

Regierungsprojekte

## Massiver Sozialabbau droht!



Foto: Bisenius Fred

Kein Grund die Fahnen wegzupacken! Denn es könnte ein heißer Herbst werden. Die großen sozialfeindlichen Reformprojekte der Regierung riskieren im Parlament durchgewunken zu werden.

### Editorial

CARLO THISSEN

## Gewerkschaften – das soziale Gewissen unserer Gesellschaft



Das Ableben des früheren OGBL und CGT-Präsidenten, John Castegnaro, ein „Monument“ in der luxemburgischen Gewerkschaftsbewegung, hinterlässt ein großes Loch in der Soziallandschaft des Landes. Zeit seines Lebens hatte der Gewerkschaftskollege sehr vieles in unserem Land bewegt und dies immer im Interesse und zum Wohl der Schaffenden, Pensionierten und sozial Schwachen. Sein Tod gibt Anlass, sich Fragen über die Rolle der Gewerkschaften in der heutigen Gesellschaft zu stellen.

In der heute weit verbreiteten und überall gepredigten neoliberalen Denkweise gelten Gewerkschaften als übles Überbleibsel vergangener Tage, die nur der freien Entfaltung des Individuums, dem Geldverdienen und so dem gesellschaftlichen Fortschritt im Wege stehen. Ist dem denn wirklich so? Ab dem 19. Jahrhundert mit zunehmender Industrialisierung, mussten immer mehr Menschen ihr Brot durch Arbeit in den Gruben und Fabriken verdienen und unter kläglichen sogar skandalösen Bedingungen für ihr nacktes Überleben schuften, wo hingegen die Eigentümer oder die Aktionäre der Firmen das große Geld ernteten. Die Arbeiter jener Tage, auch Proletarier genannt, waren ihren Arbeitgebern meistens bedingungslos ausgeliefert. Vierzehn bis sechzehn Stunden

Arbeit am Tag waren die Regel und der verdiente Hungerlohn reichte oft kaum um die Familie zu ernähren.

In ihrer Lage wussten die Arbeiter, dass sie als einzelne nicht gegen die Übermacht der, von den Regierungen vollends unterstützten, Arbeitgeber ankommen konnten. Um ihre elende Situation zu verbessern, gründeten sie Arbeiterunterstützungsvereine, von denen sie in prekären Situationen, wie Krankheit, Arbeitsunfall oder Entlassung, Hilfe bekamen. Aus diesen Vereinen, die meist nur auf lokaler Ebene agierten, sind oft die Gewerkschaften hervorgegangen. Die Arbeiterschaft hatte erkannt, dass sie nur im solidarisches Schulterschluss ihre missliche Lage verbessern konnte. Durch gewerkschaftliche Aktionen bis hin zum Streik, die damals allzu oft von den Ordnungskräften blutig niedergeknüppelt wurden, konnten soziale Verbesserungen aber auch demokratische Grundrechte, wie Versammlungsrecht, Streikrecht oder das Recht auf Arbeit, durchgesetzt werden, um nicht zu sagen erkämpft werden. Dieser „Kampf“ für soziale Verbesserungen zog sich bis weit ins zwanzigste Jahrhundert hin. Erst gegen Ende jenes Jahrhunderts galten viele soziale Errungenschaften, wie der bezahlte Urlaub, die Vierzig-Stunden-Woche, die gesetzliche Kranken- und Pensionsversicherungen, als gesichert. So mancher Zeitgenosse glaubt heute diese Errungenschaften seien selbstverständlich, dem ist aber nicht so und sie sind auch kein Geschenk des Himmels.

Seit 1989 der eiserne Vorhang fiel, wurden die neoliberalen Kräfte in unserer Gesellschaft aktiv und versuchen seitdem wieder das Rad der Geschichte zurückzudrehen. Hier sei die Zwischenfrage erlaubt, ob viele soziale Fortschritte der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts denn nur gewährt wurden aus Angst vor dem Kommunismus. Auf jeden Fall neigen Menschen, die in Frieden und in sozialen gesicherten Verhältnissen leben, nicht zu gesellschaftlichem und politischem Radikalismus.

### Vormarsch des Neoliberalismus – Gewerkschaften alleine an der Front?

Die sich seit den neunziger Jahren auf dem Vormarsch befindenden neoliberalen Kräfte versuchen stetig und dies auch mit Hilfe großer politischer Kreise, alles zu deregulieren, nur um die Profite zu maximieren. Natürlich geht diese Politik auf Kosten der Schaffenden, Pensionierten und sozial Schwachen. Die Profit- und Raffgier der neoliberalen Kaste gefährdet zudem das soziale Gefüge unserer Gesellschaft, treibt immer mehr Zeitgenossen in den Radikalismus und ist somit mittel- bis langfristig sogar eine Gefahr für die Demokratie.

Sich dieser Gefahr bewusst, sind es heutzutage meistens nur die Gewerkschaften, welche diese neoliberale Politik anprangern. Es geht ihnen nicht nur um den Erhalt der sozialen Errungenschaften, sondern sie setzen sich ein für sozialen Fortschritt und soziale Gerechtigkeit, die allen Menschen dient und unsere Gesellschaft humaner gestaltet. Der schöngeredete Neoliberalismus, durch Egoismus gesteuert, dient nur einigen Wenigen, die das große Geld verdienen, alle Anderen gehen früher oder später sprichwörtlich baden.

Die Gewerkschaften, welche fast als einzige gesellschaftliche Kraft diesen Neoliberalismus ablehnen und anklagen sind somit das soziale Gewissen in der heutigen Gesellschaft. Wenn sie ihrer Rolle zum Wohle Aller gerecht werden, können sie nicht als rückständig und veraltet abgestempelt werden. Hingegen Neoliberalismus produziert Prekarität und soziale Ausgrenzung und führt unweigerlich wieder zum sogenannten Manchesterkapitalismus wie am Anfang der industriellen Ära. Das bedeutet realen Rückschritt für unsere Gesellschaft.

Vom 18. bis 31. Juli 2012

# Das Team auf Dienststellentour



## Zwischenstopp im BAS

Über einen Zeitraum von insgesamt neun Tagen besuchte die Mannschaft um den Präsidenten Guy Greivelding die einzelnen Dienststellen von CFL und CFL cargo.

Im direkten Kontakt mit den Kolleginnen und Kollegen wurde einerseits informiert über die grossen sozialpolitischen Dossiers, die uns ab Herbst erwarten und andererseits erlaubte die Tour ganz nah am Puls der einzelnen Betriebe zu sein und sich die Sorgen, Wünsche, Probleme aber auch Kritiken und Verbesserungsvorschläge der Kolleginnen und Kollegen anzuhö-

ren und unmittelbar darauf einzugehen. Denn genau das ist es was die Beschäftigten wollen. Dass sie gehört werden. Da muss die Chefetage wohl noch einiges lernen.

Viele Dossiers sind nämlich schon viel zu lange auf dem Instanzenweg. Das schürt den Frust. Und das wiederum hat einen negativen Einfluss auf sowohl die Qualität der Arbeit, als auch das Wohlbefinden am Arbeitsplatz.

### Das Wohlbefinden am Arbeitsplatz

Und hier kommt der Apfel, der an die Kolleginnen und Kollegen ver-

teilt wurde, ins Spiel. Dieser Apfel sollte eigentlich Synonym für das Wohlbefinden am Arbeitsplatz sein. Wenngleich dieses „Bien-être au travail“ vor einigen Jahren entdeckt wurde und es einen riesigen Hype um das Thema gab, wird unserer Meinung nach nicht genug für ein echtes Wohlbefinden am Arbeitsplatz getan. Das wurde uns an vielen Stellen bestätigt. Wir bleiben dran! Für den FNCTTFEL-Landesverband ist Wohlbefinden am Arbeitsplatz nämlich weit mehr als nur eine Worthülse.

In dieser Signalnummer präsentieren wir eine Auswahl an Fotos mit begleitenden Texten die im Laufe

der Dienststellentour gemacht wurden. Auszugsweise drucken wir das Faltblatt ab das zur Verteilung im Betrieb kam und das auf die wichtigsten Fragen eingeht. Gleichzeitig aber auch ein Standortpapier ist, das die Position des FNCTTFEL-Landesverband klar darlegt und die Prioritäten der gewerkschaftlichen Arbeit unserer Gewerkschaft umreißt. Ausserdem werden in kurzen „Einspaltern“, genannt Infobox, komprimiert die brennendsten Probleme in den einzelnen Betrieben skizziert.

Die Landesverband-Mannschaft wird in den nächsten Wochen die gesammelten Informationen an

die zuständigen Stellen weiterleiten und sich stark machen für eine Lösung der existierenden Probleme sowohl im Interesse des Personals als auch des Betriebes. Entgegen den Beteuerungen einiger Dienststellenleiter und/oder Vertreterinnen und Vertretern der Chefetage, liegen diese nämlich ganz oft nicht weit auseinander.

Gesehen die Resonanz bei den Kolleginnen und Kollegen, kann diese Dienststellentour als voller Erfolg gewertet werden.

JC Thümmel



Start der Aktion im Direktionsgebäude



Die grossen Erneuerungsarbeiten erfordern zusätzliches Personal



Bei den Kollegen des MI-C

**Für die Zukunft** einer integrierten CFL als öffentliches Unternehmen. Für eine kontinuierliche Einstellungspolitik. Für sichere Arbeitsplätze. Für Wohlbefinden, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Für eine kontinuierliche Lohnpolitik. Gegen die weitere Liberalisierung des Eisenbahnsektors. Gegen die Vernichtung von qualitativ hochwertigen sicheren Arbeitsplätzen. Gegen eine Prekarisierung der öffentlichen Dienstleistungen.

**Der FNCTTFEL-Landesverband macht sich stark bei den CFL:**

► Für den Erhalt der hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards durch gut geschultes und hochmotiviertes Personal. Für genügend Personal zur Einhaltung der geltenden Arbeitsbedingungen. Für die stete Anpassung der Personaleffektivität, auch um die nicht gewährten Ruhetage abzubauen, um somit stress- bzw. krankheitsbedingten Untauglichkeiten (Inaptitudes) vorzubeugen.

► Durch gewerkschaftlichen Einsatz hat der FNCTTFEL-Landesverband bewirkt, dass die CFL kontinuierlich in allen Personalkategorien die notwendigen Einstellungen tätigt.

► Für die strikte Einhaltung der Arbeitsbedingungen.

► Für den Erhalt der Handwerkerberufe. Der FNCTTFEL-Landesverband setzt sich für die Modernisierung und eine Zukunft der CFL-Werkstätten ein.

► Der FNCTTFEL-Landesverband setzt sich ein für eine kontinuierliche Präventionsarbeit in Sachen Aggressionen. Er befürwortet den Ausbau der guten Zusammenarbeit von CFL und Polizei. Für das Personal der „Equipe Sûreté“ verlangt er die bestmögliche Ausbildung sowie eine europäische Zertifizierung. Ein einheitliches Berufsbild soll geschaffen, die Aus- und Weiterbildung europäisch gleichgeschaltet und auch die Ausstattung und die Aufgaben europäisch definiert werden.

► Für ein flächendeckendes Verkaufskonzept bei den CFL, das nicht nur auf den Fahrkartenverkauf am Automaten aufbaut, sondern durch geöffnete Fahrkartenschalter auch in der Fläche dem/der Bahnkunden/in einen best-

**Sowohl auf nationaler wie auf europäischer Ebene** setzt sich der FNCTTFEL-Landesverband ein:

► Für die Verhinderung der von der Europäischen Kommission gewollten organischen Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei den europäischen Eisenbahnen. Diese würde besonders die kleinen Eisenbahnunternehmen arg treffen. Die CFL als integriertes Bahnunternehmen wäre bedroht.

► Gegen die geplante Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs auf der Schiene. Diese würde mittelfristig eine Verschlechterung des Angebots, der Qualität, der Sicherheitsstandards, der Sozial- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten sowie auch Fahrpreiserhöhungen mit sich bringen.

► Für den Erhalt eines nachhaltigen öffentlichen Transportes als öffentliche Dienstleistung (service public) zum Nutzen aller Bürger/innen. Nur ein durch die öffentliche Hand betriebener Personenverkehr mit Zug, Tram und Bus garantiert ein gutes Angebot mit hoher Qualität zu sozialen Fahrpreisen, hohe Sicherheitsstandards, die nicht der Profitgier geopfert werden und auch gute Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Personal.



Der Fuhrpark der MI-Signalisationsmannschaft muss unbedingt angepasst werden



Mit den Kollegen der Materialverwaltung des CRM



In der Materialverwaltung des MI-Dienstes in Bettemburg

## Monkey Business



Wir wollen uns an dieser Stelle dem „Monkey Business“ widmen. Umgangssprachlich heisst Monkey Business: wasting time on some foolish project. Nun das ist doch schon ganz interessant.

Monkey business bedeutet auch: suspekt, fauler Zauber, Unfug oder krumme Tour. „Monkey business“ ist überall. Das ist über die Jahrzehnte geblieben. Aber wir wollen hier nicht unnötig lange bei der Semantik verweilen, sondern anhand von 2 zufällig gewählten aber sicherlich interessanten Beispielen, Monkey business konkret beschreiben.

CFL cargo, welches eine Joint-Venture zwischen damals noch ARCELOR und der nationalen Ei-

senbahngesellschaft CFL ist, hat den Frachtbereich von der alten CFL geerbt und wollte sich auf dem internationalen Parkett bewähren. Das gelang nur durchschnittlich. Wir erinnern uns! Eigentlich sollte alles neu, besser und konsequenter gemacht werden wie bei der alten CFL. Das ging auch relativ gut bis... nun bis zur Krise, die einfach nicht enden will. Fakt ist, dass genau wie alle anderen Branchen auch CFL cargo die Auswirkungen der Krise massiv zu spüren bekommt. Das Produkt der Liberalisierung in einer ungewohnten Rolle als Opfer derselben Liberalisierung. Nun hat CFL cargo gegenüber anderen Firmen den enormen Vorteil, dass einst übernommene statutarische Eisenbahner bei Bedarf ganz einfach zurück zur Muttergesellschaft geschickt werden können. Diese Möglichkeit ist in den letzten Monaten massiv genutzt worden. Doch es reicht immer noch nicht.

