauen in der Arbeitswelt weiterhin stark benachteiligt und überdurchschnittlich häufig

zu Niedriglöhnen beschäftigt werden.

Ältere Arbeitnehmerinnen benötigen zusätzliche Unterstützung und Ausrüstung, um sicher zu arbeiten. Frauen unterliegen einem höheren Risiko von Erkrankungen des Bewegungsapparates. Für die Frauen braucht es maßgeschneiderte Arbeitsmodelle.

Was sind die Gründe?



Kommentar

Oft werden Teilzeitarbeit überwiegend von Frauen geleistet und ist mit Vor- und Nachteilen für die Betroffenen verbunden.

In vielen Ländern muss sich die Frau immer noch beweisen, immer noch verdient sie oft weniger für die selbe geleistete Arbeit, immer noch wird in der Führungsposition der Mann bevorzugt. Eigentlich eine traurige Feststellung, dass diese Rollenverteilung nach wie vor so stark in den Köpfen der Menschen verankert ist.

Das Thema Kinder ist und bleibt immer ein Punkt wieso Frauen in einigen Berufen immer benachteiligt werden. Bewerben Frauen sich für einen Job, kommt oft die Frage auf: Wie sieht es mit Kindern aus? Dem Arbeitgeber bringt eine schwangere Frau nicht viel. Elternurlaub kann aber inzwischen aufgeteilt werden.

Leider ist es so, dass wenn auch die Frau ihre Arbeit nach der Schwangerschaft aufnimmt, die Kinder oft die Leidtragenden sind. Viele Eltern

möchten gerne mehr Zeit mit ihren Kindern verbringen und ihnen eine gute Erziehung mit auf den Weg geben. Für solch eine Entscheidung müssen sie oft in ihrer Karriere Einbußen hinnehmen. Also, wer übernimmt diese Aufgabe? Natürlich die Frau ... in der Regel ist sie ja der Kleinverdiener im Haushalt.

Doch nicht nur während dem Arbeitsleben haben die Frauen einen schwierigeren Stand, auch im Ruhealter bleiben finanzielle Unterschiede.

„Neben den ökonomischen Kosten müssen wir das unermessliche menschliche Leid anerkennen, verursacht durch arbeitsbedingte Unfälle, Krankheiten und Tod. Dies ist umso tragischer, als die meisten Fälle vermeidbar sind“, sagte die ILO Spezialistin für Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit Manal Azzi.

Georges Melchers

Communiqué de presse

Inauguration de la fresque sur la façade du nouveau bâtiment de la CSL

Jeudi, le 27 juin 2019, la Chambre des salariés a dévoilé le décor artistique de la façade de son nouveau bâtiment, sis à 2-4 rue Pierre Hentges, en face des Rotondes.

La CSL souhaitant soutenir les artistes luxembourgeois avait lancé un concours pour un projet artistique pour décorer la façade du nouveau bâtiment de la CSL.

Le jury du concours, composé d'experts du monde artistique luxembourgeois et de représentants de la CSL a retenu le projet d'œuvre de l'artiste Claudia Passeri.

Après les mots de bienvenue de la présidente de la CSL, Madame Nora Back, des explications sur le message politique et artistique véhiculé par l'œuvre sont données par l'artiste, Madame Claudia Passeri.



De gauche à droite : M. Sylvain Hoffmann, directeur de la CSL ; Mme Claudia Passeri, artiste ; Mme Nora Back, présidente de la CSL ; M. Norbert Tremuth, directeur de la CSL et M. Jean-Claude Reding, vice-président de la CSL
Fotos : ©

Annexe : « Papillon de Résistance » Sous le haut patronage de nous-mêmes

En 2017, Claudia Passeri initiait un projet performatif et d'écriture, « Papillons de résistance ». Se

référant au nom donné aux tracts de la Résistance française sous l'Occupation, ces papillons disent une « logique du refus », l'impérieux besoin d'agir, la puissance et l'espoir collectifs ainsi que le rôle potentiel de chaque

individu, acteur de ses choix ; pragmatiques pour certains, idéologiques, poétiques ou empreints de spiritualité et d'humour pour d'autres¹.

L'artiste décline ce projet sous une autre forme en 2019 en réalisant une

fresque sur la façade du bâtiment de la Chambre des salariés de Luxembourg. Cette organisation est l'une des rares dans le pays qui donne effectivement une voix à tous, résident et frontalier, subordonné et supérieur hiérarchique, sans considération de nationalité, de patrimoine ou de secteur. C'est loin d'être anecdotique dans un pays où 47% des résidents sont étrangers et qui voit sa population augmenter de 30% durant les heures de bureau.

Papillon de résistance de 40 mètres carrés aux grandes lettres, « Sous le haut patronage de nous-mêmes » véhicule l'idée d'une possible indépendance d'esprit, un *empowerment* des hommes et des femmes, une autodétermination. On peut y voir le symbole d'un progrès social et du souci de s'inscrire visiblement et utilement dans la société en s'unissant, en dépassant ses intérêts particuliers.



La forme du texte évoque les anciennes peintures publicitaires et rend hommage à la couverture d'un livre de Stanislav Kostka Neumann² conçue par Josef Čapek³ en 1925. C'est à ce dernier que re-

vient la paternité visionnaire du terme « robot » qui, dans l'actualité, a une résonance sans cesse renouvelée.

Benoit Delzelle

1. Georges Didi-Huberman, Laurent Douzou, Anne-Laure Brisac, Antoine Grande et Fabienne Le Bars, Tracts et papillons clandestins de la Résistance, papiers de l'urgence, Paris, Éditions Artulis, 2015.
2. Stanislav Kostka Neumann, antifasciste tchèque très engagé, était poète, publiciste, critique, journaliste et traduc-

teur de Baudelaire, Anatole France ou encore Émile Verhaeren. Il a longtemps milité en faveur de la classe ouvrière.

3. Écrivain, journaliste, créateur graphique, Josef Čapek est considéré comme l'un des représentants les plus inventifs de l'art moderne tchèque. Arrêté pour activités antifascistes et déporté en 1939, il

est mort en 1945 au camp de Bergen-Belsen. Le terme « robot » est apparu pour la première fois dans la pièce de théâtre de science-fiction R. U. R. écrite par son frère Karel en 1920, l'un des plus fameux écrivains tchèques du 20^e siècle.

Communiqué de presse

Nouvelle Constitution de la Chambre des salariés (CSL)

Le 6 juin 2019 a eu lieu la séance constitutive de la nouvelle Assemblée plénière de la Chambre des salariés (CSL), issue des élections sociales de mars 2019.

Elle fut présidée par le ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire, Monsieur Dan Kersch.

Les 60 membres de l'Assemblée plénière de la CSL, dont les sièges sont répartis de la manière suivante : OGBL 35; LCGB 18; ALEBA 4, FNCTTFEL 2 et SYPROLUX 1, ont élu leur nouveau comité.

Le comité se compose de 16 membres :

Présidente : Nora Back (OGBL)

Vice-présidents : Patrick Dury (LCGB) et Jean-Claude Reding (OGBL)

Assesseurs :

Nathalie Becker (OGBL)

Nazzareno Beni (LCGB)

Vincent Collin (OGBL)

Laurent Mertz (ALEBA)

Dominique Machado (LCGB)

Stéphanie Olinger (LCGB)

José Nunes Pinto (OGBL)

Guy Scholzen (OGBL)

Denise Steinhäuser (OGBL)

Nico Wennmacher (FNCTTFEL)

Président de la Commission des finances: Gabriel Di Letizia (LCGB)

Trésorier : Henri Kremer (OGBL)

Présidente du Comité à l'égalité :

Sylvie Lombardi (OGBL)

Suite à cette élection, la nouvelle présidente, Mme Nora Back, a pris la parole et a esquissé les grandes orientations des travaux de la 3^e session de la CSL allant de 2019 à 2024.



Ehrung beim Landesverband

20 Jahre treue Dienste

Kürzlich trafen sich die Verbandsleitung und das Personal des Landesverbandes um zusammen ihre Mitarbeiterin Christiane Weisgerber zu ehren, die 20 Jahre im Dienst des Landesverbandes steht. Dies als Buchhaltungssekretärin und Sekretärin der Mutualität der Gewerkschaft.

Dem Präsidenten des Landesverbandes Georges Merenz stand es zu Christiane Weisgerber für die Treue und die gute Arbeit im Interesse des Landesverbandes mit einem angemessenen Geschenk und einem Blumenstrauß anlässlich eines Freundschaftsessens zu danken.



Foto: Fernand Schiltz

Promotion générale dans les ordres nationaux 2019

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

Bach Daniel
Badia Steve
Carlizzi Ivo
Doerfel Christian
Engel Alain

Ersfeld Daniel
Federspiel Claude
Fratini Serge
Funk Jean-Marie
Galgon Marc
Georges Didier
Hames Jean-Marie
Justen Josy
Kartheiser Frankie
Kieffer Aloyse

Klose Pierre
Kremer Patrick
Lahure Patrick
Loetsch Claude
Luck Carlo
Lutty Patrick
Olimar Jean-Marc
Palzer Frankie
Paterni Rizzier
Schaack Grégoire

Schalbar Frank
Scherer André
Simon Carlo
Thielen Jérôme
Wagner Patrick
Watgen Steve
Weis Claude

Chevalier de l'Ordre de Mérite du Grand-Duché de Luxembourg

Kass Laurent
Kieffer André
Molina Nathalie
Moscardelli Francesco
Schaack Patrick
Scholer Robert



Gare de Lorentzweiler

Inauguration des nouveaux chemins piétonniers

Luxembourg, le 3 juillet 2019 - Aujourd'hui, la Direction Générale des CFL, le Collège des Bourgmestre et Echevins ainsi que le Conseil Communal de Lorentzweiler ont inauguré les nouveaux chemins piétonniers menant à la gare de Lorentzweiler en présence de François Bausch, ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Les invités d'honneur ont été accueillis à la gare de Lorentzweiler et ont fait une visite à pied des chemins piétonniers entre la gare et la rue de l'Alzette, respectivement entre la rue de l'Alzette et la RN7. Ces nouveaux chemins piétonniers ont été aménagés dans le cadre des travaux du passage à niveau PN20a.

En 2015, ce PN20a a été fermé et un chemin provisoire pour piétons entre le passage à niveau PN20a

et la gare de Lorentzweiler a été créé, par les CFL, afin de garantir l'accès à la rue de l'Alzette.

Ce chemin provisoire s'avérait très utile pour les habitants de la commune de Lorentzweiler et tout particulièrement des habitants de la nouvelle cité «A Romescht», qui profitent, par ailleurs, d'un nouveau chemin supplémentaire d'une longueur de 127 mètres, construit par la commune de Lorentzweiler.

Il relie la route de Luxembourg à la rue de l'Alzette jusqu'à la gare, à bonne distance de la route nationale N7 très fréquentée.

Ainsi, il a été décidé de transformer le chemin provisoire le long des rails en chemin piétonnier définitif afin de maintenir cet accès plus confortable.

A mi-chemin de ce dernier, une parcelle de terrain, appartenant au Groupe CFL, a été aménagée afin d'y exposer des sculptures.

Chiffres-clés:

Chemin entre le passage à niveau PN20a à la gare de Lorentzweiler:

- budget: 200.000 €

- largeur: 2 m

- longueur: 330 m

- 23 lampadaires LED

Chemin entre la route de Luxembourg et la rue de l'Alzette:

- budget: 46.750 €

- longueur: 127 m



Quelle : CFL

Rapport de la réunion du 20 juin 2019

Les délégués du personnel auprès du Chargé de Gestion TM



Adriano Martins Da Silva



Ben Delagardelle



Richard Dostert



Sandra Pereira



Christian Kremer



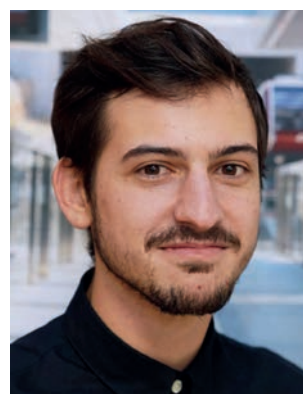
Patrick Vansteenkiste



Patrick Luty



Marcio Gomes Lopes



Alexandre Ramos

2019-033 :
Etat d'avancement du projet de réaménagement du site CM (ancien hall à marchandises, SuperDrécksKëscht, CRR, parking, atelier BU, atelier central, hall de nettoyage) : Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement de ce projet de grande envergure. Le début des travaux de démolition du hall à marchandises a été reporté par les Ponts et Chaussées et ceux-ci n'ont pas indiqué une date pour le début des travaux en question. Suite au réaménagement du site CRM le nombre des

emplacements pour les voitures privées sera réduit et la priorité sera accordée au personnel travaillant selon des horaires irréguliers. Des comptages détaillés pour vérifier le nombre minimum de places nécessaires seront effectués dans la semaine du 24 juin 2019. En ce moment, 225 emplacements sont prévus pour les agents effectuant un travail posté. Concernant le centre de tri des déchets, M. Schmalen précise qu'une installation commune pour les Services BU et TM sera construite à l'entrée du site derrière la station

d'essence Q8. Le début des travaux pour le centre de tri est prévu fin 2019/début 2020. La durée des travaux sera d'environ 9 mois.

2019-034 :
Point sur la sécurité sur le site (accès par rue de Houffalize, accès réglé par barrière, luminosité) : Les délégués du personnel estiment que des efforts quant à la sécurité sur le site doivent être entrepris.

Les agents de la firme DUSSMAN assurent des rondes de sécurité régulières sur le site. Les délégués marquent leur accord pour maintenir le

statu quo jusqu'à la finalisation du réaménagement du site. Le site sera complètement clôturé et sécurisé.

2019-035 :
Atelier nord - voie 505 : Il s'avère que la porte d'accès vers l'atelier soit défectueuse. Quand est-ce que cette porte sera remise en état ?

Le problème a été résolu. M. SCHAEFFER confirme ceci et remarque que d'une manière générale, toute défectuosité constatée à une installation du site du CRM est à signaler, de préférence par mail, à la Division Installations (INST).

Le Centre de Maintenance lancera un rappel y relatif par avis au personnel.

2019-036 :
Temps de parcours : Les délégués du personnel estiment que le temps de parcours alloué pour effectuer le trajet à pied entre le site du BAS et la gare centrale est trop court. Ils demandent à revoir ces valeurs.

M. DAEMS est d'avis que le temps prévu pour le trajet du BAS à la Gare Centrale est suffisant.

2019-037 :
EPI : Les délégués du personnel demandent la re-

mise annuelle d'une 2e paire de chaussures de sécurité en cas de besoin. Tout agent du Service TM peut recevoir de nouvelles chaussures de sécurité en cas de besoin, sur simple présentation des chaussures usées.

2019-038 : Constat incident sûreté (CIS) : Les délégués du personnel demandent la mise à disposition du constat incident sûreté, formulaire à remplir en cas d'agression respectivement d'incident sûreté. Ces données sont centralisées dans les statistiques « Incidel » nécessaires pour suivre l'évolution de la sécurité dans les transports publics.

L'assemblée décide d'un commun accord de munir le poste d'accueil pour conducteurs des constats incident sûreté (CIS). Ainsi, en cas d'agression d'un conducteur, celui-ci pourra y remplir la fiche en question ensemble avec un coach en dehors du périmètre de conduite. Le poste d'accueil transmettra par la suite la fiche en question à la Division Qualité et Incidents pour saisie dans la base de données « Incidel ».

2019-039 : Habilitation électrique : Les délégués du personnel demandent s'il ne serait pas opportun de relancer une formation pour les CEM en vue de leur octroyer une habilitation électrique ?

Les conducteurs obtiendront les formations nécessaires lors d'une journée.

2019-040 : Train de relevage : Les délégués du personnel désirent être informés sur l'organisation actuelle du train de relevage. De plus, selon les informations récoltées, aucune prime n'aurait été payée depuis le mois de janvier 2019.

M. SCHAEFFER explique que conformément au DA-CL15-02-02 du 1er avril 2019, le train de relevage est assuré par quatre équipes. Les primes relatives à l'exercice en cours ont été établies en avril 2019 et ont été introduites par la suite au logiciel afférent pour être liquidées avec la paie.

2019-041 : Propreté du poste de conduite : Les délégués du personnel réclament que l'état de propreté des postes de conduite laisse beaucoup à désirer.

Le programme de nettoyage des locomotives des séries 3000 et 4000 sera adapté, car il ne prévoit le nettoyage des postes de conduite que toutes les deux semaines, ce qui est insuffisant. La fréquence sera donc augmentée et lors d'une visite sur place, la firme de nettoyage sera instruite sur les points cruciaux à surveiller particulièrement lors du nettoyage des postes de conduite locomotives.

2019-042 : Marquage de la présence de caméras sur le site du CRM : Les délégués du personnel demandent à ce que les panneaux présentés sous le point 2018-045 soient enfin apposés.

Les panneaux ont été commandés et seront montés dès que possible.

2019-043 : Postes isolés de Pétange et de Troisvierges : Etant donné que le nombre d'affectations sur ces deux postes isolés augmente, les délégués du personnel demandent de procéder à quelques travaux de remise en état et d'ameublement sur les deux sites.