### Das Geld ist knapp und die Not allgegenwärtig

Und weil Not erfinderisch macht, kommt man bei der schönen Frachtochter auf die tollsten Ideen. Es werden Leute auf Posten beschäftigt für die diese zwar die nötige Qualifikation haben, die gerechte Entlohnung wird ihnen aber vorenthalten. Beschäftigte werden angehalten zusätzliche Ausbildungen zu machen ohne dafür einen einzigen zusätzlichen Cent zu sehen. Die praktische Ausbildung läuft ganz oft ziemlich chaotisch ab. Gleichzeitig sieht sich die CFL cargo Führung

in einer Vorreiterrolle in Sachen Arbeits- und Betriebssicherheit. Den Kolleginnen und Kollegen wird unverhohlen gedroht und das bei jeder sich bietenden Gelegenheit. Gleichzeitig engagiert man eine Firma mit Namen „Great Place to work“ um die Zufriedenheit der Mitarbeiter zu ermitteln. Die Chefetage pflegt sehr sorgfältig das Image von der großen Familie in der alle nur für das Wohl der Familie arbeiten. Gleichzeitig werden Pläne geschmiedet, den Rangierbahnhof Bettemburg komplett zu schließen. Mit allen Konsequenzen .... für die Familie. Monkey Business! Monkey Business läuft bei der klassischen Bahn etwas subtiler ab. Wir sprechen vom AV-Dienst. Konkreter der AV-Zugdienst. Seit einiger Zeit wird den Kolleginnen und Kollegen via Dress-Guide vermittelt was professionelle Kundenbetreuung und Service Qualität ist. Nun darüber lässt sich streiten! Wir wollen hier kurz auf einige Details eingehen, welche die Dress-Bibel formuliert. Da werden Frisur-Studien, welche denn? bemüht, die belegen dass typgerecht gestylte Haare ein wichtiges Element der non-verbalen Kommunikation sind. Nagellackdekorationen wie sie heute von vielen Frauen getragen werden, sind von Dress-Guide wegen tabu. Dasselbe gilt für Körperschmuck wie Piercings. Haben die Damen und Herren da oben schon mitbekommen dass unsere Welt eine Kugel ist, die sich dreht und verändert?

Sich für viel Geld einen Dress-Guide basteln zu lassen, ist eines.

möglichen Service, nicht nur durch Verkauf aber auch durch kundensorientierte Beratung und freundlichen Empfang, anbietet. Menschliche Präsenz ist ein wichtiger Faktor für die Sicherheit und die Qualität.

Der FNCTTFEL-Landesverband setzt sich bei CFL cargo ein:

- Für die strikte Einhaltung der Arbeitsbedingungen.
- Für genügend gut geschultes Personal, um die Sicherheit zu gewährleisten.
- Für gleich hohe Aus- und Weiterbildungsstandards wie bei der Muttergesellschaft.
- Für eine Zukunft der Werkstätten in Petingen, die nur über den Erhalt der Kompetenz führen kann.
- Für die Absicherung der Arbeitsplätze bei CFL cargo und in den Petingen Werkstätten.
- Für eine quantitative und qualitative Verbesserung des Kollektivvertrags.

Der FNCTTFEL-Landesverband setzt sich für eine nachhaltige Transportpolitik ein

Bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und in die Organisation des öffentlichen Transportes muss die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Transportes absolute Priorität haben.

Der FNCTTFEL-Landesverband setzt sich ein für eine kontinuierliche Lohnpolitik

Er fordert weiter die direkte Umsetzung des im Jahre 2011 ausgehandelten Gehälterabkommens. Das Projekt der Reform des öffentlichen Statuts- und der Gehälter kann in der jetzigen Vorlage nie die Zustimmung des FNCTTFEL-Landesverbandes finden. In den sektore-

ralen Verhandlungsrunden (Commission Paritaire) werden wir nicht nur unsere globalen Rechte verteidigen. Auch die seit 1987 nicht gelösten Härtefälle müssen endlich einer positiven Lösung zugeführt werden.

Der FNCTTFEL-Landesverband wehrt sich gegen jeglichen Sozialabbau

Er setzt sich konsequent ein für den Erhalt des integralen gesetzlich verankerten Indexsystems. Er lehnt eine Pensionsreform mit Pensionskürzungen ab. Der FNCTTFEL-Landesverband fordert eine positive Pensionsreform mit der Wiedereinführung der Spezialregime für Berufskategorien, die unter erschwerten Bedingungen arbeiten.

Der FNCTTFEL-Landesverband zeigt sich sehr besorgt über die steigende Arbeitslosigkeit, besonders über die Jugendarbeitslosigkeit, die nie gekannte Ausmaße angenommen hat

Staat, Gemeinden und öffentliche Betriebe sind in der Pflicht durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und Neueinstellungen ihren Teil zur Entschärfung der Lage beizutragen.

Durch unseren konsequenten gewerkschaftlichen Einsatz in unserer über hundertjährigen Geschichte konnten wir Vieles im Interesse der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in Luxemburg erreichen. Das solidarische Zusammenstehen machte das einzig und allein möglich. Das muss auch so in Zukunft bleiben. Nur ein starker FNCTTFEL-Landesverband kann bestens die Interessen der Eisenbahnerschaft vertreten. Die gewerkschaftliche Stärke liegt u.a. in den Mitgliederzahlen.

„Zesumme staark“ handeln wir für deine Belange, Probleme und Sorgen.

## Kommentar

## Es tut sich was

Das Ganze mit dem Personal umzusetzen das andere.

Zwischen Anspruch und Wirklichkeit liegen im vorliegenden Fall definitiv Welten. Unseres Wissens wurde diese Nacht- und Nebelaktion ohne Not gestartet. Der Personalvertretung ist kein Fall bekannt wo sich Reisende „offen“ über den Dress oder sonstiges Unerlaubtes bei Zugbegleitern echauffiert hätten. Was soll die Jagd auf die Dress-Sünder also? Auffallend ist, dass die „Responsables d'équipes“ missbraucht werden um Zucht und Ordnung wieder her zu stellen. Was soll das? Die Kolleginnen und Kollegen des Zugbegleitersonals machen eine gute Arbeit. Unter manchmal sehr schwierigen Bedingungen. Es wird ihnen nichts geschenkt. Ist es nicht bedenklich dass die Kolleginnen und Kollegen in einem Zeitraum von etwas mehr als 2 Jahren mit insgesamt 1000 Aufforderungen zur schriftlichen Stellungnahme bombardiert wurden? Fängt man beim AV-Dienst doch mit Knüppeln Vögel? Wir wollen es nicht hoffen. Vor kurzem wurde bekannt, dass als nächstes die Kolleginnen und Kollegen der „Back offices“ dran sind in Sachen Dress-Guide. Mit dem mehr als pertinentem Argument, auch sie seien im Kontakt mit der Kundschaft. In diesem Falle der internen Kundschaft! Wie bitte? Die Schmerzgrenze ist erreicht.

Jean-Claude Thümmel

Bei unserem Besuch wurde erneut offensichtlich dass es trotz deutlich formulierten Ausführungsbedingungen, immer noch Probleme mit der Interpretation derselben gibt. Nicht zuletzt deswegen haben wir als FNCTTFEL-Landesverband darauf gedrängt, dass eine gemeinsame Sitzung mit den Verantwortlichen der Zentraldienste, den jeweiligen Personalvertretungen und der Zentraldelegation zustande kommt um die existierenden Probleme auszuräumen. Im Vorfeld wurde ein ganzer Fragenkatalog zusammengestellt der als Basis dienen soll. Dieser wurde auch bereits an die zuständigen Stellen übermittelt. Am kommenden 26. September findet die entsprechende Zusammenkunft statt. Wir werden selbstverständlich ausführlich Bericht erstatten.

Allen Kolleginnen und Kollegen gemeinsam ist die Sorge um die Integrität der nationalen Eisenbahngesellschaft. Das drohende vierte Eisenbahnpaket muss unbedingt verhindert werden. Da sind sich alle einig. Ansonsten sehr dunkle Wolken über dem CFL-Horizont aufziehen werden. Gemeinsam, Seite an Seite mit den europäischen Kolleginnen und Kollegen sollten wir jetzt schon die Gegenwehr organisieren. Unter dem Motto „Zesumme staark“



Beim Bus ist nicht wirklich alles im Lot



Die Kolleginnen und Kollegen machen sich Sorgen um die Zukunft der Werkstätten Petingen



Dress-Guide und Aggressionen beschäftigen die Kolleginnen und Kollegen des Zugbegleitdienstes



Der Fuhrpark der MI-Signalisationsmannschaft muss unbedingt angepasst werden



Die Kollegen des MI-I sind nur teilweise zufrieden mit ihrer Schutzkleidung

### Bereich CRM

Die Gemüter haben sich offensichtlich etwas beruhigt. Obwohl es immer wieder zu kleineren Scharmützeln kommt, ist die Kommunikation insgesamt verbessert worden und es wird wieder miteinander geredet. Auch im CRM gilt: Es geht besser mit dem Personal.

Der Neubau der Hauptwerkstätte des CRM gewinnt langsam an Form. Damit wird den Kolleginnen und Kollegen eine neue interessante Perspektive geboten. Auch wenn noch einiges verbessert werden muss, es geht in die richtige Richtung. Vorrangig muss dafür Sorge getragen werden, dass die Zentralwerkstätten für die Zukunft abgesichert und weiter ausgebaut wird. Das Potenzial ist vorhanden, es muss effizient genutzt werden.

### Bereich AP

Die Werkstätten Petingen sind seit einigen Wochen wieder im Gespräch. Und das nicht unbedingt im positiven Sinne. Offensichtlich hat die Chefetage öfters Probleme mit der korrekten Auslegung der Kollektivvertragsbestimmungen. Das muss unbedingt geklärt werden und zwar schnellstens. Die laufenden Kollektivvertragsverhandlungen geben uns die Möglichkeit das im Interesse der Beschäftigten zu tun. Transparenz und Dialog müssen stimmen, sonst gibt es kein Weiterkommen. Und die Kolleginnen und Kollegen fühlen sich verschaukelt. Den Beschäftigten vor Ort macht der zerstörerische und gefährliche Kompetenzverlust grosse Sorgen. Die Werkstätten Petingen müssen für die Zukunft abgesichert werden. Das muss Priorität haben vor kurzfristigen rein finanziellen Überlegungen.



Mit der MI-Mannschaft in Wasserbillig

### Bereich MI

Die Kolleginnen und Kollegen bestätigen uns, dass die großen Infrastrukturprojekte viel Zeit in Anspruch nehmen und diese bei den normalen Unterhaltsarbeiten fehlt. Die periodischen Gleisunterhaltsarbeiten müssen oft kurzfristig verschoben werden, um die Leute für die großen Neubauprojekte zur Verfügung zu haben. Das „Réseau tertiaire“ erfordert auf Grund des schlechten Zustandes mehr Arbeitsstunden als geplant. Die Zurverfügungstellung von Schneeräummannschaften wird immer komplizierter angesichts der steigenden Zahl von Bahnsteigen und Zugängen die geräumt werden müssen. Die geplante Einstellung von 30 Leuten in den Gleisunterhaltsdienst wird jetzt den Druck etwas nehmen. Doch sollten jetzt schon Anstrengungen unternommen werden, weitere 1 bis 2 Klassen in Ausbildung zu nehmen. Die Mandatäre des FNCTFEL-Landesverbandes werden sich konsequent dafür einsetzen, dass dies auch tatsächlich geschieht.



Bei den Kolleginnen und Kollegen des Zentralstellwerks Ettelbrück



Qualitätskontrolle ist Chefsache

Gemischter Betriebsrat der CFL

# Letzte Sitzung vor den Sommerferien



Der Logistikstandort Bettemburg soll weiter ausgebaut werden

Nicht weniger als 18 Tagesordnungspunkte sollte der gemischte Betriebsrat in seiner Sitzung vom 10. Juli 2012 behandeln. Eine lösbare Aufgabe, auch wenn einige eher schwierige Dossiers auf dem Menu standen.

Der Bericht der letzten Sitzung wurde in der vorliegenden Form angenommen.

Zur Entwicklung der Gesellschaft hebt der Generaldirektor den erfreulichen Umstand hervor, dass die Pünktlichkeit bei der nationalen Eisenbahngesellschaft bei rund 92% liegt. Gesehen im Zeitraum von 21. Mai bis 01. Juli. Dies trotz einiger negativer Einflüsse wie beispielsweise einer Störung wegen Kabelklaus in Longwy oder die schwere Störung des Zentralstellwerks Luxemburg am 28. Juni 2012. Am 02. Juli kam es zu einer Fast-Kollision in Differdingen. Dem schnellen Eingreifen des Fahrdienstleiters ist der Umstand zu verdanken, dass die Beteiligten mit dem Schrecken davon kamen. Mit insgesamt 1300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war die diesjährige Auflage des Sicherheitstages ein voller Erfolg. Es hat sich herausgestellt, dass die verfügbaren Plätze für die einzelnen Konferenzen nicht ausreichend waren. Interessanterweise war die Konferenz zum Thema „Burnout“ am gefragtsten.

Wie in einer rezenten Ausgabe der Zeitschrift „La vie du Rail“ zu lesen war, droht in Belgien die organische Trennung von Betrieb und Infrastruktur der SNCB. Sollte sich dies bestätigen, so wäre das ein äusserst negatives Signal an die Politik in anderen kleinen europäischen Staaten. Ein äusserst trauriges Pfingstwochenende hatte die SNCF zu verzeichnen. Nicht weni-

ger als 12 Selbsttötungen auf der Schiene hat es gegeben. Quer durch Europa sind die Zahlen solcher Selbsttötungen in den letzten 12 Monaten massiv in die Höhe geschneit. Auch eine Folge der nicht endenden Krise? Zum Thema Infrastrukturprojekte gibt es erfreuliche Nachrichten aus Luxemburg.

Von Januar bis Mai 2012 gab es in der CFL-Gruppe insgesamt 87 Arbeitsunfälle. Das sind 7 weniger als im Vergleichszeitraum 2011. Trotzdem sollte weiter an der Verbesserung der Kommunikation und der Einhaltung der geltenden Regeln gearbeitet werden.

## Alle grossen Infrastrukturprojekte liegen im Zeitplan

Ein weiterer Punkt auf der Tagesordnung behandelte die Neuausrichtung der Aktivitäten der CFL-Immo. Anhand einer übersichtlich aufgemachten Bildschirmpräsentation informierte Christian Antinori, seines Zeichens Chef der Abteilung „Domaine“ innerhalb der CFL-Immo den gemischten Betriebsrat über die Strategie und die Projekte der Filiale. Dazu gehören zum Beispiel die Neugestaltung der Gegend um den Bahnhof Esch, Aktivitäten in Belvaux und Mondorf oder die Renovierung des Bahnhofsgebäudes in Wecker. Besonders hervorzuheben ist das Projekt in der rue de la déportation in Hollerich. Alles in Allem reicht die Projektplanung bis in das Jahr 2019 hinein. Abschliessend wurde festgehalten, dass die Bildschirmpräsentation in ihrer integralen Fassung im CFL-Intranet veröffentlicht werden soll.