Le Centre Opérationnel est conscient de la nécessité de réfectionner les locaux de séjour au Dépôt-relais Pétange et au Poste Isolé Troisvierges

et analysera ce qui peut être fait avec des moyens raisonnables dans des délais acceptables. En effet, M. DAEMS est d'avis qu'à Troisvierges une solution commune avec les autres Services CFL y présents serait à cibler, tandis qu'à Pétange les investissements devront se limiter face à la destinée incertaine du local en question après la construction du CRM Sud (cf. point 2019-067).

2019-044 : Les délégués demandent la réintroduction de l'ancien document PS-19 à la BLZ.

M. DAEMS explique que le nouveau règlement est plus équitable pour le personnel concerné et que l'introduction de ce règlement fait partie de l'uniformisation pour tout le personnel du Centre Opérationnel des règles applicables en matière d'attribution de congé. Le Chef du Centre Opérationnel estime que le mécontentement du personnel résulte principalement d'une mauvaise communication lors de l'introduction du règlement en question. Par conséquent, il convoquera, ensemble avec le chef de la BLZ, le personnel concerné à une réunion d'échange y relative. Pour le moment, l'ancien document PS-19 ne sera pas réintroduit.

2019-045 : Les délégués demandent des nouvelles par rapport à la RM-VJ et l'IS N°307.

M. DAEMS explique qu'une analyse des « remises en marche » (RM) et « visites journalières » (VJ) est actuellement en cours, d'une part pour définir les temps nécessaires aux différentes opérations et d'autre part pour permettre la création de flowcharts indiquant la succession chronologique idéale des opérations afin de permettre à chacun de réaliser ces procédures endéans les temps définis.

Lorsque cette analyse sera achevée, les temps définis seront chronométrés en présence de deux délégués du personnel pour approbation. M. DAEMS précise qu'il est primordial de définir ces temps de manière réaliste, faute de quoi ils mèneront à une planification erronée et des retards en seraient la conséquence logique.

2019-046 : Les délégués demandent l'élimination des coupures intermittentes et des perturbations dans le réseau GSM-R.

Toutes les carte-rapport en relation avec le système GSM-R sont transmises au Gestionnaire de l'Infrastructure. De plus, des workshops relatifs au GSM-R afin d'améliorer le système sont organisés par le Gestionnaire de l'Infrastructure. Comme les délégués du personnel estiment que la présence d'un conducteur au sein de ces workshops pourrait être utile, le Service TM marque son accord pour faire assister M. Adriano MARTINS DA SILVA à ceux-ci.

2019-047 : Les délégués demandent une tonalité uniforme d'alarme pour tous les véhicules.

La Division Matériel analysera la possibilité d'uniformiser les signaux d'alarme des systèmes GSM-R des différentes séries.

2019-048 : Les délégués demandent un autocollant avec les numéros GSMR aux postes de conduite.

Un autocollant reprenant les numéros de téléphone des postes de sécurité sera installé dans les postes de conduite. En ce qui concerne les numéros génériques des trains, M. DAEMS préconise la publication de ceux-ci sur Railtab plutôt que de déposer des cartes plastifiées aux postes de conduite.

2019-049 : Les délégués demandent l'introduction des numéros trains génériques pour tous les lignes et matériels.

Tous les numéros de trains génériques ont été programmés sur tout le matériel roulant CFL.

2019-050 : Les délégués demandent une répartition équilibrée des weekends dans les roulements.

Les délégués du personnel demandent l'organisation d'un workshop avec les agents qui établissent les roulements des conducteurs. En effet, ils s'interrogent si la planification des weekends libres pourrait se faire de manière plus régulière. M. SCHMALEN explique que de tels workshops sont réalisés périodiquement avec les délégués du personnel. Subséquemment à la présente réunion, le Service TM transmettra les procès-verbaux de ces réunions aux délégués à titre d'information.

Toutefois, M. DAEMS remarque que les roulements sont établis en tenant compte de nombreuses contraintes réglementaires ainsi que des objectifs retenus d'un commun accord lors des workshops précités et que toute introduction d'un nouvel objectif risque de compromettre la réalisation d'un autre objectif.

2019-051 : Les délégués demandent une formation « Systemwechsel 4000er ETCS/PZB » pour les conducteurs circulant vers l'Allemagne.

M. DAEMS explique que même après les homologations des locomotives de la série 4000 pour le réseau ferré allemand, les prestations en Allemagne continueront à être assurées par du matériel KISS. Les locomotives 4000 ne seront utilisées dans des cas exceptionnels. Partant, le besoin réel en for-

mation sera déterminé et dispensé le moment venu.

2019-052 :

Les délégués demandent d'enlever les autocollants dans les WC « Aus hygienischen Gründen wird diese Toilette videoüberwacht » dans la série 2300.

M. SCHMALEN déclare que les autocollants en question ne font pas partie des équipements officiels des automotrices de la série 2300 et il estime qu'un inconnu doit avoir apposé ce sticker sur l'une ou l'autre automotrice par plaisanterie.

En tout cas, ces autocollants seront enlevés de suite. A noter qu'immédiatement après la présente réunion, le Chargé de Gestion a chargé la Disposition Technique du Centre de Maintenance (D/CM) de contrôler toutes les automotrices de la série 2300 quant à la présence des autocollants en question et de les faire enlever. Il s'est alors relevé qu'il s'agissait d'un cas unique, ce qui confirme la théorie de la plaisanterie par un inconnu.

2019-053 :

Les délégués demandent plus de confidentialité pour la « Situation Journalière » de la BLZ.

Le Centre Opérationnel analysera les listes de diffusion avec les besoins du service et si éventuellement une limitation des informations pour une partie des destinataires pourrait être indiquée.

2019-054 :

Les délégués demandent du point de vue hygiénique d'avoir une 2^{ème} paire de chaussures de sécurité.

Voir question 2019-037

2019-055 :

Les délégués demandent le respect du jour repos fixe des réservistes.

Le Centre Opérationnel analysera s'il est possible de recueillir l'avis du réserviste concerné par té-

léphone en cas du changement d'un repos fixe en transition.

2019-056 :

Les délégués demandent une réunion de suivi sur le sujet Luxembourg - Liers SNCB.

Le Centre Opérationnel informera les délégués du personnel à ce sujet lors d'une réunion spécifique qu'il convoquera prochainement.

2019-057 :

Les délégués demandent d'adapter l'attitude d'assise sur certains postes de conduite, VP009 nouveau siège non adaptable, carte Rapport 2018111212.

Le Service TM entame le remplacement des sièges conducteurs de toutes les séries par le modèle « Möwe », dont sont équipées les automotrices de la série KISS.

Afin de reconfirmer que les modifications seront en adéquation avec les besoins, le Centre Opérationnel chargera encore une fois un coach de vérifier les nécessités sur toutes les séries et de fournir son feedback à la Division Matériel du Service TM, responsable de la modification en question.

2019-058 :

Le délégué du personnel voudrait connaître le stade d'avancement quant au point 2018-038.

Les travaux aux climatisations seront réalisés sur la voie 514, qui est beaucoup mieux adaptée pour ceci. Les installations y relatives seront opérationnelles pour la mi-septembre 2019.

2019-059 :

Le délégué du personnel voudrait savoir si, et le cas échéant dans quelle mesure, le nombre des heures improductives en souffrance a augmenté depuis l'introduction du travail posté par rapport à l'exercice précédent.

Séance tenante, les délégués du personnel expliquent que ce sont les pointages des heures improductives dans SAP qui sont visées par la présente question, et non les retards dans la liquidation des journées improductives. En tenant compte de ces précisions, le Service TM analysera la demande des représentants du personnel et les informera par la suite en conséquence.

2019-060 :

Le délégué du personnel voudrait avoir des renseignements quant au stade d'avancement du projet BOOM.

M. Marc CASENAVE explique que selon le planning actuel, la première phase du projet BOOM entrera en production vers la fin de l'année en cours. Dans cette première phase, le projet BOOM couvrira uniquement les activités de la partie du Centre de Maintenance, à l'inclusion des obligations ECM. Il s'agira d'un outil interactif permettant entre autres :

- de connaître en temps réel le statut du matériel roulant, des travaux effectués, à réaliser respectivement en cours
- d'assurer la gestion des compétences
- de remplacer la version papier des check-lists
- de fournir aux conducteurs les informations concernant le matériel roulant de leur train via Railtab
- de remplacer le livre TM La partie concernant le Centre Opérationnel, notamment la gérance du remisage du matériel («Betriebshof Management System – BMS») a pris un retard d'environ 12 mois du fait de la séparation des CFL de leur fournisseur initial et la nécessité en découlant de trouver un nouveau prestataire.

M. CASENAVE ajoute que des réunions d'information périodiques concernant l'évolution du projet ont lieu toutes les deux

semaines les mercredis à midi dans la salle B1.09 au Centre de Maintenance et invite tous les intéressés à venir y assister. La prochaine réunion de l'espace aura lieu le 03 juillet 2019.

2019-061 :

Les délégués demandent des précisions sur la personne qui a été embauchée avec un contrat CDD d'une firme intérimaire au sein de la Division Qualité et Incidents du Service TM.

M. SCHMALEN explique que face d'une part à l'absence prolongée de la responsable de la Division Qualité et Incidents et d'autre part à l'impossibilité de trouver un remplaçant en interne, le Service TM a fait recours à un travailleur intérimaire pour combler temporairement le manque en personnel.

2019-062 :

Les délégués souhaitent entamer une discussion sur la couleur des chemises et polo-shirts qui sont prévus chez les conducteurs dans le cadre des uniformes à venir.

M. DAEMS explique que le choix des coloris des différents éléments des uniformes a été fait au niveau global des CFL pour donner une image de marque homogène. Par conséquent, M. DAEMS propose de débattre avec les uniformes tels que déterminés actuellement et d'acquiescer des expériences au fil du temps. Si par après des changements semblent utiles, les discussions y relatives seront à mener. Ceci vaut également pour la demande des délégués du personnel quant à l'obtention d'un short avec l'uniforme.

2019-063 :

Projet de la conduite semi-automatique des séries 2400 et 2450 (ATO-GOA2).

M. SCHMALEN informe l'assemblée que sur les

engins des nouvelles séries 2400 et 2450, les CFL vont entamer le projet de la conduite semi-automatique ATO (Automated Train Operation) selon niveau GOA2 (grade of automation 2). Selon ce niveau, un conducteur est toujours présent au poste de conduite et reste responsable du déclenchement du système de conduite automatisée, de la surveillance du train lors de la conduite et de la conduite du train en cas de défaillance du système. Entre les arrêts, la conduite sera automatisée, ce qui influe favorablement sur la régularité et la ponctualité du trafic ainsi que sur la consommation en énergie de traction. M. SCHMALEN explique qu'en tant qu'entreprise moderne et innovatrice, les CFL veulent contribuer activement au développement et à la mise en place de nouvelles technologies.

2019-064 :

Abri pour vélos sur le site du CRM.

M. SCHMALEN rappelle à l'assemblée qu'un abri pour vélos du type M-Box sera installé sur le site du CRM. Celui-ci ne sera accessible que par badge CFL validé spécifiquement et non pas par «M-Kaart». Il contiendra également des prises électriques pour le chargement de vélos respectivement trottinettes électriques. La commande y relative est lancée et le délai de livraison annoncé par le fournisseur est de début septembre 2019.

2019-065 :

Fruits mis à disposition du personnel du Service TM.

Le Chargé de Gestion informe l'assemblée qu'une variation plus grande de fruits sera prochainement mise à disposition du personnel des CFL. En effet, pour le Dépôt-relais Pétinge et les Postes-isolés Ettelbruck et Troisvierges, la mise à disposition commencera au début du mois

de juillet 2019. Par contre, pour le site du CRM la livraison ne pourra se faire qu'au début du mois d'octobre 2019, étant donné que le contrat actuel de fourniture de pommes ne vient à terme qu'au 30 septembre 2019. A noter que, comme pour tous les autres Services des CFL, il s'agit de la variante « Fruit Box Bio » du fournisseur Grosbusch.

2019-066 : Travail posté au sein de la Division Logistique.

M. SCHAEFFER informe l'assemblée que suite aux nouvelles ressources en personnel de la Division Logistique, il sera possible d'y introduire le travail posté à partir du 15 juillet 2019, afin de garantir la mise à disposition

de pièces et d'outillage également au cours des séances de travail de nuit et de weekend. Actuellement, trois variantes de tableaux de service existantes au Centre de Maintenance ont été présentées au personnel concerné, qui devra choisir la version à retenir. Par la suite, M. SCHAEFFER informera les délégués du personnel TM et la Délégation Centrale du Personnel de la variante choisie par le personnel.

2019-067 : Projet Atelier Sud.

M. SCHAEFFER explique que les CFL ont besoin d'un nouvel atelier pour assurer la maintenance des engins de la série 2400 et 2450. La nouvelle structure sera pro-

bablement construite à Rodange et sera reliée aux lignes 60 et 70. Elle comprendra une partie remisage et une partie atelier et portera par la dénomination « CRM-Sud ».

2019-068 : Nouveau Chef de Production au Centre de Maintenance à partir du 15 juin 2019.

M. SCHAEFFER informe l'assemblée que depuis le 15 juin 2019 Monsieur Jérôme STEG a repris les fonctions de Chef de Production au sein du Centre de Maintenance.

2019-069 : Plan de congé des conducteurs.

M. DAEMS informe l'assemblée que l'élaboration d'un nouveau plan de

congés pour les conducteurs de trains est en cours.

2019-070 : Roulements 2020.

M. DAEMS informe l'assemblée qu'à partir de l'exercice 2020, des modifications substantielles auront lieu aux roulements des conducteurs, avec des prises de service à Bettembourg et l'augmentation des prises de service à Pétange. M. DAEMS précise qu'une réunion spécifique y relative aura lieu en temps utile avec les délégués du personnel concernés.

2019-071 : Mesures contre la chaleur.

M. DAEMS explique qu'un plan pour l'installation

aux endroits stratégiques de diffuseurs d'eau fraîche sera élaboré endéans les deux semaines par le Centre Opérationnel.

2019-072 : RailTab.

M. DAEMS informe l'assemblée que selon les derniers tests effectués, le RailTab semble fonctionner correctement, à l'exception du programme email qui cause actuellement quelques problèmes qui seront résolus prochainement. La mise à disposition des tablettes numériques aux conducteurs sera réalisée jusqu'à la fin juillet 2019.

In der Gemeinde Contern

Matthëllef asbl und das Konzept des «Mutferter Haff»

In der Ortschaft Moutfort liegt der Pferdehof des „Mutferter Haff“ mit seinen Wirtshäusern, Konferenzräumen, Pferdeställen und dem Bistrot-Restaurant „Beim Pier“.

In der Ortschaft Moutfort liegt der Pferdehof des „Mutferter Haff“ mit seinen Wirtshäusern, Konferenzräumen, Pferdeställen und dem Bistrot-Restaurant „Beim Pier“.

In einer naturbelassenen Umgebung mit vielen Obstwiesen und Wäldern sowie einem fantastischen Weitblick über unsere Landesgrenzen hinaus, ist diese Begegnungsstätte zwischen psychisch kranken und gesunden Menschen ein Meilenstein in der Betreuung psychisch kranker Mitbürger/innen. Das Konzept

Menschen mit psychischen Problemen aller Art (Alkoholiker, Burnout-Patienten, Depression gefährdete Personen...) erhalten eine angepasste Betreuung und werden wieder behutsam an den Arbeitsmarkt herangeführt.

Sie erhalten Arbeit in den Pferdeställen, wo Sie mit der Betreuung der hier untergebrachten Pferde beauftragt werden, sie arbeiten in der Restauration (Küche, Bar, Kellnerei) oder ihnen werden administrative Aufgaben zugeteilt. Mit kurzen Arbeitszeiten beginnend und begleitet von ausgebildetem Fachpersonal können sie sich arbeitsstundenmäßig emporarbeiten und mit therapeutischer Hilfe zu einem „normalen Leben“ zurückfinden.

Das Exekutivbüro des Landesverbandes konnte sich

anlässlich eines Seminars von der hier geleisteten Arbeit überzeugen. Direktor Roland Kolber und sein Assistent Thierry Ries erklärten uns bei einer geführten Besichtigung die Philosophie des „Mutferter Haff“. Diese besteht in einem Miteinander von behinderten und nicht behinderten Menschen sowie deren Integration in unsere Gesellschaft und dem alltäglichen Zusammenleben. Voraussetzung für eine erfolgreiche Therapie sind Einfühlungsvermögen und soziale Solidarität.