Die Vorstellung der zukünftigen Bauprojekte des GI-Dienstes in der rue de la déportation und der rue d'Alsace war ein weiteres interes-

santes Thema der Sitzung.

Zuerst soll ein neues Zentralstellwerk gebaut werden. Das sollte im Prinzip im Jahre 2014 bezugsfertig sein. In einer zweiten Phase soll dann ein multifunktionales Gebäude entstehen, das auch die Einheiten aus der rue d'Alsace, das ist das Gebäude das schon seit Jahren mit Schrauben zusammen gehalten wird, beherbergen wird. Die Neugestaltung des gesamten Bahnhofsvorplatzes geht in die entscheidende Phase. Der Verkehr soll per grossherzogliches Reglement geregelt werden. Insgesamt ein sehr ansprechendes Projekt das Modellcharakter haben wird.

## Kommunikation

Eines der eher schwierigen Dossiers auf der Tagesordnung, die Betriebsinstruktion No99 zur Methodologie der Kommunikation. Diese hat bereits im Vorfeld für eine Menge Aufregung gesorgt. Zum ersten, der Ausdruck in der betrieblichen Kommunikation „Kommen“ birgt ein enormes Gefahrenpotenzial. Das kann zu fatalen Missverständnissen führen. Die schliesslich zum Unfall führen können. Zum zweiten, obligatorische betriebliche Fortbildung kann nicht in der Freizeit geschehen. Sie muss wenn irgendmöglich innerhalb der Arbeitszeit geschehen. Beide Probleme sollen mit der Personalvertretung diskutiert und gelöst werden. Das Betriebsreglement No4 soll auch komplett überarbeitet werden. Auch hier wird die Personalvertretung ganz eng in die Arbeiten eingebunden werden. Der zuständige GI-Dienst wird zu gegebener Zeit das Projekt auf die Tagesordnung des gemischten Betriebsrates setzen.

Das Thema Dress Guide hat die Gemüter seit längerer Zeit erhitzt. Zum einen weil das Thema von der

Chefetage nie auf die Tagesordnung des gemischten Betriebsrates gesetzt wurde, und zum zweiten weil die Mehrheit des Zugbegleitpersonals sich drangsaliert fühlt durch zu strikte Regeln und die Art und Weise wie der AV-Dienst mit dem Thema umgeht. Es geht auch mit dem Personal! Das ist offensichtlich immer noch nicht an der richtigen Adresse angekommen. Es gibt eine Reihe von Unstimmigkeiten die das Betriebsklima unnötig vergiften. Das muss nicht sein. Um die Probleme zu lösen, soll sich die Dienstchefin mit der Personalvertretung und den „Responsables d'équipes“ zusammen setzen. Dann soll eventuell ein überarbeitetes Dokument vorgelegt werden.

## Auch das Fahrgastkonzept der CFL ist eine eher mittelmässige Leistung

Direktor Hoffmann liefert einen Zwischenbericht über das Vorschreiten der Restrukturierung in Sachen Fahrscheinverkauf. Es wird wohl bis Mitte 2014 dauern bis alle Fahrscheinautomaten aufgestellt sind. Ende des Jahres soll das Thema Fahrgastkonzept erneut auf die Tagesordnung des gemischten Betriebsrates.

Der Weg zum und vom Parking Kautenbach soll hochwassersicher gestaltet werden. Das wurde formell festgehalten.

In einer ersten Phase soll das neue Parkhaus Belval-Universität gratis sein. Ab 2014 könnte ein System eingeführt werden das erlaubt zu kontrollieren ob der Benutzer des Parkhauses auch tatsächlich den öffentlichen Transport benutzt. Das könnte über das E-Go System geschehen.

In Echternach soll eine neue Bushalle gebaut werden. Es laufen Gespräche mit „Ponts et Chaussées“. Gleichzeitig wird der Busbahnhof mitsamt dem Schalter an den neuen Standort transferiert.

Eine Submission für die Anschaffung neuer Busse für den CFL Busdienst ist angelaufen.

Im Rahmen einer nächsten Sitzung des gemischten Betriebsrates sollen die Logistikprojekte welche in Bettemburg geplant sind, vorgestellt werden.

Ein neues Fahrplankonzept auf der Nordstrecke soll den 30-Minutentakt bringen. Von Wiltz aus soll der Hauptstrang über einen Shuttledienst erreichbar sein. Es wird im Rahmen dieses Fahrplankonzeptes eine Direktverbindung Luxemburg-Diekirch geben. Die Baustelle „Roud Bréck“ könnte Schwierigkeiten bereiten. Gemeinsam mit allen betroffenen Diensten soll dafür Sorge getragen werden, dass es zu keinerlei Behinderungen kommt.

JC Thümmel

## Réckbléck

- Die Verbandsleitung tagte am 5. Juli 2012, am 12. Juli 2012 und am 26. Juli 2012.
- Zwischen dem 18. und dem 31. Juli 2012 war der Verbandspräsident Guy Greivelding mit seinem Team auf Besichtigung in den Betrieben von CFL und CFL cargo im ganzen Land. Die Tour stand unter dem Motto „Wohlbefinden am Arbeitsplatz“, deshalb wurde allen angetroffenen Mitarbeiter/innen ein Apfel überreicht.
- Am 19. und 20. Juli 2012 weilte eine Abordnung der Arbeitsgemeinschaft AFA (Arbeitsgemeinschaft deutscher Eisenbahner innerhalb der SPD) zu Besuch beim FNCTTFEL-Landesverband. In mehreren Gesprächen wurden die Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Luxemburg sowie Verbesserungsmöglichkeiten für diese Verbindungen diskutiert.
- Am 20. Juli 2012 war die Verbandsleitung in Rümelingen auf der Bestattungszereemonie für den verstorbenen ehemaligen OGBL- und CGT-Präsidenten, John Castegnaro, vertreten.
- Die Verbandsleitung hatte am 26. Juli 2012 eine Abschiedsfeier für den, im April 2012 in den Ruhestand gegangenen Mitarbeiter, den Kameraden Raymond Weicker, in einem Restaurant in Mertert organisiert. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Kamerad Marcel Maack für seine lange Tätigkeit im Sozialbüro des FNCTTFEL-Landesverbandes geehrt.

Carlo Thissen

## Neugestaltung des Zentralbahnhofs

Die erste Phase der Modernisierung des Bahnhofs Luxemburg ist abgeschlossen. Die Montage des Glasdachs und des überdachten Weges von der grossen Warthalle hin zum neuen Parkhaus ist im Plan. Die Arbeiten konzentrieren sich im Moment in der Hauptsache auf die Fertigstellung dieser gläsernen Überdachung und die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Pünktlich zur 100-Jahrfeier des Zentralbahnhofs am 21. September 2012 sollen diese Arbeiten abgeschlossen sein.

In Luxemburger Zügen

# Im Sommer mehr Platz für Fahrräder

Die Luxemburger Eisenbahngesellschaft CFL hat ab dem 14. Juli 2012 mehr Platz für Fahrräder geschaffen. Um die Kapazität in den Triebwagen der Serie Z2 zu verdoppeln und bis zu zehn Fahrrädern Platz zu bieten, wurde eine Sitzbank entfernt. Diese Maßnahme gilt als Pilotprojekt in den Sommerferien bis zum 16. September 2012.

Jedes der übrigen Modelle der Triebwagen der CFL (Dosto, TER2N, VT6284) verfügt ohnehin über mehr als zehn Stellplätze für Fahrräder. In allen Zügen sind die Abteile, in denen Fahrräder untergebracht werden können, mit dem Fahrrad-Logo neben der Eingangstür deutlich gekennzeichnet.

Da die Zahl der Stellplätze in den Zügen begrenzt ist, gibt es keine Garantie für die Fahrradmitnahme. Radfahrergruppen ab vier Personen wird deshalb geraten, ihre

Stellplätze eine Woche vor Antritt der Reise über Telefon 4990-3838 oder mittels der Mailadresse av.voyagespecial@cfl.lu zu reservieren.

Auf dem Luxemburger Streckennetz ist die Mitnahme von Fahrrädern kostenlos. Bei Reisen ins Ausland sollten sich die Radfahrer über die Bedingungen in den Nachbarländern informieren.

CFL-Communication

## Preise der Fahrscheine

Kombinierte Fahrrad-Bahnreisen sind umweltfreundlich, gesund und kostengünstig. Ein Fahrschein kostet nur 1,50 Euro für zwei Stunden oder 4 Euro pro Tag. Am Wochenende und an Feiertagen können fünf Erwachsene die Bahn einen ganzen Tag lang für bloß 6 Euro benutzen.

Einige Entfernungen und Fahrzeiten mit der Bahn:

Luxemburg – Mersch: 18 km; 10'

Luxemburg – Petingen: 30 km; 26'

Luxemburg - Wasserbillig: 33 km; 40'

Luxemburg - Clerf: 63 km; 53'

Bericht der zweiten Sitzung der TM-Delegation vom 4. Juli 2012

# Insgesamt 22 Fragen auf der Tagesordnung

Undichtiges Dach am CRR, Halbstundentakt auf der Strecke Luxemburg-Petingen via Dippach, und die Ausbildung zum Mechatroniker waren nur einige Punkte auf der gut gefüllten Tagesordnung der 2. Sitzung der TM-Delegierten mit dem TM-Dienstchef Paul Lorang. Nachstehend der komplette Bericht.

**1. Le personnel du Dispatch et Secteur CRM demande d'avoir des chaises plus confortables, c'est-à-dire comme celles du personnel du Poste de Commande.**

Die Stühle werden nach Ablauf der Verschleißtests durch ein Modell ersetzt das den Ansprüchen genügt.

**2. Les délégués demandent des renseignements sur l'état d'avancement des mesures à réaliser sur les voies R1, R2, 89 et 90 au CRM où les tuyaux de remplissage gèlent en période hivernale.**

Herr Lorang macht die Lösung des Problems zur Chefsache und wird sich persönlich darum kümmern.

**3. Les délégués demandent des renseignements sur l'état du point 17 de la réunion du 23.12.2010 où il était demandé une installation permettant de se rincer les yeux en cas d'accident au CRR.**

Dieses Problem ist gelöst. Die in Frage kommende Augendusche ist installiert.

**4. Les délégués demandent quand les travaux sur les toitures du CRR seront finis.**

Das Dach des Centre de réparation ist leider immer noch an einigen Stellen undicht. Eine Lösung soll mit dem zuständigen Architekturbüro gefunden werden.

## Informations TM

1. M. LORANG informe l'assemblée que selon l'avis n°57/2009 - CRM/C les zones fumeurs doivent encore être signalées aux ateliers du CRM / site Nord, marquage auquel le Service TM procède maintenant. A tous les autres endroits du site en question, il sera interdit de fumer. Vu l'envergure du hall et le peu d'agents y affectés, cette manière de faire devrait permettre d'éviter de gêner les non-fumeurs.

Les délégués du personnel prennent acte de cette information.

2. En ce qui concerne le personnel de manœuvre de l'UP-TM Centre qui assure actuellement, ensemble avec un agent du GI, la surveillance et le préchauffage du matériel roulant garé à Troisvierges pendant la nuit, M. LORANG informe l'assemblée que le Service TM procédera à des essais avec des systèmes qui devraient permettre la protection du travailleur isolé, afin de renoncer dans le futur à l'assistance de l'agent du GI. Ces essais se dérouleront à Troisvierges et en gare de Luxembourg. Avant de prendre une décision après la phase des tests, le sujet sera discuté au sein de la présente assemblée avec les délégués du personnel.



**5. Concernant les nouveaux roulements contenant l'intégration de la cadence de 30 minutes sur la ligne 7, nous demandons qu'une réunion soit fixée avec le Poste de Commande du CRM, le PTC et les représentants syndicaux afin que ce nouveau concept horaire soit clairement présenté et exposé.**

Diesem Antrag wird statt gegeben. Eine Unterredung mit der Personalvertretung und den verantwortlichen TM-Dienststellen soll in Kürze stattfinden.

**6. Dans le but d'œuvrer pour une optimisation de la formation de nos conducteurs d'engin moteur, nous demandons l'instauration d'une « tripartite sur la formation » rassemblant les acteurs concernés, à savoir le Centre de Formation, le Service TM et les représentants des deux syndicats SYPROLUX et Landesverband.**

In dieser Frage soll nach dem Willen des TM-Dienstchefs eine Unterredung stattfinden zwischen dem Ausbildungszentrum, der Personaldelegation und einer Abordnung des TM-Zentraldienstes.

**7. Dans le cas d'un décalage de plus de deux heures pour une prise de service anticipée, l'accord de l'agent concerné doit être de rigueur.**

Der TM-Dienstchef hat hierzu eine andere Meinung. Es gibt schon ein Informationspflicht doch das formale Einverständnis des Betroffenen ist nicht nötig.

**8. Quel est le stade d'évolution des annonces automatiques des arrêts dans les TER2N ?**

Es wurden in diesem Zusammenhang Tests auf dem SNCB-Netz gefahren um die technische Abnahme der TER2N für das genannte Netz zu erreichen. Wenn diese technische Abnahme erfolgt ist, werden die automatischen Ansagen gleichzeitig für das CFL- und SNCB-Netz in Betrieb genommen.

**9. Quelles manutentions sont réellement effectuées sur les Z2 dans le cadre de la révision appelée „mi-vie“?**

Eine Musterrevision wird auf Basis der Triebseinheit 2002 bis September 2012 fertiggestellt. Das dazu-

gehörige Lastenheft ist im CFL-Intranet einsehbar. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse sollen 5 bis 6 Triebseinheiten pro Jahr fertig gestellt werden.

**10. Ne serait-il pas opportun de créer une propre équipe type pour les travaux se rattachant aux opérations appelées „mi-vie“?**

Diese Mannschaft ist teilweise aufgestellt und soweit einsatzbereit. Mittelfristig wird die Reparaturmannschaft aus 6 Leuten bestehen. Inklusiv eines Vorarbeiters.

**11. Dans le cadre des mesures à entreprendre pour optimiser la santé et la sécurité au travail, nous revendiquons l'acquisition d'outils et d'instruments de travail plus ergonomiques et efficaces, telles que des plates-formes mobiles, pour procéder au remplacement du matériel dans le matériel roulant au Centre de Réparation Rapide. De plus de telles réflexions sont de mise concernant l'aménagement et l'équipement du nouvel atelier.**

Der Dienstchef sieht keinen Bedarf. Betont aber dass der TM-Zentraldienst weiterhin dafür Sorge tragen will, dem Personal das bestmögliche Material zur Verfügung zu stellen.

**12. Dans le même contexte nous soulevons que ni à l'atelier nord, ni à l'atelier sud un point de rassemblement n'existe. De plus ce point fait également défaut sur les consignes d'incendie, des panneaux afférents sont inexistant.**

Die in Frage kommenden Sammelpunkte bestehen und sind als solche gekennzeichnet. Das Personal wurde informiert.

**13. Concernant le métier du mécatronicien, nous tenons à être informés sur le concept d'embauchage de cette branche.**

Die CFL braucht auch in Zukunft Mechatroniker. Deshalb werden für das Ausbildungsjahr 2012-2013 zehn statt sechs angehende Mechatroniker in Ausbildung genommen.

**14. Nous demandons un bilan quant à la mise en service du badge électronique au CRM.**

Der TM-Zentraldienst geht davon aus dass das komplette System ab Mitte/Ende Oktober 2012 in Betrieb gehen kann. Im Moment laufen entsprechende Tests. Die Personaldelegierten sollen in der Septembersitzung über den weiteren Verlauf informiert werden.

**15. Nous demandons une harmonisation des tarifs des produits contenus dans les distributeurs de boissons.**

Eine Lösung soll mit beiden Zulieferfirmen gesucht werden.

**16. Nous demandons de déplacer le porte-documents sur les postes de conduite des engins de la série 2200 vers le bas.**

Statt gegeben.

**17. Nous demandons des informations sur le stade d'avancement en ce qui concerne les pantalons pour CEM.**

Ein den Ansprüchen entsprechendes Modell konnte gefunden werden. Es soll den Personaldelegierten in absehbarer Zeit vorgestellt werden.

**18. Nous redemandons l'apposition des autocollants „interdiction de fumer“ et de fermer ou d'enlever les cendriers sur tous les postes de conduite.**

Statt gegeben.

**19. Nous demandons de faire une étude pour élaborer des roulements pour « vieux mécaniciens » (passé l'âge de 50 ans).**

Dieser Punkt soll im Rahmen der unter Punkt 5 der vorliegenden Tagesordnung vorgeschlagenen Unterredung behandelt werden.

**20. Nous demandons d'échanger les opinions de tous les délégués en ce qui concerne les SMS des incidents.**

Die in Frage kommenden Kurzmitteilungen werden allen Lokführern via Diensthandy übermittelt. Gleichzeitig wird der ordnungsgemäße Umgang mit Diensthandys in Erinnerung gerufen.

**21. Nous demandons s'il est possible de prolonger le stage sur les locomotives de manœuvre de 3 jours à environ 15 jours (éventuellement stage pratique sur**

**loc de manœuvre chez CFL cargo Bettembourg).**

Diese Teilausbildung soll nach dem Willen des TM-Dienstchefs auf eine Woche verlängert werden. Das Ganze soll im Hauptbahnhof stattfinden.

**22. Nous demandons des renseignements sur le stade d'avancement du „Livret de procédures pour mécanicien“.**

Es stimmt. Die in Frage kommenden Arbeiten gehen langsam, zu langsam voran. Herr Lorang vertritt die Meinung, dass die entsprechende Dienststelle personell verstärkt werden soll um dem Arbeitsvolumen Herr zu werden.

Questions subsidiaires:

QS1) Les délégués du personnel avancent que la brosse pour nettoyer les chaussures, installée au bâtiment administratif du CRM suite à leur intervention lors de la réunion trimestrielle auprès du Chef de Service TM du 21 décembre 2011, ne correspondrait pas à leurs attentes. Ils auraient plutôt visé une machine électrique à brosses rotatives à l'instar des appareils utilisés dans l'hôtellerie.

Dienstchef Lorang meint man könne den vorhandenen Fussabstreifer eventuell optimieren, lehnt aber den Kauf des geforderten Apparates ab.

QS2) Les délégués du personnel de conduite estiment que deux tours de service à destination de Nancy avoisineraient une amplitude de 10 heures et s'interrogent si une modification desdits tours ne serait pas envisageable.

Der TM-Dienst vertritt die Meinung dass die aktuellen Dienstreisen nach Nancy eine Pause von fast 2 Stunden in Metz beinhalten. Dazu kommt dass am Ende des regulären Dienstes, eine Dienstreise von Metz zurück nach Luxemburg im Plan steht. Eine Änderung der entsprechenden Dienstpläne ist demnach nicht angezeigt.

Die nächste Sitzung der TM-Delegation findet am Freitag, den 28. September 2012 statt.

Die Delegierten des FNCTTFEL-Landesverbandes

Neue Dienstpläne ab Januar 2013.

## Kein großer Wurf!

Stellungnahme der Delegation BU des Landesverbandes zu den Vorschlägen der Wochenschemen ab 01/2013. Alles in allem kein Qualitätssprung bei der Dienstplanung. Die Delegierten des FNCTTFEL-Landesverbandes sind unzufrieden mit dem Ergebnis und fordern ein Moratorium in Sachen Dienstpläne.

Wochenschema 1-4 Die Personaldelegation ist mit dem vorgelegten Wochenschema für 2013 nicht einverstanden, sie spricht sich formell dagegen aus, dass sie im Roulement 1 einen Sonntag zusätzlich arbeiten müssen. Auch sehen sie keinen tieferen Sinn in der Verschiebung der verschiedenen Dienstreisen, zumal es sich nur um Verschlechterungen handelt. Im Dienstschemata 4 bemängelt die Delegation dass nur 4 komplette Wochenenden auf 19 Wochen frei sind. Die Delegation verlangt auch, dass die Fahrer im Dienstschemata 4 bei den neuen Vorschlägen nicht nur Spätschichten an den Wochenenden haben sollen.

Wochenschema 7 Die Personaldelegation ist mit dem vorgelegten Wochenschema für 2013 nicht einverstanden. Sie wehrt sich formell dagegen dass ein weiteres freies Wochenende (Samstag und Sonntag) wegfällt. Zusätzlich



wehrt die Delegation sich gegen die Verschiebungen von Dienstreisen in den Wochenschemata da sie keine Einsicht in die entsprechenden Dienstpläne erhalten haben. Dies ist in den Augen der Delegation Augenwischerei und keine Verbesserung. Außerdem werden laut diesen Vorschlägen den Fahrern nur 101 Ruhetage gewährt anstatt 104. Solch eine Planung ist für die Delegation unannehmbar, eine Zumutung und Provokation

welches für einen guten Ablauf und für ein gutes Arbeitsklima im Busbetrieb nicht dienlich ist.

Wochenschema 8 Die Personaldelegation hat auch mit diesem Wochenschema Probleme. Zu den bisherigen 4 isolierten Ruhetagen sind jetzt noch zwei dazugekommen. Außerdem haben die Delegierten kein Verständnis dafür dass die Fahrer laut den neuen Vorschlägen zusätzlich 2 Samsta-

ge mehr arbeiten müssen als die Fahrer in Luxemburg Roulement 1 und einen Samstag gegenüber Roulement 2 in Luxemburg. Zusätzlich haben die Fahrer in Ettelbrück nur 6 komplette Wochenenden, Samstag und Sonntag, frei auf 16 Wochen gegenüber den Fahrern aus Luxemburg Roulement 1 und 2 welche 7 Wochenenden, Samstag und Sonntag, frei haben auf insgesamt 19 Wochen. Auch haben die anderen Wochen-

schemen in Luxemburg und Ettelbrück mehr freie Sonntage als Ettelbrück. Hier verlangen die Delegierten eine Gleichstellung. Außerdem werden laut diesen Vorschlägen den Fahrern nur 101 Ruhetage gewährt anstatt 104. Solch eine Planung ist für die Delegierten und Ersatzdelegierten inakzeptabel, eine Zumutung und Provokation welche für einen guten Ablauf und für ein gutes Arbeitsklima im Busbetrieb nicht dienlich ist.

Im Allgemeinen bedauern die Delegierten diesen Wochenschemen nicht zustimmen zu können da es keine wesentlichen Verbesserungen in den Wochenschemen gibt. Im Gegenteil. Außerdem fragen die Delegierten sich ob das alles ist was die Firma IVU-Traffic Technologies aus Berlin zustande bringt. Nicht zu reden von den generierten Kosten. Desweiteren fragen die Delegierten sich, warum sie noch keine Einsicht in die neuen Dienstreisen erhalten haben. Außerdem haben die Delegierten keine Feriendienstschemen erhalten sowie keine Feiertagsdienstschemen. Die Delegierten schlagen den Verantwortlichen des Busbetriebes vor, die jetzigen Dienstpläne für ein weiteres Jahr bei zu behalten um das Ganze dann sauber in 2014 umzusetzen.

**Die Delegierten und Ersatzdelegierten des Landesverbandes im CFL- Busbetrieb**

Ein neues schienengebundenes Transportmittel in unserer Hauptstadt

## Positives und Negatives in punkto Tram

Das Positive zuerst. Regierung und hauptstädtischer Gemeinderat haben nach jahrzehntelangen Studien, sich dazu durchgerungen eine Trambahn in unserer Hauptstadt zu bauen. 2017, also 15 Jahre nachdem das Konzept BTB-2002 umgesetzt werden sollte, werden, wenn keine zusätzlichen Verspätungen entstehen, die erste Trambahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Kirchberg fahren.

Als eifrige Befürworter einer Tram, freuen wir uns natürlich über die positive Entscheidung zugunsten eines neuen schienengebundenen Transportmittels in unserer Hauptstadt. Für uns als Gewerkschafter gibt es allerdings keinen Grund die Hände in den Schoß zu legen und der Entwicklung in punkto Tram ihren Lauf zu lassen. Trotz der 15 Jahre Verspätung bei der Realisierung der ersten Strecke, ist weiterhin eine allzu zögerliche Erschließung der einzelnen Stadtteile geplant. Außerdem ist die Tram, Teil eines Transportkonzeptes, welches in wesentlichen Punkten nicht unseren transportpolitischen Vorstellungen entspricht und welches auch keine Realisierungstermine enthält.

### Privatisierungsgefahr

Schlimmer noch! Die Planvorstellungen zum Bau und zum Betreiben der zukünftigen Straßenbahn sind dazu angetan den gesamten öffentlichen Transport zu privatisieren. Bekanntlich haben das Transportministerium und die Gemeinde Luxemburg einen wirtschaftlichen Zweckverband gegründet, um die Trambahn zu planen und auf den Weg zu bringen. Dieser Zweckverband soll in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Diese Gesellschaft soll alsdann, wenn das entsprechende Gesetz votiert ist, den Bau und den Betrieb der Trambahn, europaweit, öffentlich ausschreiben.



Sollte es bei der beschriebenen Vorgehensweise bleiben, ist damit zu rechnen, dass ein multinationaler Konzern die Trambahn bauen und betreiben wird. Hat ein solcher Konzern einmal den Fuß in der Tür, wird von diesem und von liberalen Politikern ganz sicher der Druck verstärkt, um die übrigen Teile des öffentlichen Transportes an den entsprechenden Konzern auszulagern. Man muss keine übergroße Phantasie entwickeln um sich vorzustellen dass nach der Trambahn der Busbetrieb der Stadt Luxemburg in Privatisierungsgefahr gerät. Die Privatisierung der Energienetze der Stadt Luxemburg lässt grüßen.

Die geplante öffentliche Ausschreibung der Trambahn ist auch eine schallende Ohrfeige für all jene Politiker und Gewerkschafter, die sich während Jahren gegen ein europäisches Reglement gewehrt haben, welches die obligatorische Ausschreibung von allen öffentlichen Verkehrsleistungen vorsah. Schließlich konnten wir durch gewerkschaftlichen Druck und mit Hilfe des vorherigen Transportministers, Lucien Lux, ein Reglement durchsetzen, welches es den Gemeinden und Ländern erlaubt den öffentlichen Transport in Eigenregie, ohne Ausschreibung zu betreiben. Die geplante öffentliche Aus-

schreibung der Trambahn riskiert auch die Glaubwürdigkeit der bisherigen luxemburgischen Position, auf Gemeinschaftsebene, hinsichtlich der weiteren Liberalisierung des öffentlichen Transportes, in Frage zu stellen.

Offensichtlich haben verschiedene Politiker nicht die geringsten Lehren aus der Finanz- und Wirtschaftskrise gezogen. Andernfalls würden sie wohl kaum das Risiko eingehen den öffentlichen Transport an einen multinationalen Konzern respektive an einen Finanzinvestor zu verschachern. Es ist schon schlimm genug, dass wirtschaftliche Entscheidungen, so bei der Stahlindustrie, bei der Cargolux, bei den Banken und in andern Unternehmen, ganz oder teilweise, in ausländische Konzernzentralen getroffen werden.

Soll morgen dem öffentlichen Transport und übermorgen den andern öffentlichen Dienstleistungen dasselbe Schicksal blühen? Die Erfahrungen aus dem Ausland lehren uns, dass wenn einmal ein multinationaler Konzern sich die öffentlichen Dienstleistungsbetriebe angeeignet hat, dieser auch die Regeln diktiert. Wenn die Abgeordnetenkammer und der Gemeinderat ihre Prärogativen an private Firmen abtreten leisten sie

der Demokratie einen Bärendienst. Solange nämlich die Entscheidungen über den öffentlichen Transport im Gemeinderat oder in der Abgeordnetenkammer getroffen werden hat der Bürger noch ein gewisses Mitbestimmungsrecht, welches verloren geht, wenn private Firmen das Sagen haben. Die Erfahrungen mit der elektronischen Fahrkarte, E go, müssten eigentlich den Transportverantwortlichen genügen, um eine Privatisierung der Trambahn und des öffentlichen Transportes zu verhindern.

### Alternativen

Die verantwortlichen Politiker auf Ebene der Regierung und des hauptstädtischen Schöffenrates erklären den Bürgern, wie auf einer auf Limpertsberg stattgefundenen Aufklärungsversammlung über die Straßenbahn, zur öffentlichen europaweiten Ausschreibung der Trambahn würde es keine Alternative geben. Dem ist nicht so. Das oben zitierte europäische Reglement erlaubt das Betreiben des öffentlichen Transportes in Eigenregie ohne Ausschreibung.

Im konkreten Fall der Straßenbahn würden sich 2 luxemburgische Betreiber anbieten und zwar der Busbetrieb der Stadt Luxemburg res-

pektive die Eisenbahn. Der Busbetrieb ist aus dem früheren Trambahnbetrieb hervorgegangen. Auch heute ist eine umgekehrte Entwicklung durchaus möglich.

Die Eisenbahn schließlich ist der einzige luxemburgische Betrieb, der im Bereich Gleisbau und im Betreiben eines schienengebundenen Verkehrsmittels, über ein solides Fachwissen verfügt. Man mag einwenden, dass es Unterschiede zwischen einer klassischen Eisenbahn und einer Trambahn gibt. Dies ist wohl richtig. Allerdings bin ich der Meinung dass die Eisenbahner/innen sehr wohl in der Lage sind, sich die zusätzlichen Fachkenntnisse anzueignen um eine Trambahn zu bauen und zu betreiben. Dies wäre auch von Vorteil wenn in Zukunft anderswo im Land Trambahnen gebaut werden. Es ist auf jeden Fall sinnvoller sich das notwendige Fachwissen im eignen Land anzueignen und gegebenenfalls zu vermarkten, als diese Fachkenntnisse von Fall zu Fall im Ausland einzukaufen und sich somit einer ständigen Erpressung auszusetzen.