Die psychiatrische Betreuung in Luxemburg, immer noch Stiefkind der Nation? Leider scheitern die vielen guten Ansätze, wie die angebotene Reittherapie und andere Betreuungsmaßnahmen oft, um nicht zu sagen viel zu oft, an den langen Wartezeiten. Vom

Erhalt eines Termins, über zu geringe Betreuungsstrukturen bis zu einer Therapiestelle vergehen oft 1 bis 1,5 Jahre. Diese viel zu langen Wartezeiten erweisen akut gefährdeten Patienten keinen Dienst! Hier ist vor allem die Regierung gefordert um Abhilfe zu Schaffen. Falls Sie dem „Mutferter Haff“ einen Besuch ab-

statten wollen so sind sie herzlich willkommen. Weiter Informationen finden Sie unter: www.mathellef.lu / Tel.: 00352 276927 Adresse: 12 Um Kinert L-5334 Moutfort (Gemeinde Contern)

*Fernand Schiltz
Vizepräsident
Landesverband*



Sektion BU

Die Arbeit geht nicht aus, der Chargé de Gestion schaltet auf stur



Kerschen Steve



Marques de Paiva André



Nies Joel



Schweigen Jean-Paul

Dieser Tage war die erste Delegations-sitzung, an welcher der Landesverband im CFL-Busbetrieb mit 3 Delegierten vom Fahrpersonal den Herren André Marques de Paiva, Jean-Paul Schweigen, Steve Kerschen sowie Joël Nies (sédentaire) teilnahm. Dies ist bekanntlich das Resultat aus den Sozialwahlen vom 12. März 2019. Viele Fragen hatten die Delegierten im Gepäck. Anbei zu den Fragen, die Antworten welche die Delegierten von der Busführung erhalten haben.

1. Présentation des situations 2019 des reliquats en journées improductives.

Wir bekamen vom Chef Mouvement die Zahlen geliefert. Die Tendenz der unproduktiven Tage ist noch immer steigend bis September. Momentan liegen wir bei 9.464 Tagen. Erst ab Oktober sollen die Tage langsam rückläufig

werden, sodass bis Ende 2019 noch immer 9.000 Tagen an unproduktiven Tage übrig bleiben.

2. Les délégués demandent que les tours de services (graphischer Dienst) soient transmis aux délégués pour contrôle qui ont été déjà demandés à plusieurs reprises, et pourquoi ils ne nous sont toujours pas transmis ?

Hier bekamen wir vom Chargé de gestion die Antwort, wir hätten die Dokumente erhalten, welche uns laut Statut zustehen würden. Dies entspricht aber keineswegs der Wahrheit. Hier stellen wir uns als Delegierten die Frage ob es der Busobrigkeit schwer fällt das Statut einzuhalten ?

3. Congés 2020 - Les délégués demandent que le plan congé soit discuté en détail et établi.

Der Chef Mouvement wollte diese Frage nicht zum jetzigen Zeitpunkt beantworten. Uns wurde mitgeteilt, dass die Verantwortlichen des Bus-Service

ein 2 tägiger Workshop vorgesehen hätten. Dies ist vom 9.-10. Juli 2019 wo auf Wunsch des Chef Mouvement die IS 40 auf den Leist genommen werden soll.

Wir bedauern jedoch, dass obwohl unsere Fragen zeitig eingereicht wurden, dieser Punkt nicht behandelt wurde.

4. Les délégués demandent combien de jours sont prévu pour établir les modèles ('Schablonen') pour le nouveau site Echternach?

Hier war die Antwort kurz und knapp. Ein Tag würde laut Chef Mouvement ausreichen. Dieser Workshop wurde auf den 1. Juli 2019 festgelegt. Die Präsidenten wären schriftlich informiert worden.

5. Les délégués demandent pourquoi l'appareil Cashpoint à Luxembourg ne prend pas les Pièces de 1, 2, et 5 centimes d'euro ?

Der Cashpoint Apparat hätte Probleme gehabt. Dies sei aber in der Zwischenzeit repariert

worden, so dass wieder sämtliche Münzen abgenommen werden.

6. Les délégués demandent le suivi des nouveaux uniformes pour 2019.

Die Anprobe ist in der Zwischenzeit angelaufen. Probleme mit den Terminen gibt es allerdings, da die Termine wie sie mit den Fahrern abgemacht wurden nicht eingehalten werden.

Sollte dieses Problem eintreten, bekommt er seine 4 Stunden vergütet und zusätzlich nochmals 4 Stunden für einen neuen Termin.

7. Les délégués demandent des chaussures de travail.

Hier gab es lange Diskussionen. Sowohl der Chargé de Gestion als auch der einzige Vertreter des Syprolux sprachen sich dagegen aus. Die Delegierten des Landesverbandes machten nochmals klar, dass zu einer einheitlichen Uniform auch einheitliche Arbeitsschuhe gehören würden. Dies ist bereits

im Service AV Bestandteil. Die Fahrer würden dies begrüßen, da sie momentan ihr privates Schuhwerk verschleissen.

Der Chargé de Gestion hat sich diesbezüglich bereit erklärt mit Herrn Georges Merenz Kontakt aufzunehmen.

8. Les délégués se plaignent du fait, que les C.R. peuvent être écoutés dans le bus par le système 'Init' à leur insu. Les délégués l'ont demandé déjà pour la réunion du 13 septembre 2016 un signal sonore ainsi que que pour la réunion du 25 septembre 2018.

Laut Aussage des Chef Mouvement sei dies zurzeit beim Verkehrsverbund keine prioritäre Angelegenheit. Trotzdem wird nochmals beim Verkehrsverbund interveniert.

9. Les délégués demandent la diminution du signal sonore de clignoteur des nouveaux bus Iveco.

Eine Anfrage bei der Firma Iveco wurde bereits diesbezüglich gestellt. Die

Antwort blieb bis dato noch aus.

10. Les délégués demandent un repose-pied sur les bus de la marque Iveco.

Auch hier wurde eine Anfrage bei der Firma gestellt. Auch hier wartet der Busbetrieb auf eine entsprechende Rückmeldung.

11. Les délégués demandent des informations concernant les 2 tours „pompiste“.

Entgegen dem was der Chef Mouvement uns vor längerer Zeit in einer Delegiertensitzung mitgeteilt hatte, wurden diese Dienste nie gebildet. Vorgesehen, ist zum jetzigen Zeitpunkt, dass die Fahrer welche den Secours-Rail Dienst ab September 2019 garantieren sollen, ebenfalls das Tanken und Waschen der Busse übernehmen werden.

12. Les délégués demandent des rétroviseurs coins-morts de la marque Iveco (constaté un tel bus avec rétroviseur).

Zwischenzeitlich sind diese Arbeiten fast abgeschlossen.

13. Les délégués demandent l'adaptation de l'emplacement de l'appareil 'Init dans les bus Iveco.

Die Firma Iveco wird mit dieser Aufgabe beauftragt.

14. Les délégués demandent pourquoi les 2 C.R. ne sont-ils pas honorés lors du Staff-Day après avoir sauvé le service bus d'une grande catastrophe d'incendie le 1er septembre 2018.

Die Chefetage ist sich mittlerweile bewusst, dass sie hier ein Fehler gemacht hätten.

Sie hätten laut Aussage des Chargé de Gestion nicht gewusst welche Auszeichnung vorschlagen sollten. In Zukunft

würde dies jedoch nicht mehr passieren.

15. Les délégués demandent des informations concernant les abréviations sur les microfiches. Le temps alloué pour la 'Auf-rüst-Abrüstzeit' ne figure plus sur les microfiches.

Hier würden die Fahrer in Kürze eine Anleitung erhalten. Diesbezüglich wurde auch festgehalten, dass zukünftig das 'Examen journalier' wieder von dem Fahrer getätigt wird welcher auch den Bus übernimmt.

16. Les délégués demandent le suivi de la question 14/19.

Der Chef Mouvement erklärte uns die Angelegenheit wäre geregelt. Die Delegierten konnten jedoch das Gegenteil beweisen. Festgehalten wurde, dass der Chef Mouvement diese Angelegenheiten und die des betroffenen Fahrers jetzt richtig regulisieren wird. Die Delegierten werden dies im Auge behalten.

17. Les délégués demandent que le poste du C.R. sera sécurisé par une cabine demi-fermée.

Hier wird diesbezüglich bei der Firma Iveco nachgefragt ob dies möglich sei. Sollte hier keine Lösung gefunden werden nimmt sich der Busbetrieb dieses Problems an. Zukünftig wird bei den Ausschreibungen von neuen Bussen dies im Forderungskatalog (Cahier de Charges) mit einbezogen.

18. Les délégués demandent pourquoi le régulateur de vitesse (Tempomat) sur les nouveaux bus Iveco n'est pas installé comme il a été demandé lors de la présentation des bus.

Hier bekamen wir zur Antwort, dass dies im Forderungskatalog eingetragen war. Jedoch wurde dieser Forderung keine grosse

Bedeutung zugemessen. Auch zukünftig wird dies nicht als Ausschlussgrund benutzt werden, da man sich sonst die Markenauswahl zu sehr einengen würde.

19. Les délégués déplorent que le CRB n'affiche pas les informations quand il y a un changement de courses pendant un tour de service sur l'appareil 'Init'.

Zukünftig wird dem Fahrer bei Fahrt-Verschiebungen ein Text über den 'Init' (Event-PC) mitgeteilt laut Aussage des Chef Mouvement.

20. Les délégués déplorent le nettoyage sur le Site En. Nettoyage insuffisant et l'horaire mal choisis.

Der Putzfirma wird mitgeteilt ihre Arbeiten zu einem Zeitpunkt zu verrichten an dem so wenig wie möglich Fahrer anwesend sind. Auch die Sauberkeit wurde von Seiten der Delegierten stark bemängelt.

21. Les délégués demandent des informations sur l'Avis 18/2019 du 5 juin 2019.

Sieben Fahrer hätten sich gemeldet. 2-3 Personen werden gebraucht, so die

Aussage. Sie würden jedoch alle einem Bilan Gespräch unterzogen werden. Außerdem müssten die in Frage kommenden Personen alle Arbeiten im CEB verrichten.

Wir wünschen unseren Busverantwortlichen mit der Aussuche der Kandidaten eine glückliche Hand bei der Auswahl.

22. Divers.

Vier Punkte wurden nachgereicht, auf denen wir vom Chef Mouvement in nächster Zukunft eine Antwort erhalten werden.



Ankündigung

Konferenz des Sektors Eisenbahnen

Werte Kollegin, werter Kollege

Kongresse/Konferenzen entscheiden über die Zukunft einer Organisation und ihrer Mitglieder!

Die 44. ordentliche Konferenz des Sektors Eisenbahnen wird am 16. Oktober 2019 um 17.00 Uhr im Festsaal des „Casino Syndical“ stattfinden. Die im Zweijahresrhythmus tagende Konferenz soll einerseits Bilanz ziehen über die in der abgelaufenen Berichtsperiode getätigten Arbeiten. Andererseits ein Zukunftsprogramm erstellen, das sich den Herausforderungen, mit denen die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen konfrontiert sind, annimmt. Keine leichte Aufgabe. Der Sektor Eisenbahnen hat in der Vergangenheit oft bewiesen, dass er gut aufgestellt ist, sich den Herausforderungen zu stellen. Dafür muss er auch in Zukunft Sorge tragen. Die 44. Konferenz des Sektors Eisenbahnen wird die Leitlinien für das gewerkschaftliche Engagement bei sowohl CFL wie CFL cargo festlegen. Die Delegierten werden sich neben Antragsbilanz und Resolutionen noch mit anderen wichtigen Tagesordnungspunkten zu beschäftigen haben. Es ist also vieles in Bewegung. Und das ist gut so, denn „Zesumme staark“ können wir etwas bewegen.

Der Vorstand des Sektors Eisenbahnen

Section GI & EI

Réunion chef de service du 20 juin 2019



Luis Tavares



Jos Glesener



Daniel Lopodote



Jérôme Goergen

1. Les délégués souhaitent donner une très grande importance à ce premier point.

Ces derniers temps, aucune amélioration de la situation concernant le sous-effectif n'a pu être constaté. Bien au contraire, des postes actifs sont de plus en plus souvent inoccupés (suite maladies, formations, congés, congés de maternité ou parental...), ce qui empêche de faire convenablement le travail, en toute sécurité et surtout d'offrir un service correct au client. Ci-dessous quelques exemples récents de situations de personnel insuffisant :

– Plusieurs postes du PDL sont fréquemment inoccupés (PDLatrs, PDLinfo, PDL4 et PDL5jour, voire même jusqu'à 3 postes inoccupés simultanément). Avec le nombre de trains circulant en gare de Luxembourg, il est impossible aux chefs de circulation de faire correctement leur travail et simultanément celui des postes inoccupés (p.ex. annonces en gare, justifier les retards, répondre à tous les appels...).

– Au poste directeur de Pétange, normalement occupé par 2 chefs de circulation, un des deux chefs de circulation a dû effectuer simultanément sa séance de nuit et celle de son deuxième collègue absent.

– Le chef de surveillance de Bettembourg est souvent sans renfort lors de chantiers de longue durée entre L et Bt, avec les trains ayant leur terminus à Bt. Ceci sachant qu'il doit y avoir constamment une présence d'un chsv auprès d'un TGV et que simultanément des personnes à mobilité réduite peuvent avoir besoin d'aide sur un autre quai. La gare de Bettembourg est très mal équipée pour les personnes à mobilité réduite. Un 2^e agent doit absolument toujours être présent pour assister le chsv.

– En gare de Luxembourg, à plusieurs reprises un des deux chsv a dû faire simultanément le travail de deux chsv, suite absence du 2^e chsv.

Il est impossible d'avoir un œil sur toute la gare, surtout en cas de perturbations.

– Il y existe sans aucun doute d'autres cas semblables dans d'autres postes.

Dû à ces cas, souvent des réclamations de voyageurs sont faites aux CFL. Suite à cet effectif insuffisant, le bureau du personnel EI se voit de plus en plus souvent dans l'impossibilité d'accorder les demandes des agents du service EI, ce qui augmente le mécontentement des agents envers le bureau du personnel, qui n'est pas coupable de l'effectif insuffisant. Les agents et spécialement les réservistes continuent d'accumuler des heures, voire même des jours de congés des années antérieures. Les agents qui travaillent à temps réduit pour des raisons totalement valables, se demandent si leur temps partiel sera à nouveau accordé. Il est très compréhensible que l'humeur des agents du service EI devienne de pire en pire, tout comme l'ambiance dans laquelle ils travaillent.

Les délégués souhaitent une nouvelle stratégie de recrutement pour augmenter à court terme l'ef-

fectif du personnel au sein du service EI, surtout pour le poste de chef de circulation. Ils demandent à ce qu'un recrutement plus direct soit effectué. Lors des journées JobDating, il a été constaté que très peu de gens ont souhaité s'informer au sujet de ce job, par rapport aux autres jobs plus connus qu'offrent les CFL et qui ont un plus grand intérêt public.

Créer des journées de recrutement dans les lycées est une très bonne idée, mais il ne faut pas attendre que les lycéens viennent demander des informations pour ce job qu'ils connaissent à peine ou même pas du tout. Il faudrait au contraire, leur présenter directement le job de chef de circulation dans leur salle de classe lors d'une séance spéciale. Les candidats potentiels à court terme pour ce poste, se trouvent dans les classes de fin d'études secondaires et non dans les classes inférieures. Il est su que plusieurs chefs de circulation sont prêts à présenter volontairement leur job aux lycéens. Les délégués souhaitent

qu'une réflexion très importante soit faite à ce sujet pour le recrutement de nouveaux chefs de circulation. Il est nécessaire d'assurer un bon futur pour ce job essentiel au sein des CFL, tout comme les autres postes de bureau qu'un chef de circulation pourra occuper par après.

Réponse : Les chargés de gestion se montrent tout à fait d'accord avec les constats et propos des délégués. Il faut présenter ce métier dans les classes terminales. Ils discuteront ce sujet avec le service recrutement du RH. Des présentations dans les lycées ont effectivement déjà été faites, or elles avaient été faites dans des classes mises à disposition par les lycées mêmes, qui n'étaient pas forcément des classes terminales. Il sera nécessaire d'avoir une plus grande acceptation parmi les lycées, lors des prochaines présentations, afin que seulement des classes terminales soient mises à disposition.

Une concertation avec le service recrutement du

RH, voire même plus tard avec le Ministère de l'Éducation, est envisagée, pour voir s'il existe une possibilité de créer, dans certaines classes terminales, un genre de section ou option « Fahrdienstleiter », où un chef de circulation pourrait alors volontairement présenter ou donner un avant-goût de son job lors d'un ou plusieurs cours. En 2018, le service El avait déjà remis une lettre au service recrutement du RH demandant des séances d'informations organisées en classe terminale. Un vrai feedback de la part du RH à ce sujet, n'a pas encore été donné. Les discussions à ce sujet avec le service recrutement du RH seront relancées. Le service El doit attendre l'initiative du service RM.

2. Quasi tous les aiguilleurs et chefs de circulation, ainsi que les agents de la BLZ, se plaignent du mauvais fonctionnement de l'alarme REC du GSM-R. En plus, la majorité des agents n'a pas encore eu la nécessité d'utiliser cette fonction, et se posent encore beaucoup de question sur l'utilisation de l'alarme REC. Des tests d'alarme REC insatisfaisants sont fréquemment effectués et les agents constatent que l'utilisation de l'alarme REC dans sa vraie fonction de sécurité ferroviaire, n'est pas si facile. Les délégués souhaitent connaître le point de vue des responsables du GSM-R sur l'état actuel de l'alarme REC du GSM-R. Où en est la phase de tests et quels sont les résultats, ainsi que les améliorations à venir?

Réponse : Les responsables du GSM-R ont répondu avoir été surpris avec ces réclamations des chefs de circulation. Au contraire, ils ont trouvé que les agents des postes n'étaient pas tou-

jours coopératifs lors des essais GSM-R et que souvent le téléphone leur avait été raccroché lors d'essais GSM-R. Les délégués ont rappelé, que même si toutes les fonctions du GSM-R n'étaient pas encore en service lors des très courtes formations GSM-R données aux agents des postes, ces derniers ont quand même très vite vu arriver leur certificat de compétence d'utilisation GSM-R, bien avant que le GSM-R ne fonctionne correctement. Il ne peut donc pas être reproché aux agents des postes de ne pas connaître toutes les fonctions du GSM-R. À noter également que régulièrement des alarmes GSM-R sont transmises sur des lignes qui n'ont aucune relation avec la zone GSM-R en question. Prochainement aura lieu une réunion entre les chefs de région et les responsables GSM-R. Les sujets mentionnés par les délégués seront alors transmis aux responsables GSM-R, qui restent réceptives à fin d'améliorer le système GSM-R.

En outre, dans un poste directeur avec plusieurs postes de chef de circulation, est-il nécessaire en cas d'alarme REC d'avoir une annonce alarme sur tous les postes? Les agents ont du mal à comprendre les messages transmis suite à un écho de sons simultanés.

Réponse : Lors d'une alarme REC, tous les téléphones GSM-R d'un même poste restent bloqués et il est impossible d'établir toute autre communication. Dans la BLZ, un test a pu démontrer qu'il existe la possibilité d'avoir l'alarme REC que sur quelques téléphones du poste. Les installations des autres postes pourront également être adaptées aux besoins et convenances locales, sur demande des agents au chef de région.

Fréquemment, des alarmes REC envoyées depuis le CRR sont transmises sur toutes les lignes. Les différentes zones REC à travers le pays, sont-elles appliquées correctement dans le service quotidien?

Réponse : Ce sujet sera discuté entre les responsables GSM-R et les chefs de régions lors des prochaines réunions. Des ajustements seront réalisés en ce qui concerne les zones REC.

Il y a toujours encore des appels généraux qui sont transmis par erreur. Ces appels généraux coupent à chaque fois les appels en cours, ce qui est très inconvenient pour les agents du poste. Est-il possible de rappeler à tous les agents de conduite (collègues français inclus) d'envoyer un appel général que lorsqu'il est vraiment nécessaire?

Réponse : Cette information sera transmise au service TM avec une copie du compte rendu de notre réunion. Il sera également rappelé au service TM que les appels GSM-R des mécaniciens vers les postes d'aiguillage, très souvent encore n'atteignent pas le poste souhaité (p.ex. PDL vers CRM), et qu'ils doivent appeler le numéro direct du poste (p.ex. 1422 CRM) tant que ce problème n'est pas résolu. Un mécanicien avait informé le PDL qu'une note interne avait été distribuée au mécaniciens, indiquant que ce problème avait été résolu. Ce qui n'est pas encore le cas.

Au PDL, un onglet supplémentaire avec les numéros des destinataires appelés régulièrement, a été créé sur chaque écran de téléphone GSM-R. Cet outil est d'une très grande utilité et les agents du PDL l'appré-

cient. Ils ne doivent plus constamment changer d'onglet sur leur écran GSM-R. Est-il possible de créer un onglet semblable sur les écrans de téléphone GSM-R des autres postes du pays intéressés?

Réponse : Au courant de l'année, chaque poste aura son propre onglet avec les numéros « favoris » appelés régulièrement.

Les chefs de surveillance seront bientôt équipés d'une petite tablette permettant de consulter ARAMIS et autres informations. Plusieurs chefs de surveillance ont pu tester un modèle de tablette. Les retours d'expérience semblent satisfaisants. Les délégués souhaitent connaître le modèle de tablette qui sera distribué aux chsv, ainsi que la date à laquelle les chsv recevront leur tablette?

Réponse : Une commande a été faite pour un modèle de PANASONIC équipé d'une batterie rechargeable et échangeable, ainsi que résistant à l'eau et à la poussière. Le 25 juin aura lieu une réunion à ce sujet avec le service informatique pour fixer les derniers détails. C'est le même modèle de tablette qu'utilisent les chefs de trains de la SNCB. Il sera équipé d'une sacoche accrochable, mais sa petite taille permettra de le mettre dans la poche d'une veste. Le premier logiciel installé sur l'appareil sera ARAMIS. Par après, d'autres logiciels pourront être installés.

3. Un grand nombre d'agents ne souhaite plus recevoir par courrier postal la revue INSIDE des CFL. Cette revue est consultable et téléchargeable en ligne sur l'intranet. Est-ce que chaque agent pourrait avoir la possibilité d'annuler l'envoi de l'INSIDE?

Réponse : Cette question prend en compte tout le personnel CFL et devra être posé lors d'une réunion de la Délégation Centrale.

4. Quelques chefs de circulation et aiguilleurs n'ont pas encore eu la formation RGI de 4 jours. Les délégués souhaitent connaître le nombre d'agents qui doit encore participer à cette formation.

Réponse : Pour des raisons personnelles, il n'y a que 1 agent qui n'a pas encore participé à la formation RGI.

La plupart des agents ayant déjà pris part à cette formation RGI, ont donné un retour d'expérience positif par rapport au contenu de la formation. Par contre, leur avis n'est pas trop positif en ce qui concerne la partie finale de la formation, un soi-disant test composé en partie par un texte à trous, qui aux yeux des agents n'a pas de sens. Les agents auraient plutôt préféré recevoir un genre de résumé à la fin, avec les détails plus importants et qui pourrait par la suite être utilisé comme outil de travail du genre « Faulenzen », qu'ils pourraient consulter rapidement à leur poste en cas d'incertitude. Si un test final s'avère vraiment nécessaire, alors la bonne utilisation de cet outil serait à tester. Les délégués souhaitent transmettre ce message au centre de formation et ils ne doutent pas des bonnes compétences des formateurs pour réaliser un tel outil.

Réponse : Les chargés de gestion ne doutent pas des bonnes compétences des formateurs pour décider comment ces tests doivent être faits. Toutefois, le retour des agents sera transmis aux formateurs.

Après clôture des formations RGI, est-il vrai que le nombre de jours de formation sera réduit de 4j/16mois à 1j/an?

Réponse : Le livre de management du service EI, prévoit actuellement une formation de 4 jours minimum tous les 18 mois. Dorénavant un rectificatif prévoira une formation de 1 journée minimum tous les 12 mois, sauf dans des cas spécifiques comme p.ex. lors de la mise en service du nouveau PD Ettelbruck, les chc respectives auront une formation de quelques jours.

Lors des dernières séances de formation RGI de 4 jours, quelques agents ayant un roulement fixe, avaient eu leurs 4 jours de formation repartis sur plusieurs semaines, de manière à ce qu'un jour de formation tombe sur une séance de soir de leur roulement. Ceci à fin qu'ils ne perdent pas leurs primes de nuit. D'autres agents se sont plaints de ne pas avoir eu cet avantage. Les délégués reconnaissent le bon geste de la part du bureau du personnel à ces quelques agents, mais dorénavant à fin d'éviter des mécontentements, nous demandons à ce que cet avantage soit offert aux agents que si tous les agents peuvent en profiter.

Réponse : Ce problème devrait être dorénavant résolu par le fait que les formations n'auront lieu que pendant 1 journée. Le message sera transmis au bureau du personnel, qui veillera encore d'avantage à ce que tout agent sera traité de la même façon.

5. En général, les agents sont informés d'une formation, à travers le calendrier de leur compte IVU. Les délégués souhaitent que le bureau du

personnel soit toujours informé des lieux exacts des formations, à fin qu'il puisse indiquer sur l'IVU de chaque agent où celui-ci devra se rendre pour sa formation.

Réponse : Effectivement le bureau du personnel n'est pas toujours informé des lieux exacts des formations ou voire même des changements de lieu de formation. Dorénavant les agents seront informés des lieux de formation par une note de service.

6. Plusieurs agents travaillant régulièrement comme agent d'accueil en gare de Mersch, ont signalé un mauvais état et positionnement de la signalisation de guidage en gare pour les voyageurs. Les délégués demandent à transmettre le message aux responsables, afin de vérifier le bon état et positionnement.

Réponse : Tout problème de ce genre devra être inscrit dans le registre de prises et remises de services du poste. Entre-temps, ces vérifications ont déjà été réalisées.

7. Entre Wasserbillig et Karthaus, il n'existe plus aucune liaison téléphonique de circuit de voie. Un téléphone en pleine ligne peut s'avérer nécessaire dans certains cas de travaux, voire même d'urgence. Les délégués demandent la réinstallation de cette ligne téléphonique.

Réponse : Cette ligne téléphonique n'existe plus depuis très longtemps. La DB avait supprimé de son côté le téléphone de circuit de voie, sans en informer les CFL. Ce qui est sûr, c'est qu'il n'y aura plus de liaison téléphonique de circuit de voie sur ce tronçon frontalier. L'ancienne liaison a été substituée aujourd'hui par le GSM-R. En plus la

qualité de l'ancienne liaison laissait souvent à désirer.

8. Les chefs de circulation ne sont pas satisfaits de la voie de communication utilisée par les conducteurs des trains à quai, où surgit un problème juste avant ou après la mise à voie libre du signal.

Très souvent encore, la première personne de contact du conducteur reste son poste de commande GT. Or, pour éviter des retards et des perturbations supplémentaires en gare, il est essentiel d'avertir en premier le chef de circulation.

Les délégués souhaitent qu'un rappel écrit soit à nouveau effectué au sein du service TM à ce sujet.

Réponse : D'après le RGE, les mécaniciens doivent informer en premier lieu le chef de circulation. Un rappel sera transmis au service TM avec une copie du compte rendu de notre réunion.

9. Depuis la mise en fonction du nouveau PDL, il existe certains points d'insatisfaction parmi les agents du poste. Les exemples suivants parmi autres, donneront raison à leur insatisfaction :

Acoustique de la HIS

- À chaque offre d'un numéro de mouvement de manœuvre du CRM au PDL, la HIS émet 16x un son « bing ». Pareil, lorsqu'un poste directeur voisin offre un train, la HIS émet à nouveau 16x le même son « bing ». Sachant qu'entre 3h30 et 5h30 le CRM offre environ 24 numéros au PDL et que le PDWasserbillig offre 2-3 trains au PDL, sans compter les trains de marchandises offerts pendant ce temps, les chefs de circulation sont confrontés à un son sans cesse de plus de 400 « bing ».



Réponse : Les chargés de gestion comprennent le point de vue des agents du poste et sont également d'avis que l'état de fonction actuel de l'acoustique n'a pas sens. Il est vrai que sur l'ancien système ISA, il y avait 4 tons différents. Il a déjà été demandé à THALES, à travers d'une lettre signée par la direction des CFL, d'avoir au moins 4 tons différents et non 1 seul. Des négociations à ce sujet sont toujours en déroulement avec THALES. Ce problème est connu non seulement au Luxembourg, mais aussi dans les postes qui utilisent le système HIS en Allemagne et en Autriche. En ce moment THALES n'est pas trop réceptif à ce sujet. Du coup les CFL espèrent pouvoir donner plus d'importance à ce problème avec l'appui des DB et ÖBB, avec qui de bonnes relations existent déjà.

- Si sur 1 des 4 postes, un test TFT des écrans n'est pas fait en dedans 24h, la HIS émet un son d'alarme identique au son émis lors d'un dérangement des installations de sécurité. Ce son d'alarme se déclenche toujours sur les 4 postes. Il incombe alors aux 4 agents de cliquer sur «

Ton aus », même si l'état TFT de leurs écrans est encore bon.

S'ajoute à la liste des postes en question, un 5e poste qui se trouve dans un local technique auquel notre service n'a pas accès. Donc si un test TFT n'est pas effectué en dedans 24h sur ce 5e poste, il incombe à nouveau aux 4 agents du PDL de cliquer sur « Ton aus » de leur poste.

Réponse : Les chargés de gestion comprennent le problème. Le chargé de service MI-CST va veiller à ce qu'un log-off soit effectué sur ce 5e poste lorsqu'il n'est pas en utilisation, surtout pendant les weekends.

- En cas de bourrage ou de travaux sur une voie ayant un sabot de déraillement, qui doit rester en position ouverte pendant ce temps, les agents sont confrontés à des sons « bing » sans cesse, jusqu'à la fin des travaux.

Réponse : Que l'acoustique de la HIS émette un ton lorsqu'un sabot de déraillement est en position ouverte, est complètement normal. Éteindre le son n'est pas conseillé, puisque le son serait alors

éteint pour tout autre cas, alors il devrait avoir au moins la possibilité de baisser le volume de l'acoustique.

Horloges manquantes sur chaque poste (et oubliées dans une armoire)

– Les agents attendent toujours l'installation des horloges prévues sur chaque poste.

Les délégués sont d'avis, qu'il devrait avoir une fonction sur la HIS pour mettre/enlever le son de l'acoustique et demandent à ce que les horloges soient posées à leurs endroits prévus.

Réponse : Les chargés de gestion confirment la commande des supports manquants pour les 5 horloges supplémentaires. (Les détails suivants ont été également discutés) Les téléphones GSM-R auront prochainement un nouveau support qui permettra d'avoir l'écran en position allongé, ceci à fin de ne pas cacher les écrans se trouvant derrière. Le 21.juillet 2018, une semaine après la mise en service du nouveau PDL, une demande de la plupart des agents du PDL avait été faite pour avoir les écrans GSM-R positionnés du même côté sur chaque poste. Les chargés de gestion ont pris note de ce détail. Ils confirment également que la commande de headphones a été faite.

10. Depuis la mise en service du poste AURIS-KI à la BLZ, l'agent PDLinfo ne peut quasi plus modifier l'affichage en gare. Un changement de voie en gare à travers ARAMIS, est l'unique fonction qui lui est encore possible de faire. Toute autre modification ou correction, doit être faite par l'agent AURIS-KI.

Les délégués demandent à ce qu'il soit rappelé aux agents en gare, ainsi que les conducteurs et les

chefs de train d'utiliser dorénavant les voies de communications adéquates en cas d'irrégularités à l'affichage en gare.

Réponse : Les chargés de gestion comprennent très bien le problème. Par contre, tant que la plus grande partie du réseau national ne sera équipée du système AURIS, et à fin d'éviter des confusions pendant cette phase transitoire, aucune note à cet effet n'est prévue. Le moment venu, cette note sera alors certainement établie.

11. L'agent DM1 de la BLZ envoie au PDL par mail, 3x par jour ou plus si des rectificatifs ont lieu, une liste des voies de garage prévues pour les trains. Pour des raisons pratiques, à chaque fois ces listes sont imprimées au PDL. Pour tout rectificatif, il incombe au DM1 de téléphoner au PDL pour l'informer de la modification.

Pour réduire le nombre d'appels téléphoniques, ainsi que le nombre de papier imprimé, les délégués souhaitent savoir s'il existe un moyen facile et rapide, pour offrir la possibilité au DM1 d'inscrire la voie ou la correction de voie de garage dans les données des trains sur ARAMIS. Dans ce cas un simple clic suffirait à l'agent du PDL pour connaître la voie de garage d'un train.

Réponse : Cette proposition sera transmise à THALES, à fin de voir ce qui est possible de faire.

(Autres sujets discutés lors de la réunion)

Concernant le réseau tertiaire

1) La destinée des deux postes d'aiguillage du réseau tertiaire

Réponse : Concernant le poste de Differdange/

Usines, une étude a été réalisée afin de voir quelle serait la destinée du bâtiment actuel.

Après conclusion de l'étude, vu l'état et les conditions actuelles de la tour, un nouveau bâtiment sera construit. L'endroit exact de ce dernier reste à définir. Un accès facile à ce nouveau bâtiment sera pris en compte. Cette année, une décision sera probablement prise et un projet sera alors lancé.

Concernant le poste de Belval/Usines, il n'est pas prévu de modifier quoi que ce soit.

Or, si un jour un nouveau poste directeur de Belval est construit, les fonctions du poste actuel du réseau tertiaire pourront alors possiblement être transférées dans le nouveau poste directeur.

2) Les pauses de sécurité/casse-croûte aux postes d'aiguillage du réseau tertiaire

Réponse : Suite aux discussions à ce sujet et visite du chef de région au poste de Belval/Usines, les chargés de gestion sont d'avis qu'une pause n'est pas nécessaire. Vu que deux équipes travaillent simultanément, il y a moyen de s'organiser entre-soi pour avoir une pause.

3) La fermeture annuelle des usines pour les jours de Noël (congé collectif CARGO) et le congé des agents du réseau tertiaire

Réponse : Les chargés de gestion sont d'avis qu'il faut absolument clarifier cela à l'avance. Le 2.juillet aura lieu la réunion périodique avec CFL CARGO. Il sera alors exigé d'être averti en avance par CFL CARGO, si vraiment une fermeture des usines est prévue pendant le congé de Noël, à fin de pouvoir avertir à temps le personnel CFL concerné.

4) Le remplacement des écrans actuels par des écrans plus grands au poste de Belval/Usines.

Réponse : Jusqu'à présent les chargés de gestion n'étaient pas au courant d'un tel besoin, or si des écrans plus grands s'avèrent vraiment nécessaires pour une raison valable, une demande pourra alors être effectuée.