Schlussfolgernd bin ich der Meinung, dass entweder die Stadt Luxemburg oder die Eisenbahn den Auftrag erhalten sollten die Trambahn in Eigenregie zu bauen und zu betreiben. Sinnvoll wäre auch eine gemeinsame Struktur zwischen der Gemeinde Luxemburg und den C.F.L., wo sowohl die Eisenbahn und der Busbetrieb ihr Fachwissen und ihre Erfahrung einbringen und erweitern könnten. Auf jeden Fall sollten alle fortschrittlichen Kräfte, welche an einem zukunftsorientierten öffentlichen Transport interessiert sind, alles dran setzen damit dieser nicht den Marktkräften überantwortet wird.

**Nico Wennmacher**

Beim Vorstand des Sektors Eisenbahnen

# Ehrung von Jean-Claude Thümmel



Die Kollegen des Vorstandes mit dem Ex-Präsidenten

Anlässlich der 40. Konferenz des Sektors Eisenbahnen löste Fons Classen den vorherigen Vorsitzenden des Sektors, den Kameraden Jean-Claude Thümmel, von seinem Posten als Präsidenten ab, da letzterer anlässlich des Kongresses im Okto-

ber seine Kandidatur als Generalsekretär des Landesverbandes stellen wird.

Am Ende der Vorstandssitzung des Sektors am 9. Juli 2012 bedankte sich Kamerad Fons bei seinem Vorgänger im Namen aller Mitglieder des Vorstandes für sei-

ne geleistete Arbeit im Interesse aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner und des Landesverbandes mit einem Geschenkkorb und wünschte ihm im Namen aller Vorstandsmitglieder viel Freude und Erfolg bei seinen zukünftigen Aufgaben.

René Birgen

## Punktwert CFL

Mit Wirkung vom  
1. Oktober 2012

### Die neuen Punktwerte

Infolge der allgemeinen Anpassung der Löhne, Gehälter und Pensionen an die Entwicklung der Lebensunterhaltungskosten (+2.5%) gelten mit Wirkung vom 1. Oktober 2012 nachfolgende Punktwerte nachdem eine Indexbranche erfüllt.

Indexstand: 756,27

### Kaderpersonal

Punktwert: 17,6237 €

Die Familienzulage beläuft sich beim Minimum von 25 Punkten auf 440,59 € und beim Maximum von 29 Punkten auf 511,08 €

### Hilfskader

Punktwert: 16,6880 €

### Pensionierte und Witwen

Punktwert: 17,1568 €

La Communauté des transports a misé sur la communication en 2011 - une stratégie qui a porté ses fruits

## Transports: toujours plus loin

L'année 2011 devait être une année de consolidation et de continuité pour la Communauté des transports (Verkéiersverbond), et elle était bien plus. Le rapport d'activités, qui vient d'être publié, en est la preuve. Au cours de l'année dernière, la Communauté des transports a réussi à gagner en visibilité et donc à donner un nouveau coup de pouce aux usagers potentiels des transports en commun.

Au cours de l'année 2011, la centrale de mobilité (Mobilitétszentral) a reçu 420.522 visites entre les guichets, les coups de téléphone et les courriels. Il ne s'agissait évidemment pas là de contacts individuels, et pourtant, ces chiffres

sont en constante augmentation depuis 2009, année des premières statistiques. La centrale de mobilité n'est décidément plus ce bureau rose, orné d'un grand «M» qui soulève plus de questions qu'il n'en résout. Les centrales de Luxembourg-Gare et de Belval-Université sont en effet devenues les principaux points de chute des usagers du bus et du train. La centrale de mobilité est aussi la principale enseigne de la Communauté des transports (Verkéiersverbond), et en 2011, celle-ci a beaucoup investi dans la visibilité. Sur le terrain, c'est-à-dire dans les écoles, les entreprises, les foires, mais aussi sur la toile.

Le site web de la centrale de mobilité a été entièrement refait au courant de l'année dernière. L'outil central du site reste l'horaire intégré, qui permet de trouver un tra-

jet personnalisé en temps réel, en saisissant simplement une adresse de départ et d'arrivée dans le moteur de recherche. Mais visuellement, la Communauté des transports a su apporter davantage de clarté et de convivialité. De plus, une application pour smartphone a été lancée.

### La référence absolue chez les jeunes

Cet investissement dans les nouvelles technologies a porté ses fruits. «Fin 2011, 33 000 personnes avaient déjà téléchargé l'application, aujourd'hui nous sommes à 50 000. Nous avons pu constater que notre site web est devenu la référence absolue des jeunes gens», se réjouit Gilles Dostert, le directeur général de la Communauté des transports. Selon l'expert, le changement

d'opinion gagne toujours plus de terrain. Bref, les transports en commun perdent lentement mais sûrement leur vieille image. «En 2011, nous avons pu enregistrer une hausse du nombre d'usagers du transport en commun transfrontalier, ainsi que de ceux qui ont recours à la mobilité douce (NDLR: vélo, marche à pied)», explique Gilles Dostert.

Entre 2010 et 2011, les opérations de ventes, réalisées dans les deux centrales de mobilité, ainsi que les automates de vente, ont effectivement augmenté de 15 %. La même tendance a pu être observée au niveau du M-Pass, le passepartout mobilité. Cet abonnement à tarif réduit pour salariés a pour objectif de sensibiliser les entreprises aux transports en commun. Et ça fonctionne : depuis son lancement en 2009, tous les in-

scrits ont renouvelé leur abonnement d'année en année. En 2011, la Communauté des transports a souscrit à 39 nouvelles conventions avec des entreprises, ce qui concerne au total 1 626 personnes. Enfin, 3 352 M-Pass ont circulé en décembre 2011, tendance à la hausse. «Les entreprises sont toujours plus nombreuses à comprendre qu'il vaut mieux soutenir ses salariés dans l'utilisation des transports en commun que d'investir dans des places de parking», conclut Gilles Dostert. Son objectif pour cette année, voire au-delà, est clair : renforcer la Communauté des transports en tant que passerelle entre la stratégie de la mobilité du gouvernement et les besoins locaux des usagers.

Christiane Kleer,  
Le Quotidien

FNCTTFEL

Landesverband

Landesverband, Eisenbahnen, Öffentlicher Dienst, Pensionierte

Unsere neue Webseite:  
[www.landesverband.lu](http://www.landesverband.lu)

Aktuelles

Newsletter  
gut informiert

Medien  
herunterladen



Zesumme staark!

Newsletter | Mitglied werden | Agenda | Mediathek | Links | Kontakt



Dieselben Probleme bei AVL, CFL und TICE

# Unterredung mit der Zollverwaltung



Vlnr: Yannick Jacques, Präsident des Sektors Öffentlicher Dienst; Pascal Hansen, Gewerkschaftssekretär; Alain Bonifas, Vorstandsmitglied der AVL-Sektion; Alain Sertic, Sekretär der TICE-Sektion; Patrick Liebetegger, beigeordneter Direktor der „Douanes et Accises“; Guy Loesch, Divisionschef; Carlo Elter, Präsident der AVL-Sektion

Vor kurzem trafen sich Verantwortliche der Bussektionen des Landesverbandes mit der Zollverwaltung zwecks Klärung der Interpretationen der EU-Direktiven 561/2006 und 2002/15, welche die Arbeitszeiten regeln.

Im Vorfeld hatten sich die Verantwortlichen der Bussektionen konzentriert und es stellte sich heraus, dass die Probleme der drei Bussektionen (AVL, CFL und TICE) die gleichen seien.

## EU-Direktive 2002/15 über die Definitionen der Arbeitszeiten

Die Direktive 2002/15 welche die Arbeitszeiten definiert, wird von den Betrieben so ausgelegt, dass laut der Definition der Lenkzeit, dieses nur der Fall ist wenn die Räder des Busses in Bewegung sind, und die Zeit an welche z.B. der Bus sich an einer roten Ampel oder an einer Haltestelle befindet, nicht als

Lenkzeit sondern als andere Tätigkeiten zu bewerten sei, so wie es vom Digitalen Fahrtenschreiber aufgezeichnet wird. Diese Direktive besagt ebenfalls, dass andere Tätigkeiten und Lenkzeiten kombiniert, bis zu 6 Stunden dauern können, falls die Lenkzeit von 4,5 Stunden nicht überschreitet wird und somit danach nur 30 Minuten Ruhezeit geschuldet sind.

## Stellungnahme der Zollverwaltung

Die Herren Liebetegger und Loesch der Zollverwaltung, waren mit uns einverstanden, dass diese Darlegung der Direktive, bestimmt nicht der Sinn gewesen sei. Beide Direktiven (561/2006 und 2002/15) seien nur da, um die Fahrer zu schützen, und die Sicherheit auf den Straßen zu garantieren.

In einer schriftlichen Stellungnahme der Zollverwaltung, welche man uns nach der Unterredung, zukommen ließ, heißt es,

## Zitat:

Ainsi et pour répondre à la question soulevée lors de notre entrevue concernant la nature du temps passé par le conducteur d'un autobus en service régulier lors de l'attente dans un embouteillage, aux feux rouges et à l'arrêt bus pour permettre aux passagers la montée et la descente du véhicule, l'Administration des douanes et accises vous confirme qu'il s'agit en l'occurrence de l'activité de conduite.

L'Administration des douanes et accises se doit de concéder que l'appareil tachygraphe n'enregistre pas le temps de conduite mais seulement le mouvement du véhicule.

En effet, l'appareil tachygraphe vérifie en fait si les roues tournent et enregistre ainsi comme conduite (symbole volant) seulement les secondes où l'autobus se déplace. Si les roues ne tournent pas et que le véhicule s'arrête, indifférem-

ment de la cause et de la situation, l'appareil tachygraphe change immédiatement sur autre travail (symbole marteaux).

La réactivité informatique des tachygraphes modernes, dont les producteurs se vantent, combinée avec les précisions techniques communautaires relatives à la pratique d'enregistrement donne lieu à des situations où un conducteur se trouvant derrière son volant en plein trafic de ville ne conduit pas d'un point de vue enregistrement mais est en train de faire une autre tâche.

Cette méthodologie d'enregistrement, qui assure de parcourir, peu importe combien de temps un conducteur est derrière son volant, un maximum de distance kilométrique, semble produire surtout un effet aberrant du point de vue sécurité routière dans le cadre du transport en commun service régulier. D'après certains, l'aberrance, bien réelle sous certaines hypothèses, trouve son

comble lorsque une dizaine de minutes passée par le conducteur derrière le volant en plein ville dans du trafic intense se trouve réduite à une minute de conduite enregistrée....

## Beide Direktiven nicht für den regulären Linienverkehr

Sowohl der Landesverband als auch die Zollverwaltung waren sich einig, dass beide Direktiven, für den Internationalen Güter- und Personentransport gedacht seien, jedoch nicht für den regulären Linienverkehr.

Wir werden nochmals bei unserem Transport Minister intervenieren, damit diese Direktiven auf EU-Ebene, endlich auch die Sicherheit im regulären Linienverkehr garantieren.

## Yannick Jacques, Präsident des Sektor Öffentlicher Dienst

TICE

# Wichtige Beschlüsse der Sommermonate

Gleich zu Beginn wurde die neue Personalvertretung des TICE mit der harten Realität der Betriebsführung konfrontiert. Das Werkstattpersonal sieht derweil der Umsetzung der Audit Beschlüsse ohne Illusionen entgegen und erlebte, ganz nebenbei die Abschaffung ihrer Kleiderprämie.

Die Audit-„Diagnose“ des Fahrdienstes liegt nun ebenfalls vor. Die Ergebnisse dieser beiden Studien fallen äußerst bescheiden aus und sind sicher nicht ausreichend um die Schwächen des Betriebes grundlegend zu beheben. Bei der Besetzung von internen Posten, zeigte die Betriebsleitung dann ebenfalls unmissverständlich wo ihre eigenen Interessen liegen.

## Kleidergeld abgeschafft!

Der jährliche Kleiderzuschuss für die Handwerker, wurde Ende der 80er Jahre vom Landesverband durchgesetzt. Dieser wurde erforderlich weil die Vergabe mit Arbeitskleidung, im Vergleich mit dem Fahrdienst, sehr knapp bemessen war und die unterschiedli-

chen Arbeiten im Atelier jeweils eine spezielle Ausstattung erforderten. Somit konnte jeder Handwerker sich, entsprechend seiner Funktion und seiner Bedürfnisse im Dienst, selbst einkleiden. Finanziell entsprach diese Aufwendung in etwa der „Prime d'encouragement“ des Fahrdienstes, die in den Handwerker- und administrativen Karrieren, leider in dieser Form nicht vorgesehen ist.

Zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten, wurde dieser Zuschuss jährlich in Form eines „Gutscheins“ vergeben, bis nun ein fleißiger Beamter diese Praxis stoppte und den neuen Ausschusspräsidenten zu einem Brief an das TICE-Büro anregte, in dem die „Ausbezahlung“ einer „Prime d'encouragement“ gefordert wurde. Abgesehen davon, dass nie etwas direkt „ausbezahlt“ wurde, und es auch nie eine solche „Motivationsprämie“ für das Atelier gab (und rechtlich hätte geben können), hat dieser Brief dieses Thema zu einem offiziellen Tagesordnungspunkt im Büro gemacht. Die direkte Folge dieses Dilettantismus war die vorläufige Abschaffung dieses Zuschusses.

Natürlich hätte dieses Problem im Vorfeld, zwischen den Präsidenten von P.V. und TICE geklärt werden, und hätte nie zu einem Diskussionspunkt innerhalb des Büros werden dürfen. So, wie wir diesen Kleiderbonus seinerzeit durchgesetzt haben, hätte man ihn jetzt auch verteidigen müssen. Die FGFC wusste es anscheinend besser, hängte den Fall an die große Glocke und nun können die Handwerker die Zeche zahlen! Eine Erregungenschaft die wir durchgesetzt hatten und fast zwanzig Jahre lang bewahren konnten, wurde von Ihnen in nur einem Monat verspielt ...