Concernant PDL, BLZ et ATRA

1) Le remplacement des chaises actuelles au PDL par le modèle BMA

Réponse : Les chargés de gestion ont eu connaissance que les chaises actuelles du PDL (modèle RECARO) ne sont pas très appréciées par la plupart des agents du poste. Ils ne voient aucun problème à un remplacement des chaises actuelles. Un budget est disponible et une première commande a été faite de 15 chaises BMA pour les différents postes directeurs du pays. Les délégués demandent à avoir des chaises pour essai. À cet effet, 3 des 15 chaises seront remises au PDL. Toutes les chaises 24h de tous les postes directeurs seront remplacées.

2) Un workshop BLZ-CHC

Réponse : Le chargé de gestion est d'avis qu'un tel workshop en présence d'agents de la BLZ, de chefs de circulation et de mécaniciens a déjà eu lieu. Il est d'accord pour effectuer à nouveau un tel workshop, voire même une journée « lief main Liewen » combinée d'un tel workshop, et ensuite de les évaluer.

En tout cas, à partir d'octobre une nouvelle formation continue (concernant l'IS-228 et ARAMIS) débitera pour les chefs de circulation et les agents de la BLZ, lors de laquelle cette relation entre BLZ et CHC sera clarifiée, de fa-

çon à ce que chaque agent sache ce qu'il doit réellement faire ou non et de façon à ce que chaque agent soit directement informé de tout changement (modification du roulement de matériel, changement de marche, etc).

3) La responsabilité du chc en question lors d'une demande de prolongement de la voie de travail (non prévue ATRA)

Réponse : Les chargés de gestion sont d'avis que seulement les travaux prévus dans l'ATRA doivent être autorisés. P.ex. l'ADEC a pu finir ses travaux plus vite que prévu et demande au chc l'autorisation pour effectuer des travaux supplémentaires non prévus. Dans ce cas, le chc peut ne pas accepter la demande de l'ADEC et il ne lui sera pas reproché d'avoir pris cette décision.

Or, si pour une raison de nécessité absolue, l'ADEC est obligé de demander le prolongement de la voie de travail pour pouvoir résoudre un imprévu survenu, le chc peut coopérer et accepter la demande de l'ADEC. Dans ce cas, si par après une perturbation des installations de sécurité survient sur ce prolongement de voie de travail, le chc ne sera pas pris pour responsable.

4) Les travaux de la nouvelle gare de Kleinbettingen à l'arrêt

Réponse : Ce chantier est dans les mains du service Ingénierie Infrastructure (II). D'après les informations connues par le chargé de gestion MI, il semblerait qu'il manque juste finir la quincaillerie et que la commande a été faite. Pour plus d'informations, il faudrait contacter la personne du service II responsable de l'ouvrage de Kleinbettingen.

Le « Landesverband » et ses délégués El

Dudelange, July 10th , 2019

Noah's Train stops in Luxembourg

Noah's Train, an awareness initiative for rail freight to reduce the environmental footprint of freight transportation. Two containers, painted by Luxembourgish artists, join the Noah's Train, the longest mobile art work in the world.

Noah's Train is an initiative launched by several European railway companies to promote freight transport by rail. Together in the Rail Freight Forward coalition, they defend a common goal: to reduce the environmental impact of freight transport in Europe.

Founded after the COP24 in Katowice in December 2018, the Rail Freight Forward coalition currently counts 18 members, including CFL cargo, which with its sister company CFL multimodal is actively working on promoting rail transport in Europe, and Luxembourg in particular. Aware of the ecological crisis, the signatory railway undertakings wish to raise awareness of a transition towards more environmentally friendly modes of freight transport. Their horizon of action extends until 2030, to double the share of rail freight in Europe from 18% to 30%.

On July 10th, Noah's Train stopped in Luxembourg. Two containers painted by the Luxembourgish artists Daniel Mac Lloyd and Alain Welter join the train, which is already composed of 12 containers belonging to the members of Rail Freight Forward.

In the presence of political

figures and representatives of the Rail Freight Forward alliance, Marc Wengler, CEO CFL, presented the project and the objectives of the alliance. Rail Freight Forward works to mobilize railway undertakings so that they offer attractive and competitive services, infrastructure managers so that they can ensure that it is as easy to cross Europe by train as by truck and European and national institutions so that they may guarantee a level playing field between the different modes of transport. François Bausch, Minister of Mobility and Public Works, underlined the Luxembourg government's political will to put logistics at the heart of Luxembourg's economic diversification policy, to support investment in national logistics centers and to invest in efficient and innovative infrastructures.

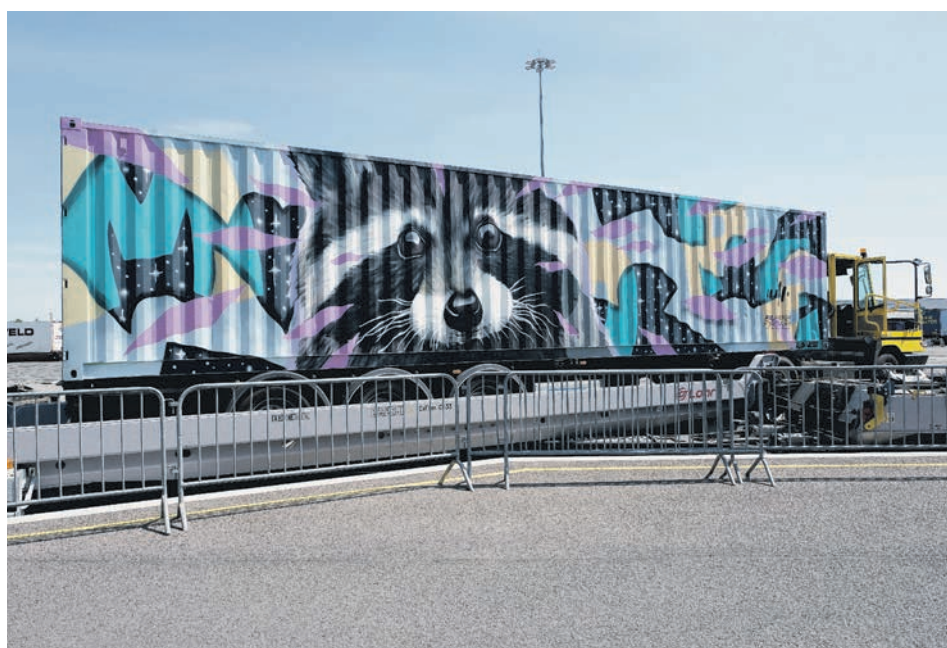
The journey of Noah's Train started in Katowice, Poland, on December 14, 2018. The train then headed to Vienna, Berlin, Paris, Brussels and Rome for a recent stop in Munich on June 4 at the fair transport logistic. It will continue its journey through Europe until next October, when containers will join the COP25 taking place in Chile.

*Julie BÜCHLER
Responsable
Communication*



Fotos: CFL





Mit fadenscheinigen Argumenten abgewiesen

Die Stadt Luxemburg verweigert den Sozialdialog

Der Sozialdialog ist wohl eine der wichtigsten Errungenschaften, welche sich die gesamte Gewerkschaftsbewegung im Laufe ihrer langjährigen Geschichte erkämpft hat. Die Bereitschaft sich zusammen an einen Tisch zu setzen, Patronat und Gewerkschaft, um Probleme zu besprechen und gemeinsam zu lösen, ist ein Zeichen gelebter Demokratie.

Seine Standpunkte austauschen, Forderungen stellen, Kritik üben aber auch Vorschläge unterbreiten sind Elemente dieser transparent gelebten Demokratie die wir alle für unseren gesellschaftlichen Zusammenhalt brauchen.

Erstaunt und enttäuscht zugleich waren wir als Landesverband, als wir eine Unterredung mit der Gemeindeführung der Stadt Luxemburg beantragt hatten und diese Zusammenkunft abgelehnt, verweigert wurde! Dies mit dem diffusen Hinweis auf bestehende, laut Schöffenratsaussage, gut funktionierende Arbeitsgruppen innerhalb der Verwaltung, wo ja auch Mitglieder des Landesverbandes vertreten sein würden.

Trotz wachsender Unzufriedenheit beim Personal, sowie vielen ungelösten Baustellen in den einzelnen Verwaltungen, sieht Frau Bürgermeisterin Lydie Polfer und ihr Schöffenrat keinen Gesprächsbedarf.

Die, wie in einem Hochsicherheitstrakt über-

wachten „agents municipaux“, die um ihren gerechten Lohn betrogenen Buskontrolleure des AVL Dienstes, die vielen ungeklärten Fragen zum Thema des gratis öffentlichen Transportes und dessen Umsetzung auf Gemeindeebene seien an dieser Stelle nur stellvertretend für viele bestehende Ungereimtheiten erwähnt.

Personalangelegenheiten zweitrangig

Wir stellen fest, dass der DP-CSV Schöffenrat sich klammheimlich einerseits aus seiner sozialen Verantwortung stiehlt, andererseits wie im Falle der Lux Tram s.a. nicht bereit ist seine soziale Verantwortung zu übernehmen, um dem Lux-trampersonal zu einem fairen und gerechten Kollektivvertrag zu verhelfen. An dieser Stelle sei kurz daran erinnert, dass die Stadt Luxemburg immerhin zu 40% Aktionär bei der Tramgesellschaft ist und ein Mitspracherecht hat.

Nebenbei bemerkt erging es den Gewerkschaftskollegen der FGFC nicht besser als uns.

Auch ihnen verweigerte der Städtische Schöffenrat eine Unterredung und sie wurden mit denselben fadenscheinigen Argumenten abgewiesen wie wir! Große Bauprojekte wie Megaeinkaufszentren werden prioritär behandelt, wogegen Personalangelegenheiten zweitrangig sind und so scheint es nur eine untergeordnete Rolle zu spielen.

Liebe Frau Bürgermeisterin, werter Schöffenrat,

liberale und wertekonservative, Politik wird auch an ihrer sozialen Fähigkeit gemessen, an der Fähigkeit zu kommunizieren und zu dialogieren. Falls wirklich keine Unterredung möglich sein sollte, was wir sehr bedauern würden, müssen wir notgedrungen andere Mittel nutzen und andere Wege gehen, um unseren Argumenten Gehör zu verschaffen.

*Für den Landesverband
Sektor öffentlicher Dienst
Fernand Schiltz,
Vizepräsident*



Sektor Öffentlicher Dienst

Ankündigung der 44. Konferenz des Sektors Öffentlicher Dienst

Werte Kollegin, werter Kollege,

Kongresse/Konferenzen entscheiden über die Zukunft einer Organisation und ihrer Mitglieder! Die gewerkschaftliche Konferenz des Sektors Öffentlicher Dienst im FNCTTFEL-Landesverband findet

**am Dienstag, den 8. Oktober 2019 um 18.00 Uhr
im Casino Syndical in Bonneweg**

statt; es ist dies die 44. Konferenz des Sektors, auf die wir Dich jetzt schon hinweisen.

Wegen der Wichtigkeit vieler Themen, bitten wir Dich als Delegierte/r an dieser Konferenz des Sektors Öffentlicher Dienst, teilzunehmen.

Die Tagesordnung umfasst die Bilanz unserer Tätigkeit während der letzten zwei Jahre und die Schwerpunkte der kommenden Jahre.

Egal ob Beamter, Angestellter oder sonstige Arbeitnehmer im administrativen oder technischen Bereich, ob Beschäftigter im öffentlichen Personentransport, in der Kinderbetreuung, im Schulwesen oder bei der Berufsfeuerwehr, als „agent municipal“, Lehrbeauftragter, ob beim Staat, bei einer Gemeinde, einem Gemeindesyndikat oder einem anderen öffentlichen Betrieb – bei der Konferenz des Sektors öffentlicher Dienst gilt es gleichwohl gemeinsame Interessen und spezifische Belange voranzubringen.

Für den Vorstand des Sektors öffentlicher Dienst

Bei der Sektion TICE

Eine Arbeitsgruppe zum Fahrereffektiv wird gefordert!

Nach längerer Wartezeit wurden der TICE Personalvertretung endlich einige längst versprochene komplementäre Informationen zur Aktualisierung der Fahrerbedarfsberechnung vorgelegt. Allerdings bleibt hervor zu heben, dass es sich um Zahlen handelt die sich auf Januar 2019 beziehen und somit schon nicht mehr ganz den letzten Stand widerspiegeln. Immerhin bildet dieses Zahlenmaterial eine offizielle Grundlage für Gespräche mit den Gewerkschaften und der Personalvertretung über den realen Bedarf an Busfahrern in Bezug auf die zu leistenden Schichten.



In diesem Zusammenhang stellt sich die berechnete Frage warum die Fahrdienstleitung im Zeitalter der Informatik ein halbes Jahr benötigt, um der Personalvertretung die durchschnittliche Verfügbarkeit der Fahrer pro Jahr mitzuteilen? Davon abgesehen, sind diese vorliegenden Ergebnisse alles andere als eindeutig. Jeder der beim TICE Einblick in die betriebliche Realität hat und sie tagtäglich im Berufsalltag miterlebt, dem ist bewusst, dass mit dem derzeitigen Fahrereffektiv etwas nicht stimmen kann. Die vorgesehenen Fahrerreserven sind zu oft integral ausgelastet, es gibt erneut erhebliche Rückrufe aus den Ruhetagen (Schichten die nur in Überstunden ausgeführt werden können), und kurzfris-

tige einzelne Urlaubstage in Notfällen sind kaum zu bekommen.

Skepsis ist angebracht

Die Bedarfsberechnung des Personals hinkt der Realität also offensichtlich hinterher. Dabei kann es doch nur im Interesse des Betriebes liegen die Schwachpunkte und Lücken bei der jetzigen Fahrerbedarfsberechnung zu erkennen und schnellstmöglich zu beheben. Die Unklarheiten liegen unserer Meinung nach u.a. im Bereich des Faktors der in der Berechnung als „Charges roulantes et aléas“ angegeben wird. Trotz eines Anstieges der Schichten seit der letzten ordentlichen Berechnung vom Dezember 2016, damals waren es 54.391 auf nun 56.158 Schichten, sank die Zahl der „Nebentätigkeitsschichten“ die

von Fahrern ausgeführt werden, von 5.933 auf jetzt angeblich nur noch 4.834! Da ist Skepsis angebracht und mit Recht werden diese Zahlen hinterfragt und es werden genauere Angaben verlangt, z.B. betreffend die Fahrer die als Ersatz die Ausfälle der Leitzentrale besetzen. Auch betreffend die Berücksichtigung der Teilzeitarbeit im Fahrdienst, oder der ansteigende „congé parental“ der Fahrer welche dann ebenfalls ersetzt werden müssen. Um Klarheit und Transparenz zu schaffen hat der Vorstand der Sektion TICE der Personalvertretung und der Direktion die Einberufung einer offiziellen Arbeitsgruppe bestehend aus aktiven Gewerkschaftlern und Fahrern zur Überprüfung des Fahrereffektivs und der Methode der Bedarfsberechnung vorgeschlagen. Wir halten dies für die beste Vorgehensweise um in dieser Problematik Lö-

sungen zu finden und Nägel mit Köpfen zu machen. Diese „Arbeitsgruppen“ haben sich in der Vergangenheit bewährt und sie bleiben ein Element des konkreten Sozialdialoges beim TICE.

Werden weitere Einstellungen erfolgen?

Ein Fahrer leistet real im Durchschnitt 190,75 Schichten pro Jahr. Allein um den verbleibenden Resturlaub von mehreren tausend Tagen abzubauen verfügt der Betrieb über 2 zusätzliche Fahrer im Effektiv, deren Kapazität gerade ausreicht um pro Jahr theoretisch im Durchschnitt 381,50 ausstehende Urlaubstage abzubauen. Diese Zahlen verdeutlichen die Problematik eines personalintensiven Betriebes von mehreren hundert Fahrern, wo es laufend aus diversen Gründen zu Aus-

fällen kommt und die zur Verfügung stehende Fahrerzahl täglich schwanken kann.

Mit theoretischen „Durchschnittswerten“ kann man da oft nicht viel anfangen. Auf jeden Fall beharrt die TICE-Betriebssektion des Landesverbandes auf konkreten Gesprächen über den aktuellen Personalschlüssel, um das Fahrereffektiv auf einen Stand zu heben der ein normales Funktionieren des Betriebes ermöglicht. Im offiziellen „Organigramme“ des TICE wird das Fahrereffektiv mit 313 Funktionären und 20 CDD Fahrern angegeben (insgesamt also 333 Fahrer). Diese Zahl ist bis heute noch nicht erreicht und wir pochen mit Nachdruck darauf, dass nun nach dem Einstellungsexamen im Juli, die entsprechenden Einstellungen bis zum Herbst erfolgen.

Alain Sertic

„Mateneen fir eng modern Gemeng“

Das 1988er Gemeindegesetz wird reformiert!

Am 8. Juli 2019 lud Innenministerin Taina Bofferding zusammen mit ihrem Personal zu einer ersten Sitzung ein, um über die geplante Reform des aktuellen Gemeindegesetzes zu informieren.

bei ihren Entscheidungen begleiten in einer Art modernen Überwachung. Prioritär sei vor allem die Reform der „tutelle administrative“ basierend auf Artikel 8 der europäischen Charta der Gemeindeautonomie sowie auf Artikel 107 (6) der Verfassung.

Zahlreiche Gemeindepolitiker vom Gemeinderat bis zum Bürgermeister leisteten der Einladung Folge. Die Gewerkschaftsvertreter waren ebenfalls nach Niederanven eingeladen und auch der Landesverband war gut vertreten.

Gemeinsam in aller Transparenz

In ihrer Begrüßungsansprache ging die Ministerin besonders auf die geplante gemeinsame Vorgehensweise ein. Alle Gemeindevertreter und alle im Gemeindegewerbe aktiven Gruppen und Personen sollen die Möglichkeit haben sich aktiv an der Gestaltung der neuen kommunalen Gesetzgebung zu beteiligen. Unter dem Slogan „Mateneen fir eng modern Gemeng“ sollen neue Akzente gesetzt werden. Eine Plattform zum Austausch von Ideen und best practice Beispielen soll geschaffen werden.

Die Gemeindestrukturen haben sich im Laufe der Jahre grundlegend verändert. Die demographische Entwicklung der Gemeinden, der Fusionen und eine Professionalisierung der Gemeindegewerbe sind Eckpfeiler dieser Entwicklung. Das Innenministerium will nicht länger nur Kontrollorgan sein, sondern will die Gemeinden

Geplante Änderungen in der kommunalen Gesetzgebung

Nun war es an der Reihe der Regierungsräte/innen weitere Details zur geplanten Reform zu veröffentlichen.

Die wichtigsten Punkte der geplanten Reform:

- Die Zahl der zu genehmigten Akten soll spürbar reduziert werden.
- Die Dauer der Genehmigungsprozedur soll auf zwei Monate beschränkt werden. Keine Antwort innerhalb dieser Zeitspanne bedeutet automatisch eine Annahme der Anfrage.
- Das Einsenden der genehmigungsbedürftigen Akten an das Innenministerium genügt, um die Umsetzungsphase zu starten. Die Gemeinden müssen nicht länger auf eine offizielle staatliche Genehmigung warten.
- Personaleinstellungen bei den Gemeinden sollen zukünftig auch ohne offizielle Genehmigung getätigt werden können. Auch hier gilt das Prinzip der Anfrage.
- Eine Annullierung oder ein Aufheben der Gemeindeentscheidungen kann nach wie vor vom Innenministerium getätigt werden aber mit der zeitlichen 2monatigen Auflage.

Regierungsrätin Frau Mirreille Cruchten ging auf die



Herausforderungen der Gemeindegesetzreform ein. Alle Bereiche, wie der Gemeinderat, der Schöffenrat, die Bürger und Bürgerinnen der Gemeinde, die Gemeindeverwaltung, die Gemeindegewerkschaften sowie die öffentlichen Einrichtungen werden unter die Lupe genommen. Auf die Digitalisierung und die „simplification administrative“ sei dabei ein besonderes Augenmerk zu richten.

Roadmap – Zeitplan

In einer ersten Phase sollen im Oktober 2019,

sechs Veranstaltungen stattfinden wo die Gemeinderäte um ihre Meinung gebeten werden. Danach ist es an der Zivilgesellschaft sich zu äußern, dies über eine Online-Befragung sowie ein Bürgersymposium. 2020 werden Workshops organisiert, wo nach Auswertung der Befragung erste konkrete Schritte der Umsetzung getätigt werden. Ein Katalog soll aufgestellt werden und 2021 soll das neue Gesetz spruchreif sein.

Weitere Informationen sind abrufbar unter www.gemeengeforum.lu

Anmerkungen:

- Für uns als Gewerkschaft ist der Erhalt und der Ausbau sicherer qualitativer hochwertiger Arbeitsplätze oberste Priorität. Die Arbeitsplätze dürfen nicht Opfer der Digitalisierung werden.

- Auch im Bereich des „congé politique“ besteht Handlungsbedarf. Laut Ankündigung der Innenministerin sind auch in diesem Bereich Neuerungen geplant.

Fernand Schiltz
Vizepräsident
FNCTTFEL-Landesverband

Programme stratégique européen 19-24

Il est temps de fixer des normes de températures maximales sûres au travail

Il est encourageant de constater que les responsables européens ont adopté un texte dont l'une des priorités est de « *construire une Europe neutre pour le climat, verte, équitable et sociale* » et qui mentionne explicitement la mise en œuvre du Socle européen des droits sociaux. Si cela se matérialise au cours des quatre prochaines années, l'Europe sera un bien meilleur endroit où vivre.

Tous les travailleurs doivent pouvoir accomplir leurs tâches dans des conditions de température acceptables.

Alors que, cet été, de nombreuses régions d'Europe sont à nouveau frappées par une vague de chaleur, nous appelons la prochaine Commission européenne à se pencher



sérieusement sur cette question et à proposer un instrument législatif qui reconnaisse le risque accru que des températures

excessives représentent pour les travailleurs et définisse un cadre pour assurer leur protection. Les conditions météoro-

logiques ignorent les frontières nationales et il faut donc agir au niveau européen.

Pourtant, contrairement à d'autres régions du monde, l'Europe ne dispose d'aucune législation contraignante en matière de températures maximales sûres au travail. Il existe en outre d'importantes variations dans les normes de températures maximum acceptables sur le lieu de travail en vigueur dans les différents Etats membres ainsi qu'au niveau des secteurs et des entreprises.

Les températures moyennes augmentent en raison des changements climatiques et exposent les travailleurs à des vagues de chaleur plus fréquentes et plus intenses. Il faut donc protéger les travailleurs des risques qui en découlent. Une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre doit être une priorité absolue pour faire en sorte que

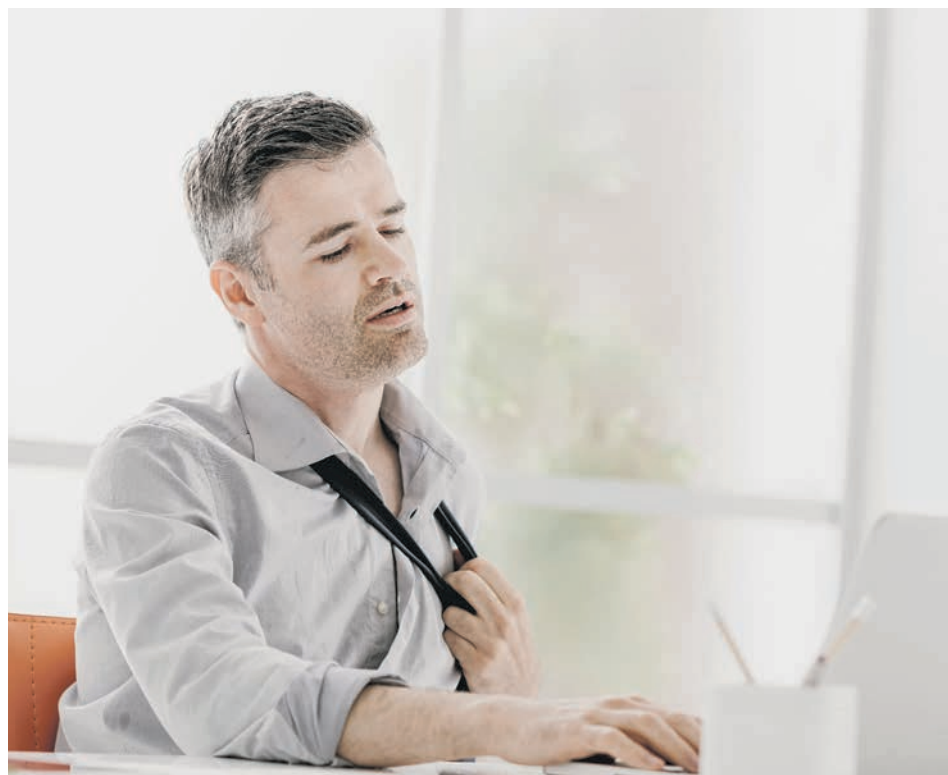
notre planète reste habitable.

En décembre 2018, le Comité exécutif de la Confédération européenne des syndicats (CES) avait adopté une résolution politique sur la nécessité d'une action européenne pour protéger les travailleurs des températures élevées.

La CES travaille également sur un projet d'adaptation au changement climatique dans le monde du travail afin de mieux comprendre les effets de ce changement sur les travailleurs et la manière dont les syndicats peuvent les anticiper.

Ce qui est vital pour notre avenir est de s'accorder et se concentrer sur des actions qui contribuent à la construction d'une Europe qui soit vraiment neutre pour le climat, verte, équitable et sociale.

ces/rm



Sektor Pensionierte

Tagesausflug nach Metz am 25. September 2019

Unser Tagesausflug führt uns in diesem Jahr nach Metz, am Mittwoch, den 25. September 2019.

Die Geschichte der Stadt Metz geht auf die gallo-römische Zeit zurück. Die Originalität der lothringischen Stadt Metz ist, dass sie sowohl einen französischen als auch einen deutschen Charakter hat.

Das Zentrum der Stadt mit der 800 Jahre alten Kathedrale und den Chagall-Fenstern sind das Prunkstück der Stadt. Ab Dezember 2019 bis ins Jahr 2020 hinein wird das Jubiläum der Kathedrale in Metz gefeiert.

Das kaiserliche Viertel ist eine Illustration germanischer Baukultur anfangs des 20. Jahrhunderts. Der Bahnhof Metz, erbaut 1908, mit seinem massiven Turm hat das Aussehen einer romanischen Kirche.

Metz ist eine grüne Stadt mit 36 Kilometern Promenade und 95 Kilometern Radfahrwegen.

Die Mosel, die Seille, die Kanäle, der Jachthafen runden das touristische Bild ab.

All dies und viele andere Sehenswürdigkeiten werden wir bei der Stadtrundfahrt entdecken. Auch soll die französische Gastronomie nicht zu kurz kommen.

Programm

07.30 Uhr: Abfahrt mit Bus von Voyages Unsen gegenüber dem Casino Syndical (Haltestelle Rotunden)

08.00 Uhr: Abfahrt mit Bus von Voyages Unsen

Parking Bouillon in Hollerich

09.30 Uhr: Geführte Besichtigung der Stadt Metz im Bus ab Place d'Armes: Panoramisches Metz, die Kathedrale, das kaiserliche Metz und das Centre Pompidou (3 Stunden, verschiedene Halte)

Mittagessen im Restaurant „La Fleure de Ly“, rue des Piques.

Der Nachmittag steht zur freien Verfügung

17.30 Uhr: Rückfahrt mit Bus, geschätzte Rückankunft Parking Bouillon 18.30 Uhr, Casino Syndical 18.45 Uhr

Das gastronomische Mittagsmenü bietet verschiedene Varianten:

Vorspeise

Médailles de Foie Gras de Canard, Brioches (1) oder

Saumon Fumé Maison, Glace à l'Avocat (2)

Hauptgericht

Gratin de Queues d'Ecrevisses, Julienne de Légumes (1) oder

Suprême de Bar, Julienne de Courgettes, Citronnelle (2) oder

Filet de Boeuf Poêlé, Lie de vin (3)

Dessert

Soufflé Glace Mirabelle

Bei der Anmeldung sind jeweils die gewünschte Vorspeise und das Hauptgericht mit der dahinter stehenden Nummer anzugeben.

Anmeldungen werden entgegengenommen bis zum Montag, den 9. September 2019 mittels des angefügten Anmeldescheins (zu senden an FNCTTFEL-Pen-



sionierte, 63, rue de Bonnevoie, L-1260 Luxembourg) oder über Mail an Guy Greivelding, Kassierer des Sektors (gagreiv@pt.lu). Der Teilnehmerpreis beläuft sich inklusive Bus-

fahrt, gastronomisches Mittagessen, geführte Besichtigung auf **70.- Euro** und ist auf das Konto FNCTTFEL Secteur Retraités BCEE LU67 0019 2755 9583 8000 gleich-

zeitig mit der schriftlichen Anmeldung zu überweisen.

Der Vorstand des Sektors Pensionierte freut sich auf Eure Teilnahme.

Anmeldeschein Tagesausflug nach Metz am Mittwoch, den 25. September 2019 zurück senden an FNCTTFEL-Pensionierte bis zum Montag, den 9. September 2019, 63 rue de Bonnevoie, L - 1260 Luxembourg, oder E-Mail: gagreiv@pt.lu

Name : _____

Vorname : _____

Adresse : _____

Telefon : _____

nimmt **alleine** oder **begleitet von** Person(en) am Ausflug teil (Bitte bei Begleitperson(en) Anzahl angeben).

MENUWAHL

Vorspeise

Nummer-----

Hauptspeise

Nummer-----

Unterschrift

Sektor Pensionierten

Bilanz und Ausblick

Auf seiner letzten Sitzung vor den Sommerferien, am vergangenen 1. Juli, bilanzierte der Vorstand des Sektors Pensionierte seine bisherige halbjährige Tätigkeit und machte erste Überlegungen betreffend die Herbstaktivitäten.

Die erfolgreiche und gut besuchte statutarische Konferenz unseres Sektors bildete den Höhepunkt der bisherigen gewerkschaftlichen Aktivitäten. Im Herbst wird es darauf ankommen, die in der Konferenzresolution erhobenen Anregungen und Forderungen mittels gewerkschaftlichem Druck umzusetzen. Dieser gewerkschaftliche Druck von Seiten des Gesamtverbandes wird unerlässlich sein, da es bis jetzt nicht den Anschein hat als würde sich die Regierung konsequent den Problemen annehmen mit denen sich die aktiven und pensionierten Arbeitnehmer konfrontiert sehen.

Aus gewerkschaftlicher Hinsicht

Als da wären u.a. die resolute Armutsbekämpfung

durch mehr Verteilungsgerechtigkeit sowie eine Umwelt- und Klimapolitik die eng mit einer ambitionösen Sozialpolitik verbunden sein muss. Die kürzlich von den Abgeordneten beschlossene Erhöhung des sozialen Mindestlohnes um 100 EURO netto ist zu begrüßen aber ungenügend. Außerdem bedeutet diese Erhöhung in erster Linie eine Umverteilung zwischen dem Salarat, da diese Erhöhung vor allem von den Arbeitnehmern selbst über den Steuerweg finanziert wird. Hinzu kommt, dass die jetzigen und zukünftigen Pensionierten von dieser Erhöhung ausgeschlossen bleiben.

Ein effizientes und sozialgerechtes Steuersystem ist ein unerlässliches Instrument um mehr Verteilungsgerechtigkeit und eine gute Umwelt- und Klimapolitik in die Wege zu leiten. Von dieser Voraussetzung scheinen wir uns immer weiter zu entfernen, da in erster Linie die Betriebssteuern weiter gesenkt werden sollen.

Die im Regierungsprogramm und in verschiedenen Sonntagsreden erhobenen Ansprüche zur Klimapolitik sind weit entfernt von den bisherigen dementsprechenden



politischen Maßnahmen. Die Subventionierung von Elektroautos, im Interesse der Besserverdienenden und der Autoindustrie, ist dazu angetan die individuelle Mobilität und den Straßenbau weiter zu fördern. Eine notwendige Verkehrswende sieht anders aus.

Und hinsichtlich unserer Freizeitaktivitäten

In Bezug auf unsere Freizeitaktivitäten wird der diesjährige Ferienaufenthalt vom 10. bis 17. Juni, in Form einer Flusskreuzfahrt auf der Donau, al-

len Teilnehmern in bester Erinnerung bleiben. Die Kabinen, die Verpflegung und die Bedienung auf einem modernen Schiff ließen keine Wünsche offen. Höhepunkte dieser Reise waren u.a. geführte Besichtigungen der Städte Wien und Budapest. Außerdem war es uns gegönnt den Geburtstag von Marcel Arendt, der bisher für die Ferienaufenthalte verantwortlich zeichnete, auf dem Schiff zu feiern. Von dieser Stelle aus möchten wir uns bei Marcel Arendt, bei CFL-Evasion und bei der Begleiterin von der Schifffahrtsgesellschaft, sehr herzlich für

diese sehr beeindruckende Flusskreuzfahrt bedanken. Die weiter untenstehenden Fotos von Roger Federspiel vermitteln verschiedene Eindrücke dieser Kreuzfahrt.

An dieser Stelle möchten wir auf den Herbstausflug unseres Sektors hinweisen, der an anderer Stelle in dieser Nummer im Detail dargestellt wird. Weiterhin wird am Sonntag den 20. Oktober unsere traditionelle Pensioniertenfeier stattfinden, wo Guy Greivelding den nächstjährigen Ferienaufenthalt vorstellen wird.

Nico Wennmacher





Vereinigung Klerf-Kautenbach-Wiltz

Mit der MS Marie-Astrid nach Saarburg am Samstag, dem 17. August 2019

Busfahrt nach Grevenmacher	Abfahrt	Hosingen (Centre Culturel):	7.00 Uhr
		Klerf (Gare) :	7.20 Uhr
		Schumann :	8.00 Uhr
Grevenmacher	Ankunft	9.15 Uhr (diese Zeiten können leicht variieren)	
Einschiffen	Abfahrt des Schiffes nach Saarburg :	10.00 Uhr	
		Ankunft des Schiffes in Saarburg :	
	Ankunft des Schiffes in Saarburg :	15.30 Uhr	
		Abfahrt des Schiffes in Saarburg :	
Rückfahrt per Bus in Grevenmacher nach Schumann, Clerf, Hosingen :	Abfahrt des Busses in Grevenmacher :	17.30 Uhr	
		19.30 Uhr	
Mittagessen auf dem Schiff :	Vorspeise :	Cocktail de crevettes roses	
	Hauptgang :	Mignon de porc, sauce au poivre et pommes de terre	
	Nachspeise :	Glace vanille avec cerises, crème chantilly	

Aufenthalt in Saarburg von 15.30 bis 17.30 Uhr.