## Zur Vergabe von internen Posten

Die Besetzung von internen Posten geschieht beim TICE über Ausschreibungen, bei denen die interessierten Mitarbeiter ihre Kandidatur stellen können. Das Dienstalter ist normalerweise das entscheidende Kriterium, allerdings werden nun vermehrt auch spezielle Kenntnisse und Eigenschaften gefordert. Das Problem besteht nun darin, dass der Betrieb ein eindeutiges Interesse daran hat, fahruntaugliche Busfahrer auf diese Posten zu platzieren! Er kann

sich dabei auf das G.-H. Reglement vom 5. März 2004 (Art.10+11) stützen, das speziell für diese Situationen geschaffen wurde. Und genau das ist nun bei der Besetzung des Hausmeisterpostens geschehen. Ein teilinvalidierter Fahrer wurde für diese Stelle bevorzugt, weil der Betrieb diesen nun aus dem Effektiv nehmen, und als Ersatz einen neuen Fahrer einstellen kann.

Damit in Zukunft, und vor allem auch in der Werkstatt, überhaupt noch ein normaler Zugang zu erleichterten Posten möglich bleibt, ist der Ausschuss dringend gefordert eine diesbezügliche Vereinbarung mit dem Patronat anzustreben. Ohne eine solche Einigung wird es in Zukunft sehr schwierig werden, gesunden Handwerkern und Fahrern den Zugang zu besseren Arbeitsposten zu erhalten.

Um dabei überhaupt Tritt fassen zu können, ist es absolut notwendig alle statutarischen und rechtlichen Mittel auszunutzen, um sich Gehör zu verschaffen. Die schriftlichen „Avis“ (bewertende Gutachten), sind dabei weder für die Galerie noch den Papierkorb gedacht, sondern sie sind Teil einer Proze-

dur und die Voraussetzung, um sich notfalls an höhere Instanzen zu wenden oder in weiteren Verhandlungen seinen Standpunkt zu behaupten. Bei der Besetzung des Hausmeisterpostens, hat der P.V.-Präsident das anscheinend nicht für notwendig erachtet, denn es wurde kein offizielles, schriftliches Avis der Personalvertretung abgegeben. Man hat sich auf verbale „Mitteilungen“ und das Avis der Personalkommission verlassen, deren Mitglieder dann allerdings in der Komitee-Tagung ihre Meinung änderten.

Für uns als Sektion des Landesverbandes müssten folgende Kriterien beachtet werden: Erstens: dass alle Posten offen ausgeschrieben werden und sowohl eine klare Beschreibung der Arbeit wie der Bedingungen für die Kandidatur, veröffentlicht werden. Zweitens: dass das Personal aus den betreffenden Betriebsbereichen, wie z.B. Werkstatt u. Fahrdienst, für Posten in ihren Sektoren jeweils den Vortritt haben sollen. Drittens: dass das Dienstalter ein zentrales Kriterium für die Vergabe bleiben soll.

Alain Sertic

Stärkung der Eisenbahninfrastruktur  
Luxemburg – Deutschland

## Sehr geehrter Herr Minister Lewentz,

die Stärkung und der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Luxemburg und Deutschland sowie der korrespondierenden Schienenverkehrsverbindungen sind dringend erforderlich. Der Verkehrsträger Schiene ist auf den betreffenden Relationen aufgrund der schlechten infrastrukturellen Bedingungen erheblich benachteiligt im intramodalen Wettbewerb zur Straße. Die Schienenverkehrs-anbindung Luxemburgs ist vor dem Hintergrund der Bedeutung der Region Luxemburgs für und innerhalb der EU und der stetig steigenden Pendlerverkehre jedoch von besonderer Bedeutung. Diesbezüglich hat am 19. Juli 2012 ein Austausch zwischen der Eisenbahnergewerkschaft FNCTTFEL-Landesverband und der AfA SPD Be-

triebsgruppe Eisenbahnen stattgefunden. Vor diesem Hintergrund möchten wir mit Ihnen im Rahmen eines Gedankenaustauschs gerne über die vorhandenen Möglichkeiten sprechen, diese Situation nachhaltig zu verändern. Wir bitten Sie daher um Unterbreitung entsprechender Terminvorschläge.

Mit solidarischen Grüßen

Guy Greivelding  
Präsident FNCTTFEL-  
Landesverband

Karl-Heinz Zimmermann  
Vorsitzender der AfA SPD  
Betriebsgruppe Eisenbahner

### Interna

#### Außerordentlicher Kongress am 9. Oktober 2012 Beginn 17 Uhr

Provisorische Tagesordnung

1. Eröffnung des Kongresses durch den Präsidenten Guy GREIVELDING
2. Mandatsprüfung
3. Wahl des Kongressbüros
4. Einsetzung einer Wahlkommission
5. Genehmigung der Tages- und Geschäftsordnung
6. Statut des Genossenschaftsbundes, Vorstellung des Projektes, Diskussion und Beschlussfassung
7. Statut des Berufsverbandes, Vorstellung des Projektes, Diskussion und Beschlussfassung
8. Wahlen für die Posten des/der Generalsekretär/in, des/der General-kassierers/in, eines/er Zentralsekretärs/in mit gewerkschaftlichen Aufgaben und des/der Zentralsekretärs/in des Sektors Eisenbahnen.
9. Gewerkschaftspolitische Stellungnahme des Verbandspräsidenten
10. Diskussion und Verabschiedung einer Resolution
11. Abschluss des Kongresses
12. Internationale

Die Verbandsleitung

#### Protestbrief

## Dear Dr Dlamini

Arrests of the members of ITF-affiliated Swaziland Transport & Allied Workers' Union

As an affiliate of the International Transport Workers' Federation, and on behalf of the 690 unions and over four and a half million transport workers that comprise the ITF family, we are writing to you to express our deep concern over the recent aggressions and arrests towards the members of ITF-affiliated Swaziland Transport & Allied Workers' Union by your authorities.

On 30 July 2012, the union's legal officer, Bazel Tfwala was arrested by the police without charges upon his court appearance and remains in custody until 6 August when his verdict will be delivered. On the same day, Simanga Shongwe, General Secretary of SWATU was detained whilst protesting Tfwala's arrest and was driven 30km away from Manzini where he was thrown out of the vehicle by the police without protection or access back to the capital. Earlier, the union's organiser, Sticks Nkambule was detained temporarily after a transport strike on 16 - 17 July.

A recent ITF Conference held in Durban, South Africa on 24 - 25 July brought together more than

30 representatives of road transport workers unions from all part of Africa and unanimously adopted an emergency resolution which expressed its full support and solidarity towards the workers and trade unions in Swaziland to conduct their legitimate duties without any fear or oppressions by the state. The ITF shall be circulating this important decision to all the members of its federation, in Africa and globally. ITF sister organisations in the international trade union movement as well as the International Labour Organization (ILO) will be duly informed of this decision.

We demand the immediate and unconditional release of Bazel Tfwala. We strongly urge you to take positive and decisive action to find peaceful solutions to the current labour conflicts in Swaziland and towards the implementation of basic workers' rights, such as freedom of association, as well as the rights to assemble, to bargain collectively and to take strike actions as enshrined in the core Conventions of the ILO.

Yours sincerely

Guy GREIVELDING  
president

Carlo THISSEN  
general secretary

Deutschland - Luxemburg

# Grenzüberschreitende Anbindungen



Ende Juli empfing die Verbandsleitung eine Delegation der Betriebsgruppe Eisenbahn der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD unter der Leitung ihres Vorsitzenden Karl-Heinz Zimmermann.

Das Gespräch drehte vor allem um die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Deutschland und Luxemburg, die von beiden Seiten als ungenügend und unattraktiv vor allem auf langer Distanz gewertet werden. Diese Situation wird sich weiter verschlechtern, wenn bei Anbindung Luxemburgs an den Rheinland-Pfalz-Takt alle Verkehre in Koblenz enden werden.

Der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Igel und Igel-West respektive die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 90 Kmh, dies mit einer finanziellen Luxemburger Beteiligung von acht Millionen, werden sicher das Angebot für die Pendler verbessern. Doch alleine damit wird der Anschluss an das deutsche Fernverkehrsnetz nicht besser. Der Landesverband und die AfA-Delegation (alle EVG-Funktionäre und Mitglieder) fordern so attraktive direkte Fernverbindungen zwischen Luxemburg und Frankfurt am Main.

Bei dem anschließenden Gespräch mit dem Arbeitskreis Marc Zanussi der LSAP wurden diese berechtigten Forderungen noch einmal

vertieft. Um eine wirkliche Attraktivität der direkten Verkehre zwischen Luxemburg und Frankfurt am Main über Koblenz herbeizuführen, wird der Einsatz von ICE-Zügen gefordert.

Am 13. September 2012 werden der Vorsitzende der AfA-Eisenbahner Karl-Heinz Zimmermann, der LSAP-Abgeordnete Roger Negri und der FNCTTFEL-Präsident Guy Greivelding im Ministerium in Mainz dem Verkehrsminister von Rheinland-Pfalz Roger Lewentz diese berechtigten Forderungen vorbringen.

### Interna

#### Außerordentlicher Kongress am 9. Oktober 2012

Ausschreibung von Wahlen für vakante Posten in der Verbandsleitung gemäß Kapitel 7 der Verbandsstatuten.

Folgende Posten sind ausgeschrieben:

- Posten des/der Generalsekretärs/in.
- Posten des/der Generalkassierers/in.
- Posten eines/er Zentralsekretärs/in mit gewerkschaftspolitischen Aufgaben.
- Posten des/der Zentralsekretärs/in des Sektors Eisenbahnen.

Die Wahlen erfolgen in geheimer Abstimmung auf dem außerordentlichen Kongress des FNCTTFEL-Landesverbandes, der am Dienstag, den 9. Oktober 2012 um 17.00 Uhr im Festsaal des Casino Syndical in Luxemburg-Bonneueg stattfindet.

Die Kandidaten/innen für die obengenannten Posten müssen laut Artikel 36 der Verbandsstatuten gewählte Mitglieder des Verbandsrates sein.

Die Kandidaturen müssen gemäß Artikel 93 der Verbandsstatuten folgende Angaben enthalten:

- Name und Vorname
- Geburtsdatum
- Genaue Adresse
- Bezeichnung der Dienststelle
- Datum der Kandidatur
- Unterschrift des/der Kandidaten/in

Laut Artikel 93 der Verbandsstatuten sind die Kandidaturen bis spätestens zum Freitag, den 21. September 2012 an den Präsidenten der Kontrollkommission unter folgender Anschrift zu richten:

Georges Melchers  
Präsident der Kontrollkommission des FNCTTFEL-Landesverbandes  
63, rue de Bonnevoie / L-1260 Luxembourg

Die Verbandsleitung

Runder Geburtstag

# Hary Ackermann wurde 90



Am 25. Juli 2012 wurde Hary Ackermann 90. Zu dieser Gelegenheit hatte er am 29. Juli 2012 seine Familie sowie viele Freunde, besonders aus dem FNCTTFEL-Landesverband und aus der LSAP, zu einem geselligen Nachmittag in den Festsaal des Seniorenwohnheimes nach Hamm eingeladen. Seine Tochter Rolande hatte sich liebevoll um die Organisation gekümmert.

Hary Ackermann kann stolz auf ein gut gefülltes aktives Leben zurückblicken. So wie viele junge Menschen seines Jahrgangs litt er unter den Nazis, denen er sich nie unterwarf. 1940 verweigerte er den Hitlergruß und wurde daraufhin nicht bei der Eisenbahn eingestellt. Den Schluss den 2. Weltkrieges erlebte er als Refraktär.

Nach der Einstellung bei der Eisenbahn verschrieb sich Hary der Gewerkschaftsarbeit. Schon am 1. Oktober 1944 wurde er Mitglied des Landesverbandes. Er wurde

schnell militant und diente so seiner Gewerkschaft in der Personalvertretung der „Exploitation“, in der Zentraldelegation, im CFL-Verwaltungsrat. Er war Jahrzehnte lang Mitglied des Verwaltungsrates der Vereinigung Luxemburg. Des Weiteren war er Mitglied der Personalvertretung in der Eisenbahnerkrankenkasse „Entraide Médicale“ sowie auch der Privatbeamtenkammer. Einige Zeit vertrat er den Landesverband in den Vorständen dieser beiden Institutionen.

1954 wurde Hary Mitglied des Verbandsrates. Von 1966 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1978 war er 2. Vizepräsident des Landesverbandes.

Neben seinem gewerkschaftlichen Wirken war der Jubilar viele Jahre für die LSAP aktiv. 1968 wurde er in den hauptstädtischen Gemeinderat gewählt. 1979 war er ein erstes Mal für 3 Monate in der Abgeordnetenkammer. 1984 und 1989 wurde er über ein Direktmandat in das Hohe Haus gewählt.

Hary Ackermann war aber nicht nur Gewerkschaftler und Politiker. Er war auch ein ausgezeichneter Radsportler, fuhr die „Tour de France“, die „Tour de Suisse“. Auch war es ihm gegönnt in den luxemburger Farben bei der Weltmeisterschaft in Reims zu fahren. Lange Jahre führte er als Präsident den VS Hamm. Auch Fußball spielen konnte er. Etliche Jahre trug er den Dress des „Grönnesche Football“.

Seit einiger Zeit lebt Hary im Seniorenwohnheim in Hamm. Trotz seines hohen Alters interessiert er sich immer noch für die Gewerkschaftsarbeit und die Politik.

Neben den schon bei der sympathischen Feier überbrachten Glückwünschen, wünschen dir deine Freunde des Landesverbandes noch viele glückliche Jahre bei bester Gesundheit. Also auf den nächsten runden Geburtstag!

Guy Greivelding

Ein großer Gewerkschafter

# John Castegnaro zum Gedenken

Im Alter von nur 67 Jahren verstarb John Castegnaro in der Nacht zum vergangenen 16. Juli. Obschon wir wussten, dass John schon einige Zeit an Krebs erkrankt war, traf uns diese Nachricht schwer. Sein Tod hinterlässt eine große Lücke in der freien Gewerkschaftsbewegung in Luxemburg.



John erkennt sehr früh die Wichtigkeit der gewerkschaftlichen Arbeit. Mit 19 Jahren engagiert er sich beim LAV. Mit 32 Jahren wird er Generalsekretär des LAV und noch im selben Jahr 1976 Präsident der CGT-L, welche den LAV, den FNCTTFEL-Landesverband und den Buchdruckerverband FLTL vereint. 38 Jahre steht er dem freien Gewerkschaftsbund vor. Im Herbst 1976 fordert er eine starke nationale Institution, die sich der schweren Krise in der Stahlindustrie annehmen soll. Aus seiner Idee heraus wird ein Jahr später die Tripartite geboren.

Eine nächste Etappe in seinem gewerkschaftlichen Leben ist die Gründung des OGBL, dessen Präsident er bis November 2004 bleibt.