Anmeldungen :
1) Per Telefon bei Jean-Marie Wagener (GSM: 621 247 561)
2) Gleichzeitig Überweisung von 50. - Euro pro Person auf das Konto der Vereinigung Klerf-Kautenbach-Wiltz **BILULL LU80 0028 1141 3140 0000.**
Beides vor dem 25. Juli 2019. Jugendliche bis 14 Jahre Zahlen 25. - €.

In diesem Preis einbegriffen sind folgende Leistungen :

- 1) Hin- und Rückfahrt nach Grevenmacher mit dem Bus.
- 2) Preis des Schiffes.
- 3) Mittagessen auf dem Schiff.
- 4) Getränke während des Mittagessens

Da die Plätze auf dem Schiff begrenzt sind, bitten wir um rechtzeitige Anmeldung !

Der Vorstand

Nach Belgien mit der Vereinigung Luxemburg

Ein „süßer“ Ausflug

Der diesjährige Ausflug der Vereinigung Luxemburg führte uns am 2. Juli 2019 nach Malmedy, Spa und Verviers.

In Malmedy besichtigten wir das „Baugnez 44 Historical Center“, wo das letzte Aufbäumen des Nazi-Regimes im Westen, in Form der Rundstedt oder Ardennen Offensive respektive Wacht am Rhein dargestellt wird. Dieses Museum vermittelt die Grausamkeiten eines Krieges und vor allem die Kriegsverbrechen der Nazis sowohl am gegnerischen Militär als auch an der Zivilbevölkerung. In Spa, früher als mondäner Kurort bekannt, war das Mittagessen angesagt, ein äußerst wichtiger Bestandteil bei Tagesaufträgen. Letzte Etappe bildete die



Besichtigung der Schokoladenfabrik und des angeschlossenen Museums Darcis in Verviers. In diesem Museum werden der Anbau und die Geschichte über die Fertigung der verschiedenen Schokoladensorten anschaulich dargestellt. Daneben wur-

de vermittelt welchen Genuss und welche Vorteile der Verzehr von Schokolade mit sich bringt. Ein teilnehmender Kollege hat nachträglich bemerkt, dass wenn er sich der aphrodisischen Wirkung der Schokolade bewusst gewesen wäre hätte er

eine größere Menge dieser Köstlichkeiten, die hier angeboten werden, eingekauft. Auf der Rückfahrt bedankten sich alle teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen bei Michel Dondelinger und Norbert De Waha für die vorzügliche

Organisation dieser Fahrt. Beide Kollegen erhielten im gleichen Atemzug den Auftrag auch den nächsten jährigen Ausflug zu organisieren.

Nico Wennmacher

Vereenegung Rëmeleng **Ukënnegung Ausflug 2019**

**Den 18. August 2019
stinn d'Grottes de Han um Programm.**

Esoubal de geneën Dages-Verlaf feststeet an eis vu Voyages Siedler-Thill matgedelt gouf, ginn d'Membere vun der Vereenegung Rëmeleng ugeschriwwen an agelueden un dësem Ausflug deelzehuelen.

Mee elo schons kënnst d'är dësen Datum mierken an iech op den Ausflug freeën.



Vereinigung Ulflingen **Tagesausflug 2019**

Hiermit möchten wir dich zum Tagesausflug zur Besichtigung des „Palais Grand Ducal“ und des Straßenbahn- und Busmuseums nach Luxemburg-Stadt einladen, welcher am

Samstag, den 31. August 2019 stattfindet.

Tagesablauf:

- 09h00 Abfahrt in Ulflingen bei der Gemeinde mit Bus Stephany.
- 10h00 Besichtigung des „Palais Grand Ducal“.
- 12h00 Mittagessen in der „Brasserie du Cercle“ (place d'Armes).
- 14h30 Besichtigung des „Tramsmusée“.
- 17h30 Rückfahrt nach Munshausen.
- 19h30 Abendessen im Restaurant „Robbesscheier“.
- 21h00 Rückfahrt nach Ulflingen.

Der Unkostenbeitrag für Mitglieder beläuft sich auf 50 Euro, für nicht-Mitglieder auf 100 Euro und wird vom Kassierer im Bus entgegengenommen. Anmeldungen unter: 97 93 02 - Jos May (661 772 808) / 99 77 77 - Bertemes Pierre / 97 80 74 - Marc Turmes
Anmeldeschluss ist der 19. August 2019

Der Vorstand

« Vereenegung Syrdall on Tour »

Tagesausflug mit der „Marie-Astrid“

Am 4. Juli 2019 lud die Vereinigung „Syrdall“ des Landesverbandes ihre Mitglieder zu einem Tagesausflug ein. Mit der „Marie-Astrid“ stand eine Schifffahrt von Grevenmacher nach Schengen und zurück auf dem Programm.

Bei besten Wetterkonditionen, hervorragendem Essen und guter Laune konnten wir die Schönheiten des Moseltales an Bord der Marie-Astrid be-

wundern.

Das gesellige Beisammensein fördert den Zusammenhalt unserer Mitglieder und erlaubt uns uns regelmässig auszutauschen.

Ein weiterer Ausflug ist geplant. Am Samstag, den 14. September starten wir um 10.00 Uhr unsere Pilztour in Medingen.

*Fernand Schiltz
President
Vereenegung Syrdall*



Fotos: Fernand Schiltz

Im Eldorado der Bergzüge

Am 11. Dezember 2021 endet der Betrieb auf der schmalsten Schweizer Schmalspurbahn

Am 11. Dezember 2021 endet der Betrieb auf der schmalsten Schweizer Schmalspurbahn. Für viele Eisenbahnfans ist die Schweiz, trotz der teilweise doch hohen Preise, das Eldorado.

Kaum sonst in Westeuropa haben sich mehr Schmalspurbahnen gehalten als dort. Sie erschließen Bergtäler genauso wie sie im Flachland Dörfer und Städte verbinden und der Kanton Graubünden leistet sich sogar den Luxus, nur über knapp 30 Kilometer Normalspur, aber durch die Rhätische Bahn über ein Meterspurnetz von mehr als 380 Kilometern zu verfügen. Und die verbliebenen Schmalspurstrecken, welche fast alle eine Spurweite von 1000 mm haben, stellen sich heute als moderne Eisenbahnunternehmen dar, welche ihren „großen“

Konkurrenten keineswegs in punkto Komfort, Sicherheit und sogar Geschwindigkeit nachstehen. So ist Tempo 100 als Höchstgeschwindigkeit auf vielen Bahnen Alltag.

Neben der Meterspur finden wir noch drei schmalere Spurweiten in der Schweiz vor: die Wengernalpbahn, welche Lauterbrunnen über Wengen und über die kleine Scheidegg mit Grindelwald verbindet sowie die Schynige Platte-Bahn, welche ab Wilderswil, an der Bahnstrecke Interlaken – Grindelwald/Lauterbrunnen gelegen, das Ausflugsziel Schynige Platte bedient.

Die schmalste der Schweizer Bahnen

Uns interessiert aber die schmalste aller Bahnen, die Waldenburgerbahn, welche auf 75 cm Spur die Ortschaften Liestal und Waldenburg verbindet und sich etwa 20 Kilome-



In Bubendorf wird das Überholungsgeleis auf 270 m verlängert um „fliegende Kreuzungen“ zu ermöglichen.
Fotos: René Birgen

ter von Basel entfernt befindet.

Nach der Eröffnung der Bahnlinie Basel – Olten im Jahr 1858 drängte das

Waldenburgertal, in dem sich vor allem Uhrenindustrie niedergelassen hatte, auf einen Anschluss an die neue „Bahnwelt“. 1876

rief Gédéon Thommen, Direktor einer Uhrmacherwerkstatt, ein Komitee zum Bau einer Bahnlinie zwischen Liestal und Waldenburg ins Leben. Thommen und die Verfechter der Bahn rechneten vor, dass bei der Wahl auf eine Spurweite von 75 cm diese neben dem Straßenraum verlegt werden konnte und man mit Baukosten von etwa 375.000 CHF auskommen müsste. Ausgearbeitet wurden die Pläne für die kleine Bahn unter anderem von Nikolaus Riggenbach, einem Schweizer Bahningenieur und Vater eines Systems von Zahnradbahnen, welches heute noch weltweit genutzt wird.

1879 wurde die Aktiengesellschaft der Waldenburger Bahn gegründet nachdem das nötige Kapital in nur zwei Monaten aufgetrieben wurde. Der Bund erteilte im Februar 1880 die Konzession zum Bau der 13 Kilometer



Noch kreuzen sich die Triebwagen der Waldenburgerbahn in Hölstein; nach der Umspurung wird hier das Kreuzungsgeleis verschwinden, da der Abschnitt zwischen Lampenberg und dem Ortseingang von Hölstein auf einer Länge von etwa zwei Kilometern komplett zweigleisig ausgebaut wird.



Wie viele Schmalspurbahnen verläuft die Waldenburgerbahn grösstenteils am Strassenrand.

langen Bahnstrecke; bereits im März des gleichen Jahres begannen die Arbeiten, welche bereits im 29. Oktober mit der Abnahme der Anlagen abgeschlossen waren. Am 30. Oktober 1880 wurde der Bahnbetrieb feierlich aufgenommen. Vier Zugpaare am Tag bedienten die Strecke in einer Fahrzeit von rund einer Stunde.

Höhen und Tiefen

Bereits 1912 dachte man über eine Verlängerung der Bahn ab Waldenburg nach; auch Pläne für eine Umspurung auf Meterspur und eine Elektrifizierung wurden damals bereits ausgearbeitet. Bei Gleisbauarbeiten an der Strecke wurde dem benötigten Lichtraumprofil bereits Rechnung getragen. Der erste Weltkrieg liess diese Vorhaben doch in der Schublade verschwinden. Die rare Kohle während des Krieges stellte die Waldenburgerbahn trotz genügendem Verkehrsaufkommen vor ein grosses Problem und so musste wegen Brennstoffmangel ab 1917 der Verkehr an Sonntagen eingestellt werden.

1930 beantragte die Waldenburgerbahn noch einmal die Elektrifizierung der Bahnstrecke mit einer Spannung von 1.500 V Gleichstrom; die Pläne der Umspurung wurden dabei zurückgezogen. Ein 1931 erstelltes Gutachten über eine Umstellung auf elektrischen Betrieb wurde jedoch vom Landrat des Kantons Basel-Land 1934 negativ bewertet. Nachdem die Bahn während des zweiten Weltkrieges wegen der schwierigen

Beschaffung von Kohle ihre Transportaufgaben nur mühsam lösen konnte, kam nach Kriegsende die Elektrifizierung wieder ins Gespräch. Doch diesmal beschränkte sich die Diskussion nicht mehr nur auf „elektrischer Betrieb ja oder nein“, sondern auch die Umstellung auf Busbetrieb wurde angedacht. Nach langem Abwägen von Vor- und Nachteilen aller Alternativen beschloss der Verwaltungs-

rat 1949 einen Zuschuss für die Elektrifizierung der Bahnstrecke beim Eidgenössischen Amt für Verkehr zu beantragen; diesem wurde im gleichen Jahr stattgegeben. Nach einer zweiten Durchrechnung der Kosten im Jahr 1951 wurde 1952 mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen und ab dem 25. Oktober 1953 fuhr die schmalste Bahn der Schweiz unter 1.500 V. Für die Strecke waren drei neue Triebwagen beschafft worden. Ab 1986 ersetzte die Waldenburgerbahn die ersten Triebwagen durch modernere Wagen, welche mit Steuerwagen betrieben werden konnten. Die Fahrzeit von einer knappen Stunde zwischen Liestal und Waldenburg in den Anfangsjahren beträgt heute 23 Minuten. Dabei wird auf einer Spurweite von 75 cm eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/erreicht. Seit 1987 gehört die Waldenburgerbahn zum Tarifverbund Nordwest-Schweiz und befördert jährlich etwa 1,8 Millionen Fahrgäste. Betriebsführer ist die Baselland Transport (kurz BLT), welche der Strecke die Liniennummer 19 zugeteilt hat.

Die Tage der Waldenburgerbahn sind gezählt

Und dennoch sind die Tage der Waldenburgerbahn in ihrer jetzigen Form bis im Dezember 2021 gezählt. Doch keine Panik, sie wird nicht stillgelegt und in eine Fahrradpiste, wie das ja im Moment voll im Trend ist, umgewandelt. Nein, die BLT greift auf ein über hundert Jahre altes Vorhaben zurück und spurt die Strecken von aktuell 75 cm auf Meterspur um. Begleitet werden diese Baumaßnahmen von Anpassungen der Kreuzungen und der Gleisanlagen. Einige Streckenabschnitte werden sogar auf Doppelspur ausgebaut um in Spitzenstunden einen Viertelstundentakt zu ermöglichen. Nach einem Jahr Umbauarbeiten mit Busersatz wird eine komplett neue Bahn die Kunden ab Dezember 2022 empfangen. Als Hauptgrund für diese Arbeiten nennen die BLT das Problem der Beschaffung von Zügen der Spurweite von 75 cm, da diese doch auf dem Fahrzeugmarkt eher Exoten sind. Die zehn neuen Triebwagen des Typs Tramlink der Schweizer Firma Stadler



Endhaltestelle Waldenburg. Hier befinden sich ein Empfangsgebäude, das Depot und die Werkstätte der Bahn.



Ein Triebwagen, offiziell bezeichnet als BDe 4/4 mit der Ordnungsnummer 15 wartet auf seine Außenwäsche vor der Werkstatt von Waldenburg.

wurden zusammen mit Aargau Verkehr AG, welche die Bahnstrecken Bremgarten – Dietikon sowie die Wynental- und Sursee – Bahn betreibt, bestellt. Die Fahrzeuge, welche eine Länge von 45 m bei einer Breite von 2,40 m aufweisen und somit 260 Reisende auf 88 Sitzplätzen und 172 Stehplätzen befördern können, erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und können in Doppeltraktion verkehren. Wie die Infozeitung der Waldenburgerbahn mitteilte, werden die Wagen die gelbe Lackierung der BLT erhalten; das Logo der Waldenburgerbahn wird jedoch anstelle des BLT – Logos angebracht werden. Und obwohl die neue Waldenburgerbahn genau wie die anderen Strecken der Baselland Transport und der Basler Straßenbahnen auf Meterspur fahren und zwischen dem Endpunkt der Linie 14 der Basler Tram in Pratteln und dem Bahnhof Liestal etwa sieben Kilometer Entfernung liegen, dürfte doch in ferner Zukunft ein Zusammenschluss Wunschen denken bleiben, sind doch die neuen Wagen der Waldenburgerbahn mit 2.400 mm Breite und einer Betriebsspannung von 1,5

kV nicht mit dem Basler Netz vereinbar, da dieses auf eine Wagenbreite von 2.200 mm und eine Oberleitungsspannung von 600 V ausgelegt ist.

Erhalt der Vergangenheit

Selbstverständlich gab es auch Gegner einer Umspurung der Bahn, welche jedoch nicht alle aus dem Kreis derjenigen kamen, für die die Ausgaben sich nicht rechnen und eine Umstellung auf Busbetrieb befürworteten. Ein Teil der Opponenten kam auch von Eisenbahnferrenten, welche die definitive Einstellung des Dampfbetriebes bei den beliebten Sonderfahrten anprangerten. Diese wurden in regelmäßigen Abständen ab 1970 auf der Waldenburgerbahn organisiert, zuerst mit einer aus Österreich angemieteten Dampflokomotive, ab 1980 mit der als Denkmal in Liestal abgestellten Dampflokomotive 5, welche ab 1975 wieder aufgearbeitet wurde und den Namen des Gründervaters der Bahn Gédéon Thommen trägt. Am 23. September 2018 zog Gédéon Thommen seinen letzten Zug zwischen Liestal und Waldenburg; ab dem 25. Mai dieses Jahres ist die kleine Dampf-

lokomotive neben der Haltestelle von Bubendorf zusammen mit einem Personen- und einen Güterwagen in einer neuen Remise untergebracht und somit der Nachwelt erhalten. Sie ist übrigens nicht die einzige erhaltene Dampflokomotive der Waldenburgerbahn, da Lok 6, getauft auf den Namen Waldenburg, seit längerer Zeit einen Platz im Verkehrshaus von Luzern hat. Nach der Umstellung auf Meterspur sollen die jetzigen elektrischen Triebwagen verkauft werden. Hier

war es auch nicht einfach einen Abnehmer für sie zu finden, da viele Bahnen mit einer Spurweite von 75 cm bereits lange stillgelegt oder bei Erhalt nicht elektrifiziert sind. Eine Umspurung der Fahrzeuge oder ein Umbau auf Dieselmotorbetrieb hätte in keinem wirtschaftlichen Zusammenhang gestanden. Und doch werden die sieben Triebwagen voraussichtlich zusammen mit den zehn Beiwagen eine neue Heimat finden. Sie sollen laut einem Artikel der „Basellandschaftli-

chen Zeitung“ nach Österreich an die 66 Kilometer lange Murtalbahn verkauft werden, welche die Bundesländer Steiermark und Salzburg in den nächsten Jahren weiter modernisieren und elektrifizieren wollen. Es besteht aber anscheinend bei den Anrainergemeinden der Waldenburgerbahn Interesse, eine Komposition vor Ort zu erhalten.