Neben seinem gewerkschaftlichen Wirken ist John ein engagierter Verfechter des Tageblatt. Bis zu seinem Ableben steht er dem Editpress-Verwaltungsrat als stolzer Präsident vor. Das neue Druckzentrum auf „Sommet“ ist sicher das spektakulärste Projekt in seiner Amtszeit, in der er auch viel Wert auf den Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen legt. Leider ist es ihm nicht mehr gegönnt im nächsten Jahr das 100. Jubiläum des Tageblatt mitzuerleben.

2004 wird John auf der Süd-Liste der LSAP ins Parlament gewählt. Doch ist das nicht seine Welt. Die Fraktionsdisziplin ist nicht die Sache des Gewerkschaftlers Castegnaro. 2009 verzichtet er auf eine erneute Kandidatur.

In all seinen Jahren des Wirkens schreibt „Casteg“ ein großes Stück luxemburgische Gewerkschaftsgeschichte. Wir haben mit John über diese vielen Jahre hinweg eine gute kollegiale Zusammenarbeit gehabt, auch wenn wir manchmal über unsere verschiedenen Ansichten heftig diskutiert haben. Gemeinsames Ziel ist jedoch immer gewesen zum Wohle des Salaris zu arbeiten. So auch zum Beispiel seine Unterstützung bei unserem Kampf für die Nordstrecke. Lange Jahre auf den 1. Mai-Manifestationen setzen sich der LAV und danach der OGBL und der FNCTTFEL-Landesverband sowie die FLTL engagiert für die Rechte der Arbeitnehmerschaft ein. „Casteg's“-Reden lassen die Politiker stets aufhorchen.

Nun hat John uns für immer verlassen. Die Gewerkschaftsbewegung in Luxemburg, vor allem sein OGBL, hat einen unentwegten Kämpfer verloren. Den Stempel, den er der Gewerkschaftspolitik in fast einem halben Jahrhundert aufgedrückt hat wird sicher nicht verblassen.

Lieber John, deine Freunde vom FNCTTFEL-Landesverband werden dich und dein Wirken in bester Erinnerung behalten.

Guy Greivelding

Die Gewerkschaften werden sich zu wehren wissen

# Austerität ist nicht die Lösung (1)

Ende Juli informierte der Finanzminister über die rezentesten Zahlen zur Entwicklung der öffentlichen Finanzen. Die Ausgaben waren auch im 2. Trimester schneller gewachsen als die Einnahmen. Für das erste Halbjahr 2012 hat Frieden ein Defizit beim Zentralstaat von 415 Millionen Euro errechnet. Auf das ganze Jahr hochgerechnet, könnte das Defizit auf eine Milliarde anwachsen. Vorausgesetzt man hat sich nicht, wie so oft in der Vergangenheit, verrechnet.

In den ersten sechs Monaten wäre die Defizitsteigerung vor allem auf die Ausführung der bestehenden Gesetze zurückzuführen. So seien die Sozialausgaben Arbeitslosengeld und RMG um 12,8 Prozent gestiegen. Die Automatismen bei den beim Staat Beschäftigten hätten 72 Millionen mehr gekostet als vorgesehen, und die Ausgaben für Investitionen wären um 42 Millionen Euro gestiegen.

Auf der Einnahmeseite wären die Betriebssteuern rückläufig. 120

Millionen weniger an Kollektivsteuern. Das entspräche einem Minus von 13% gegenüber der Vorjahresperiode. Die Mehrwertsteuer hätte 40 Millionen Euro mehr eingebracht. Usw.

Die Tatsache, dass einer EU-Verordnung nach, ab 2015, die niedrige Mehrwertsteuer in der E-Commerce-Branche erhöht werden müsste, gab Frieden die Gelegenheit seinem Ruf als Schwarzmalder der Nation gerecht zu werden. Das zu erwartende Einbrechen der Mehrwertsteuereinnahmen deutete er als den größten Einbruch in den letzten Jahrzehnten.

Und so war er auch wieder bei seinem beliebtesten Thema, der „Abbau des Defizits“ und weiteren Sparmaßnahmen. Ja, er meinte gar die Bevölkerung sei bereit im Interesse des Landes zu verzichten. Na ja, wenn er sich da aber nicht einmal mehr geirrt hat.

## Schwarzmalerei

Er warnte vor einem Abgleiten Luxemburgs in eine Situation wie momentan in Griechenland, Portugal und Spanien. Ob er das wohl seriös gemeint hat?! Man kann durchaus daran zweifeln, konnten

wir doch einige Tage später im „tageblatt“ unter dem Titel „Luxemburg bleibt Musterschüler bei den Schulden“ lesen, dass Luxemburg, mit über 20% Staatsschuld am Bruttoinlandsprodukt (BIP), immer noch eines der am wenigsten verschuldeten Länder ist.

Unser Land hatte die dritt niedrigste Schuldenquote in der gesamten EU. Im 1. Quartal dieses Jahres lag die Staatsverschuldung bei 20,9%. Estland hatte die beste Note mit 6,6% und Bulgarien lag an zweiter Stelle mit 16,7%.

Deutschlands Schulden lagen bei 81,6%, Frankreichs Schuldenstand lag bei 89,2% und Belgien hatte mit 101,8% die Hundertprozentmarke überschritten.

Aus den neuesten Zahlen des europäischen Statistikinstituts Eurostat geht auch hervor, dass Griechenland mit 132,4% mit Abstand die größte Verschuldung hatte. Mit 123,3% hatte Italien ebenfalls einen hohen Schuldenstand, so wie auch Portugal mit 111,7% und Irland mit 108,5%.

Man sollte hier auch nicht versäumen die großen Anstrengungen zu erwähnen die Griechenland bereits

machte um seinen Schuldenstand zu drücken. Dieser ging in der Tat um 33 Prozentpunkte im Vergleich zum vorigen Quartal zurück.

## Der EGB klagt an

Der Europäische Gewerkschaftsbund unterstützt fünf Klagen gegen den griechischen Staat betreffend die im privaten wie im öffentlichen Sektor aufgezwungenen starken Reduzierungen der Pensionen. Die Klagen wurden dem Europäischen Komitee der sozialen Rechte vorgelegt.

Besagtes Komitee ist das Hauptkontrollorgan der Europäischen Sozialcharta des Europarats.

Der EGB vertritt die Meinung, dass die die Pensionen betreffenden Austeritätsmaßnahmen die von Griechenland in Kraft gesetzt wurden, wichtige durch die Europäische Sozialcharta garantierte Bestimmungen verletzen, und hier vornehmlich die Artikel 12§3 über das „Recht auf soziale Sicherheit“ und 31§1 über die „Einschränkungen“. Die Austeritätsmaßnahmen waren der griechischen Regierung auf Grund eines Berichtes der Troika (Europäische Kommission, Europäische Zentralbank und Inter-

nationaler Währungsfonds) aufgezwungen worden.

Der Europäische Gewerkschaftsbund wird alle Verletzungen der sozialen Grundrechte genauestens verfolgen, hauptsächlich solche die sich auf Grund von Antikrisenmaßnahmen ergeben.

Roby MEIS

Redaktionsschluss für die nächste Nummer des

**„Le Signal“**

Dienstag, 11. September 2012

Unterwegs

## Sommerreise nach Lugano



Die Busfahrt über den Gotthardpass ist für sich schon eine Reise wert. Dies sieht man schon an den erwartungsfrohen Gesichtsausdrücken der Teilnehmer.



Nach einem ausgedehnten Rundgang durch die hoch interessanten Anlagen von Swissminiatur in Melide am Luganosee gönnt man sich gerne eine kleine Auszeit.

Das Angebot zur diesjährigen 6tägigen Reise nach Lugano hatte großes Interesse bei unseren Mitgliedern erweckt. So mussten erstmals zwei Gruppen gebildet werden, um den 70 Interessierten eine Teilnahme zu ermöglichen.

Das fast tropische Klima trug dann auch wesentlich dazu bei, die drei mehrstündigen Schiffsfahrten auf dem Lugano-, dem Como- und dem Lago Maggiore optimal zu gestalten.

Aufenthalte in Como, Ascona, Locarno, Luino und Menaggio rundeten den Aufenthalt ab.

Weil der Aufenthalt im Hotel International au Lac keine Wünsche offen ließ, waren alle Teilnehmer voll des Lobes über die Organisation und versprachen auch nächstes Jahr wieder dabei zu sein.

Diese Gelegenheit bietet sich schon am 6. Oktober bei Gelegenheit der Pensioniertenfeier, die gemeinsam mit der Feier für die zu ehrenden Mitglieder des Landesverbandes veranstaltet wird, und wobei das Programm für den Ausflug 2013, nebst Einschreibungen, vorgestellt wird.

Arma



Die zwei Grazien aus dem hohen Norden genießen die Schiffsfahrt auf dem Lago Maggiore

Sektor Pensionierte

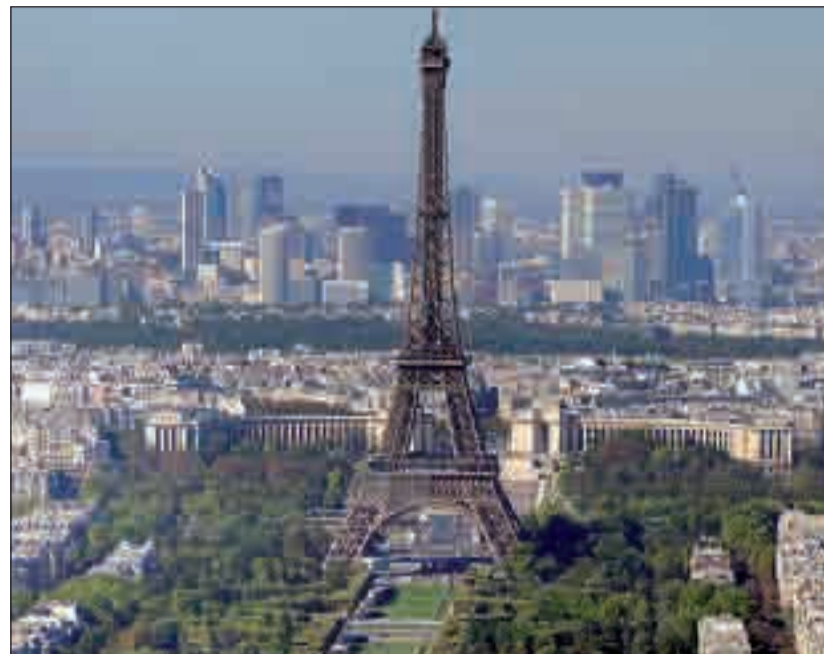
## Am 12. September 2012 nach Paris

Wegen Absage von Teilnehmern stehen zwei Plätze zur Verfügung. Eventuelle Interessenten sollen sich sofort bei Arendt Marcel (Tel. 31 88 46 oder 691-31 88 36) melden.

Der Teilnehmerbeitrag beläuft sich auf 83 € für FIP-Karteninhaber und 163€ für weitere Teilnehmer.

Allen Teilnehmern zur gefälligen Mitteilung, dass aus Gründen, die unabhängig von unserem Willen sind, die Heimreise mit TGV um 15.40 Uhr angetreten werden muss. Auch wird daran erinnert, dass die FIP-Karte unbedingt mitgeführt werden muss, ansonsten eine Nachzahlung droht.

Der Vorstand des Sektors Pensionierte



### Vereinigungen

Vereinigung Kleinbetingen-Mamer

## Reise nach Villanders

Mehrtagesreise vom 16. bis 22. September 2012 nach Villanders (Südtirol).

(Tel. 31 88 46 oder 691-31 88 36) melden.

Die Überweisung geschieht auf das Bankkonto:

Teilnehmerbeitrag:

Association Kleinbetingen-Mamer  
BCEE LU39 0019 2800 0582 4000

Wegen Absage sind noch 2 Plätze frei. Interessenten sollen sich umgehend bei Arendt Marcel

Für Vereinigungsmitglieder: EZ 623€ - DZ 531€. Nichtmitglieder zahlen jeweils 40 € zusätzlich.

Die Vereinigung Kleinbetingen-Mamer

Vereinigung Ettelbrück

## Ausflug nach Heidelberg und Speyer

Am Wochenende vom 30. Juni und 1. Juli 2012 machten sich sechzehn Kollegen und Kolleginnen unserer Vereinigung Ettelbrück auf den Weg nach Heidelberg und Speyer.

Um 7.00 Uhr starteten wir und unterwegs wurde eine Kaffeepause eingelegt. Bis zur Besichtigung des Schlosses am Nachmittag stand bei Ankunft in Heidelberg jedem Teilnehmer Zeit zur freien Verfügung. Es fand dann eine Besichtigung des Schlosses statt. Unsere einheimische Reiseleiterin erklärte uns - bei sehr warmem Wetter - den Ablauf der Jahre was das Schloss schon so erlebt hat. Die Aussicht, die einem von oben auf die Stadt Heidelberg geboten wird, ist einfach gigantisch. Das Lied „Ich hab mein Herz in Heidelberg verloren“ stimmt ganz genau, wenn man die Stadt von oben sieht. Trotz eines heftigen Unwetters konnten wir bei einem guten und deftigen Abendessen das Nachtleben noch ein wenig genießen.

Am zweiten Tag nach Speyer

Am Sonntag nach dem Frühstück ging die Reise dann weiter nach Speyer zum technischen Museum. Hier hatten wir dann Zeit und Lust bis nachmittags, was einfach nicht reicht um alles genau zu begutachten es ist einfach so viel anzuschauen. Die drei Stunden vergingen wie im Flug. Es ist wirklich alles vorhanden vom Jumbo,



Zufriedene Gesichter während des gelungenen Ausflugs

der Antonov, dem Seenotrettungskreuzer bis hin zur ersten Vespa und so weiter.

Eine Hinfahrt lohnt sich allemal, man sollte nur genügend Zeit einplanen dies gilt natürlich auch für die Stadt Heidelberg. Am Abend wieder in Ettelbrück angekommen ließen wir den Wochenendausflug mit einem Abendessen ausklingen und gaben uns ein Wiedersehen beim Ausflug 2013.

Von dieser Stelle noch ein großes Dankeschön an unsere Reisebetreuerin und das Busunternehmen.

E. Stirn

### 2013 nach Obernai

Unser Ausflug findet nächstes Jahr am 14. und 15. Dezember 2013 statt. Vorgesehen ist der Weihnachtsmarkt in Obernai.

Nähere Informationen werden unseren Vereinigungskameraden und Kameradinnen noch mitgeteilt. Das Datum kann sich jeder jetzt schon merken.

AS CFL Leichtathletik

# 29<sup>er</sup> CFL Feulener Lauf

Die 29. Auflage des CFL in Feulen stand dieses Jahr ganz im Zeichen von Jos Schuster, langjähriges Mitglied unserer Laufsektion, welcher uns leider 2 Tage vor dem Lauf für immer verließ.