Eine Fahrt mit der Waldenburgerbahn ist jedenfalls zu empfehlen, nicht nur weil sie mit dem FIP-Freifahrtschein der Schweizer Privatbahnen* gratis benutzt werden kann. Und am Kreuzungsbahnhof Hölstein kann man auch noch trotz des hohen Fränkli gut und preisgünstig im Restaurant Linde zu Mittag essen, da das Buffet dort für rund 15 CHF dort reichhaltig und gut ist und auch das Feldschlösschen - Bier im Gegensatz zu den Touristenzentren wie Basel äußerst erschwinglich ist.

**Der FIP – Freifahrtschein gilt bei der BLT auf den Linien 10 zwischen Dornach und Rodersdorf und 19 zwischen Liestal und Waldenburg sowie auf allen ihren Buslinien.*

René Birgen



Die neuen Fahrzeuge werden den Stadler – Wagen der Baselland Transport, welche wie hier in Leymen im Überlandverkehr eingesetzt werden. Die Wagen werden wohl dasselbe Farbkleid verpasst bekommen; das BLT – Logo wird jedoch durch dasjenige der Waldenburgerbahn ersetzt werden. Im Gegensatz zu den Basler Wagen werden die Stadler – Wagen der Waldenburgerbahn als Zweirichtungsfahrzeuge mit Türen auf beiden Seiten und zwei Endführständen geliefert werden.

Groupement des amis du rail (G.A.R.)

Eisenbahnreise nach Saint-Malo in der Bretagne

Im Herbst 2019 organisieren der G.A.R. eine 9-tägige Reise nach Saint-Malo in der Bretagne und zwar, vom 17. bis 25. September 2019

Wir werden im Hotel Mercure-Balmoral wohnen. Saint-Malo (bretonisch Sant-Maloù; gallo Saent-Malô) ist eine Stadt in der Bretagne im Nordwesten Frankreichs im Département Ille-et-Vilaine.

Die Stadt ist der bedeutendste Hafen an der bretonischen Nordküste und aufgrund ihres historischen Stadtkerns sowie ihrer Festungsanlagen einer der meistbesuchten Touristenorte Frankreichs. In der Bucht von Saint-Malo kann man einen der größten Gezeitenunterschiede Europas bestaunen: bis zu zwölf Meter Differenz zwischen Niedrigwasser und Hochwasser. Drei der vorgelagerten Inseln Grand Bé, Petit Bé sowie das Fort National (Festungsbau durch Vauban 1689) sind daher nur bei Niedrigwasser zu Fuß erreichbar.

In der Flussmündung der Rance befindet sich seit 1966 das bis 2011 größte Gezeitenkraftwerk (usine maré-motrice) der Welt. Sie können sich unter den unten angegebenen Telefonnummern anmelden sowie weitere Informationen einholen.

Tel.: 691 839832 / 399570 / 691 483664

Ihre G.A.R. - Mannschaft



Programm der Reise

Dienstag, der 17. September 2019

Abfahrt um 6:55 Uhr am Bahnhof Luxemburg mit dem CFL-Bus zum Bahnhof TGV-Lorraine, weiter mit dem TGV nach Rennes & mit TER-Zug nach Saint-Malo. Verpflegungsmöglichkeit im TGV.

Ankunft gegen 14:00 Uhr in St-Malo. Einquartierung ins Hotel Balmoral. Gemeinsames Abendessen in einem Restaurant in St. Malo.

Mittwoch, der 18. September 2019

Frühstück im Hotel. Morgens Rundfahrt mit dem Schiff durch die Bucht von Saint-Malo. Nachmittags zur freien Verfügung.

Donnerstag, der 19. September 2019

Frühstück im Hotel. Morgens Fahrt mit dem Schiff über die Rance (mit Schleusung) bis nach DINAN. Aufenthalt. Nachmittags Rückfahrt mit der Bahn nach Saint-Malo.

Freitag, der 20. September 2019

Frühstück im Hotel. Tag zur freien Verfügung.

Samstag, der 21. September 2019

Frühstück im Hotel. Tagesfahrt mit dem Zug nach Vannes in der Südbretagne

Sonntag, der 22. September 2019

Frühstück im Hotel. Gemeinsames Abendessen. Morgens Busfahrt zur Austernstadt CANCALE. Am Nachmittag Weiterfahrt zum Mont Saint-Michel. Rückfahrt nach Saint-Malo.

Montag, der 23. September 2019

Frühstück im Hotel. Tagesausflug mit der Bahn nach RENNES. Gemeinsames Abendessen

Dienstag, der 24. September 2019

Frühstück im Hotel. Tag zur freien Verfügung.

Mittwoch, der 25. September 2019

Frühstück im Hotel. Rückfahrt gegen 12:00 Uhr mit TER-Zug nach Rennes, weiter mit TGV bis zur Gare TGV-Lorraine und anschließend mit dem CFL-Bus nach Luxemburg. Verpflegungsmöglichkeit im TGV. Ankunft gegen 20:00 Uhr in Luxemburg.

Auf Grund der Wetterverhältnisse am Atlantik können Schifffahrten eventuell ausfallen. Der G.A.R. wird sich in diesem Fall bemühen, nach Möglichkeit ein Ersatzprogramm anzubieten.

Der Preis pro Person für diese Fahrt beträgt:
im Doppelzimmer: 1 390 € /
im Einzelzimmer: 1 610 €

Die Hotelzimmer verfügen alle über Dusche/WC, Fön, Sitzecke, Telefon, TV, kostenfreies WLAN, Klimaanlage & Tresor. Nichtmitglieder des G.A.R.

müssen außerdem einen Mitgliedsbeitrag von 20 € zahlen (eine Person pro Familie). Der Preis begreift die Hin- und Rückfahrt (erste Klasse im TGV), sämtliche aufgeführten Ausflüge und Mahlzeiten sowie die Übernachtungen im Hotel.

Die Anmeldung erfolgt durch die Anzahlung eines Betrages von 950 € pro Person. Der Restbetrag ist spätestens zehn Tage vor der Abfahrt zu überweisen auf das Postscheckkonto des G.A.R.:

CCPL LULL LU68 1111 0082 4803 0000 (IBAN).

Die Einschreibung erfolgt in der Reihenfolge der Anzahlungen.

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

Auskünfte werden gerne über die Telefone 691-48 36 64, 691-83 98 32 und 39 95 70 erteilt.

FC Fahrpersonal 58

Neuer Meister



Am 14. Juni 2019 fand, unter Organisation der AS CFL FOOTBALL, auf dem Spielfeld in Sandweiler die Feldmeisterschaft im Fußball statt. Es traten 8 Mannschaften an, wobei der FC FAHRPERSONAL 58 als verdienter Meister hervor ging.

In einer fairen Meisterschaft setzte sich der FC FAHRPERSONAL 58 im Finale gegen den FC CFL ZWICKAU mit 2-1 durch. Im Spiel um Platz 3 besiegte der FC A.S. CFL BETTEMBOURG den FC GARAGE im 7 Meter schießen. Ein besonderer Dank richtete sich an die Gemeinde und den Fußballclub aus Sandweiler, für die Verfügungstellung der sportlichen Anlage. Ein Dank auch an die Schiedsrichter, die für einen reibungslo-

sen Ablauf der Spiele sorgten. Neben zahlreichen Zuschauern und Vertreter beider Gewerkschaften, waren der Präsident des Verwaltungsrates der CFL, Jeannot Waringo, sowie der Generaldirektor Marc Wengler und der Personaldirektor und Verantwortlicher für den Sport, Yves Baden anwesend.

Die Pokale wurden in diesem Jahr vom Syprolux gesponsort. Der FC Eisenbunn 97 sorgte für das leibliche Wohl der Spieler und Zuschauer.

Klassement: Endergebnis

1. FC Fahrpersonal 58
2. FC CFL Zwickau 1
3. FC A.S. CFL
Bettembourg
4. FC Garage
5. FC Ateliers Luxembourg
6. FC CFL Rodange
7. FC CFL Zwickau 2
8. Team RH

FC Ateliers CFL Luxembourg

Gelungene Fussball Mettig

Fir e flotte Fussballsmatch huet den FC Ateliers op Sandweiler agelueden. Hei huet den FC ATELIERS géint den FC EISEBUNN 97 gespillt. An engem flotten a faire Match ass et bei warmen Temperaturen rop a rof gaangen. Den FC ATELIERS huet hei dat bessert Enn vir sech behalen.

Während dem Spill gouf eng Happy Hour vum FC ATELIERS offréiert. Dem FC EISEBUNN 97 soe mer Merci fir d'Grillen an der Sandweiler Gemeng fir d'Stelle vum Terrain. E Merci och dem Christophe Pires den als Arbitre de Match gepaff huet.



Spurensuche:

Zeitreise zur Technik (1)

Die Sommerzeit gilt nicht nur als Ferien- und Urlaubszeit schlechthin, sondern ebenfalls als Reisezeit. Wir machten uns schon auf eine ganz besondere Reise zur Spurensuche in die Vergangenheit, eine kulturelle Zeitreise zur Technik.

Ausschlaggebend war letzten Sommer ein Beitrag an dieser Stelle über den ersten Monorail, welcher in der Eisenbahnkollektion der damals beliebten Liebig-Sammelbilder verewigt wurde. Ein Eisenbahnfreund liess uns wissen, dass er von den Werbe-Beigaben zum gleichnamigen Fleischextrakt aus dem Jahre 1910 die komplette Sammlung Nr. 959 - Verschiedene Bahnen - bestehend aus 6 Bildchen sein eigen nennt und sie uns auch zur Verfügung stellte. So konnten wir jene Orte besuchen, welche am Anfang des vergangenen Jahrhunderts die Menschen faszinierten und die damals äusserst einfallsreiche und wegweisende Technik erkunden.

Einschienige Eisenbahn in Irland

Der Begleittext dazu gibt folgenden Aufschluss: „Die einschienige Eisenbahn wird vielfach als die Schnellbahn der Zukunft bezeichnet, da auf ihr Entgleisungen, selbst bei einer Geschwindigkeit von 180 Kilometer in der Stunde ausgeschlossen sind. In Irland hat man bereits mehrere derartige mit Dampf betriebene Bahnen gebaut. Die auf unserem Bildchen dargestellte 24 Kilometer lange Bahn verbindet den Seebadeort Ballybunion an der Küste der Grafschaft Kerry mit dem Binnenland. Die auf der einzigen Fahrsschiene laufenden Räder sind verborgen, so dass Lokomotive und Wagen, die gewissermaßen rittlings auf dem Geleise sitzen, vorüberzugleiten scheinen.“ Eisenbahnfreunde errichteten eine einen Kilometer lange Nachbildung der historischen Eisenbahn, welche seit 2003 als Museumsbahn in Betrieb ist.

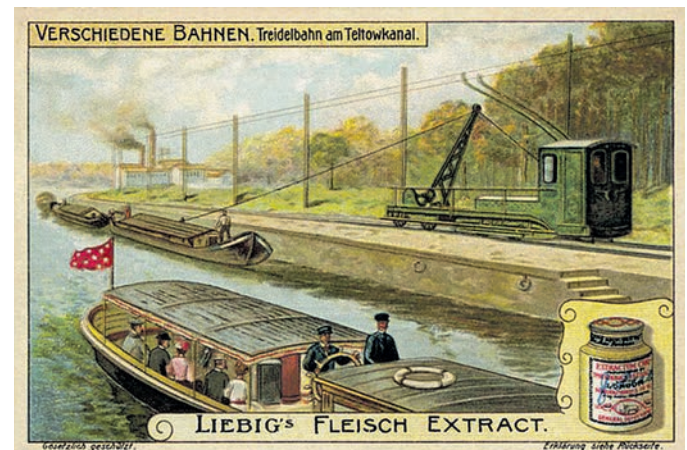
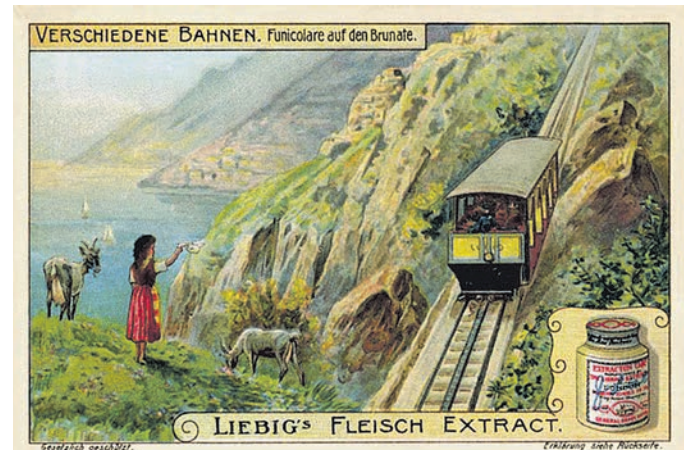
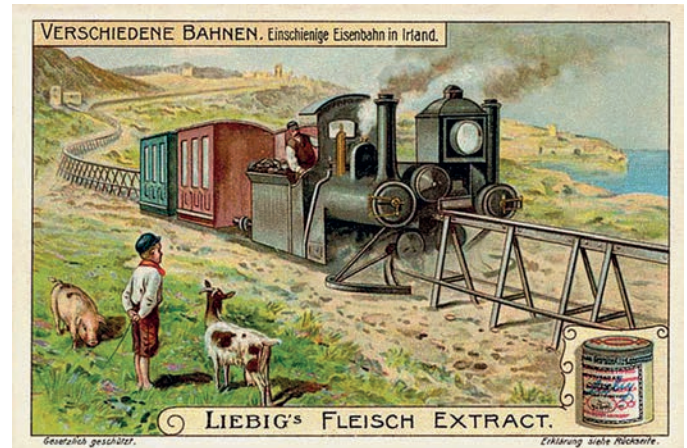
Funicolare auf der Brunate

Das Sammelbildchen beschreibt die Bergbahn folgendermassen: „Sehr beliebt bei den Vergnügungsreisenden sind die Bergbahnen, durch die es selbst schlechten Bergsteigern ermöglicht wird, die Reize der Bergwelt zu genießen. Da bei diesen Bahnen meistens sehr starke Steigungen zu überwinden sind, bringt man zwischen den gewöhnlichen Fahrsschienen noch eine dritte, die sogenannte Zahnstange an, in die ein ebenfalls mit Zähnen versehenes Rad der Lokomotive eingreift.

Der Betrieb dieser Bahnen ist durchaus sicher, da die Züge vermittelst besonderer Bremsvorrichtungen an jeder Stelle zum Stehen gebracht werden können. Eine der wegen der landschaftlichen Reize ihrer Umgebung berühmtesten Zahnradbahnen ist die auf den Brunate bei Como (Oberitalien). Für die Bergbahnen benutzt man als Triebkraft sowohl Dampf, als auch Luftdruck und Elektrizität; bei einigen werden auch in besonderer Weise angeordnete Gegengewichte verwendet.“ Die Standseilbahn Como-Brunate wurde zunächst mit Dampf betrieben, später wurde das Traktionssystem auf Elektrizität umgestellt. Nach einigen Eigentümerwechseln und technischen Überarbeitungen wird die Bahn noch heute durch die Gesellschaft „Azienda Trasporti Milanese“ betrieben.

Treidelbahn am Teltowkanal

Treidelbahnen sind aus dem Landschaftsbild verschwunden. Auch diejenige am deutschen Teltowkanal, über die das nächste Sammelbild zu berichten weiss: „Warenbeförderung hat man diese Wasserstraßen nicht nur zu vermehren getrachtet, sondern man hat auch versucht, den Schifffahrtsbetrieb darauf durch allerlei Verbesserungen den erhöhten Ansprüchen der Gegenwart anzupassen. So sind mancherorts die Pferdegewinne verschwunden, mit denen man ehemals die Schiffe mühsam zu Berg schleppte; man hat dafür Dampfmaschinen und in neuerer Zeit elektrische Treidelbahnen eingeführt, wie die auf unserem Bildchen dargestellte. Die Zuleitung des nötigen Stromes erfolgt oberirdisch von einem elektrischen Kraftwerk aus.“ Der Teltowkanal ist ein 39 Kilometer langer Kanal und verbindet die Potsdamer Havel mit Berlin. Früher wurden die Schiffe durch Menschen, Zugtiere, oder Treidelloks von Ufer aus getreidelt, will sagen flussaufwärts gezogen.



Fotos: Liebig Sammelbilder Nr. 959

Ursprünglich besaß der Teltowkanal eine elektrisch betriebene Treidelbahn mit 20 Lokomotiven und diente als Vorbild beim Bau des Panama-Kanals. Heute sind auf dem ehemaligen Gleisbett schöne Wanderwege entstanden.

(Fortsetzung folgt)

Pierre Buchholz