Jos Schuster war eine treibende Kraft unseres Vorstandes und deshalb wurde, in Gedenken an Jos, vor dem Start eine Schweigeminute eingelegt.

Anschließend liefen 27 Läufer die 10km, welche dieses Jahr jedoch aus organisatorischen Gründen nicht als Meisterschaft gewertet wurden.

J. Bourgraff



Jos Schuster

Feulener Lauf 2012



## Weiteres Programm unserer Laufabteilung

30.09.2012: Straßenlauf in Benešov (Tschechien)

06.10.2012: 10. Jogging & Walking géint de Broschkriibs - Abbaye Neumünster Luxemburg (auf einem Parcours von 4km entlang der Petrus - es erfolgt keine Zeitnahme)

Wer Lust hat an einer der beiden Veranstaltungen teilzunehmen, möchte sich bitte bei Josy Bourgraff melden (Tel. 4990-5822 oder josy.bourgraff@cfl.lu).

## Agenda

### Pilzwanderungen 2012

- Samstag, 8. September 2012: 10.00 Uhr Weiler-la-Tour
- Sonntag, 9. September 2012: 10.00 Uhr Larochette
- Samstag, 15. September 2012: 10.00 Uhr Mondorf
- Samstag, 22. September 2012: 10.00 Uhr Bissen
- Sonntag, 23. September 2012: 10.00 Uhr Walferdange
- Samstag, 29. September 2012: 10.00 Uhr Sandweiler
- Sonntag, 30. September 2012: 10.00 Uhr Medingen
- Samstag, 6. Oktober 2012: 10.00 Uhr Neuhäusgen
- Samstag, 6. Oktober 2012: 14.30 Uhr Contern
- Samstag, 13. Oktober 2012: 10.00 Uhr Dalheim
- Sonntag, 14. Oktober 2012: 10.00 Uhr Medingen
- Samstag, 20. Oktober 2012: 10.00 Uhr Eischen
- Sonntag, 21. Oktober 2012: 10.00 Uhr Blaschette

Fernand Schiltz,  
 (Gsm 661 35 06 28)

**20 JOER**  
 20 ans de lutt

**WORKSHOP FÜR FRAUENCHOR**

**MUND AUF STATT KLAPPE ZU!**  
 FRAUENBEWEGUNG IN LAUTEN TÖNEN

**SHOUT UP WITH YOUR SONG!**  
 rufen Frauen im „March of the women“ schon 1911. Sie sehen die Morgendämmerung für die Frauen heranziehen, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts unterdrückt, ausgebeutet und ohne Rechte sind. In den 1970er Jahren schallt es noch lauter in den Straßen: *Unter dem Pflaster, da liegt der Strand*, *Debout, brisons nos entraves!*, *Non à la fatalité!* Frauen erheben die Stimme, fordern Gleichberechtigung im Privaten und im öffentlichen Leben. Anfang des 21. Jahrhunderts ist vieles erreicht, doch genug bleibt zu tun: *Gleiche Rechte, gleicher Lohn! Nos droits, faut les revendiquer.*

Laut, die Lieder der internationalen Frauenbewegungen (französisch) zu entlocken und ihrer „rebellischen Stimme“ Ausdruck zu verleihen. Stimmen Sie ein, singen Sie mit!

**Leitung:** Magali Orsini, HEEC

**Proben:**  
 Mi 11. & 28. Oktober (19-21:30 Uhr)  
 Do 21. Oktober (18-19 Uhr, Abtagung im Café)

**Mi 1. November (19-22 Uhr)**  
**Fr 3. November (19-21 Uhr)**

**Voraussetzungen:** keine Lust am Singen und Interesse am Repertoire

**Unkosten:** 40€ (bes. 20€)

**Organisation:** CIL Femmes in Zusammenarbeit mit HEEC

Zum 20-jährigen Bestehen organisiert das CIL Femmes am 11. November 2012 um 17 Uhr einen Abend unter dem Motto „Mund auf statt Klappe zu“, Frauen aus Luxemburg, Belgien und Saarbrücken müssen bekanntes und weniger bekanntes Liedmaterial der Frauenbewegung im Teilnahmepreis der Chorworkshops können dieses Konzept mitbringen. Voraussetzung ist Singsicherheit und die Teilnahme an den Proben sowie an der Generalprobe am 10. November

weitere Aufführungen: Freitag, 10. 2. 2012 in Luxemburg und am 9. 2. 2012 in Saarbrücken 2012. Teilnahme für Workshopgruppen möglich (Kosten Probe Ende Februar vorgesehen)

**Interessiert? Neugierig? Anmelden?**

06 661 35 06 28  
 06 661 35 06 28  
 06 661 35 06 28



# eko

# foire

## 25 Joer droe Friichten

LUXEXPO - KIRCHBERG - LËTZEBUERG

### 14.-16. September 2012

www.ekofoire.lu Tel. 43 90 30-1




Schluss mit Merkozy?

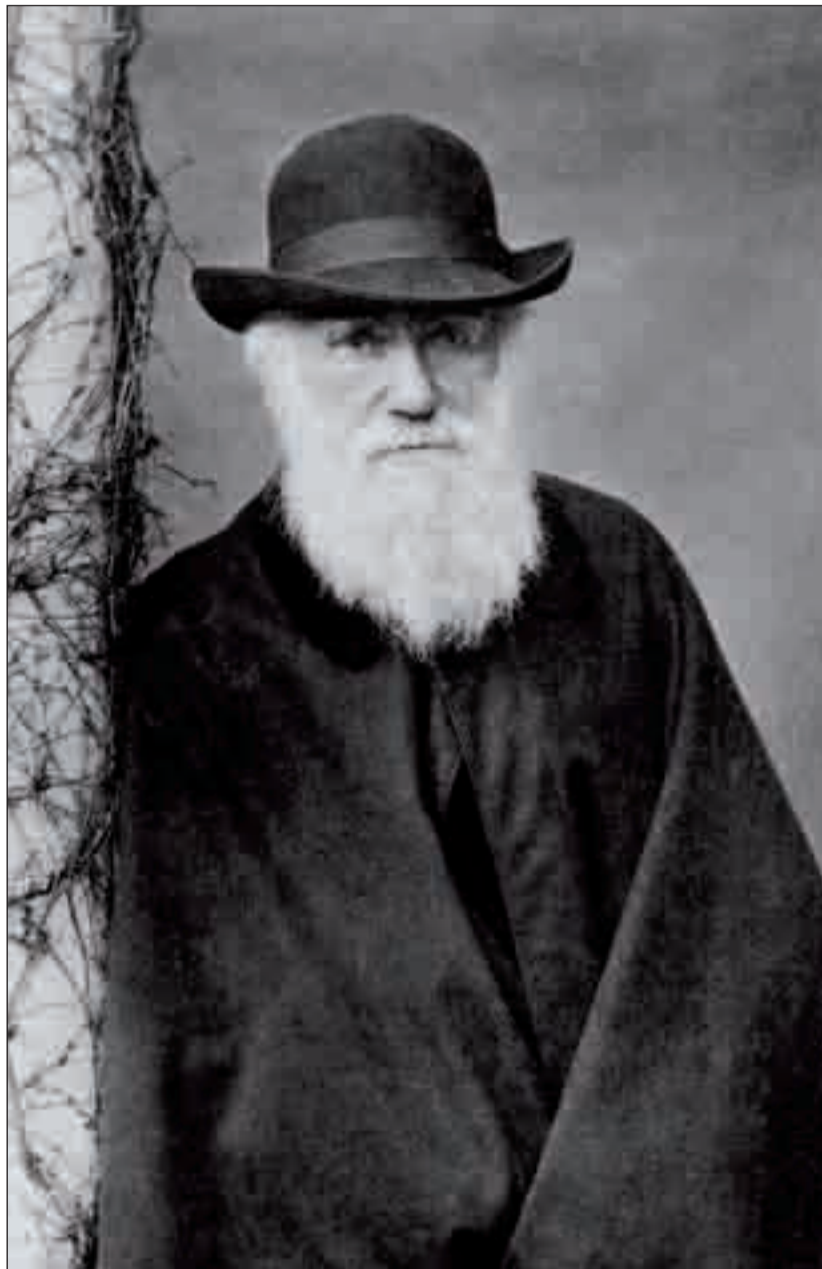
# Wandel

„Nichts in der Geschichte des Lebens ist beständiger als der Wandel.“

Der Wandel. Der Wechsel, die Veränderung. Ein allmählicher, rascher, plötzlicher, radikaler Wandel. Das ergibt sich. Je nach Situation. Oder Thema. Um was geht es? Es geht in diesen Zeilen um eine Form von Wandel, der sich aufgrund einer vielfältigen Krisensituation, in die man die Welt, besonders aber uns alle, das einfache Wahlvolk, völlig unverschuldet im Herbst des Jahres 2008 hineinkapultierte. Ein wahrlich heißer Herbst des ominösen Jahres 2008 in dem sich abzeichnete, dass die Finanzkrise unweigerlich auch massive Auswirkungen auf die Realwirtschaft in Europa haben würde. Mit politischen und gesellschaftlichen Konsequenzen, wie wir heuer sehr wohl wissen.

## Die einen und die anderen

Konsequenzen? Das könnte man sich durchaus fragen. Die negativen Folgen, die Auswirkungen. Für die einen. Die Folgerichtigkeit, die Schlüssigkeit, gar die Unbeirrbarkeit, die feste Entschlossenheit. Für die anderen. Die einen, gemeint ist das gemeine, einfache, lohnabhängige Wahlvolk. Diejenigen, die im wahrsten Sinne des Wortes die Konsequenzen neoliberalen Größenwahns in ihrem für viele mühsamen Alltag zu (er)tragen haben. Die anderen, die verantwortlichen Kapitalisten der Banken und Großkonzerne, diejenigen, die die einen, sprich das erstgenannte, das aufgrund der für sie zutreffenden Konsequenzen verwirrt bis evident notleidende Wahlvolk, völlig ignorieren, bestenfalls von oben herab „bedauern“, jedoch insgesamt unbeirrt, in ihrem Sinne durchaus sehr konsequent in der Logik des neoliberalen Wirtschaftsdenkens ohne Wenn und Aber festhalten. Wer hindert sie schon daran? Etwa die politische Klasse, eine classe politique die, könnte man durchaus sagen, zwar kläglich versagt, doch eigentlich nur entsprechend neoliberaler Vorgaben, die man natürlich tunlichst verharmlost oder nicht eingestehen will, funktioniert hat? Politikprotagonisten, die wir, bitte sehr, gewählt haben! Und die, entsprechend den Andeutungen des Artikels „Brot und Spiele“, aufgrund und als Konsequenz unser aller politischen und demokratischen Lethargie bis Indifferenz bis dato fast tun und lassen konnten,



Charles Robert Darwin, britischer Naturforscher (1809 – 1882)

was immer ihnen beliebt. Mit dem scheinbar alles beherrschenden politischen „Leitmotiv“ des Aussitzens der Probleme? Diese Zeiten müssten heuer und in Anbetracht der gewonnenen und vielkommentierten Erkenntnisse wohl endgültig vorbei sein. Doch sind sie es wirklich? Daran muss man leider ernsthaft zweifeln.

Die einen und die anderen. Wie geschildert. Doch es gibt eben noch die dritten. Diejenigen nämlich, die aus etwas, um unser Wortspiel des Terminus „Konsequenz“ noch weiter zu spinnen, die Konsequenzen ziehen müssten, sprich, so Konrad Dudens oft bemühtes klassisches Werk der deutschen Ge-

genwartssprache, denn eigentlich, ja endlich aus etwas Negativem lernen und daraus die Folgerungen ziehen und sich dementsprechend verhalten müssten. Merkozy sind wir hoffentlich los (wirklich?) und neue Wege öffnen sich am Horizont der europäischen „Gemeinschafts“politik aufgrund der Wahl des Hoffnungsträgers François Hollande. Renaissance der Sozialpolitik, sowohl der nationalen, als auch der europäischen? Und noch einmal gefragt: wirklich? Ist dem so? Angesichts des evidenten Sozialabbaus, politisches Credo aller neoliberalen EU-Vorgaben. Zusammengefasst: Konsequenzen ziehen! Endlich und zwar drastisch. Wie es sein müsste und

zwar nach Hollande-Vorgaben und gewerkschaftlichen Forderungen. Konsequenter Wandel ist mehr als gefragt und eben angesagt. Bedenklich allerdings sind die realpolitischen Befürchtungen, wie sie international kommentiert werden. Mahnende Titel: Vereint im Hass! Der Kampf um den Euro hat die Völker weit auseinandergetrieben: Europa kennt kaum noch Europäer! Und genau das ist ein Irrweg! Denn der Weg weg von egoistisch-nationalistischem Gedankengut, das leider absolut erkennbar grassiert, hin zu einer wahren demokratischen, bedingungslos sozialen Europäischen Union, die diesen Namen auch verdient und die sich deutlich von neoliberaler Politik mit nachhaltig negativer Wirkung zu distanzieren versteht, in dem Sinne den neuen Weg, den politischen Wandel mit klar gesellschaftlichen Veränderungen für einmal positiver Natur für den EU-Bürger auch klar erkennbar zu vollziehen versteht, drängt sich auf. Mit Konsequenz!

## Ein Fallbeispiel

Veränderungen? Fallbeispiel: Großbanken wurden bei einer weltweiten Zins-Manipulation erappt - Millionen von Kredit- und Hypothekenkunden wurden abgezockt! Wir würden dafür hinter Gitter kommen, doch die Barclays-Bank entkam mit einer Geldstrafe, die nur ein Bruchteil ihres Profits ausmacht! Die Empörung wächst und jetzt wäre in der Tat ein guter Moment die Herrschaft der Banken über unsere Demokratie zu beenden!

EU-Binnenmarktkommissar Michel Barnier stellt sich gegen die mächtige Banken-Lobby und will die Regeln verschärfen, damit Bankiers für solche Betrugsfälle ins Gefängnis wandern. Wenn die EU vorangeht, könnte sich die Rechenschaftspflicht für Banker weltweit durchsetzen. Aber die Banken versuchen diese Reform mit allen Mitteln zu verhindern. Hier wäre EU-politische Konsequenz eine durchaus politische EU-Signalfunktion, die für einmal für Europa positiv wäre. Nicht wahr?

Denn wie sieht die EU-Realität heuer tatsächlich aus? Kennt Europa wirklich kaum noch Europäer? Ist unsere Gemeinschaft, die gut gemeinte, besonders für unser Land so wichtige Union aller Europäer, in Not geraten? Die Gemüter

sind wahrlich erhitzt. Und an dieser Stelle muss man fairerweise die parteiübergreifend gesehen durchaus engagierte Arbeit für Europa und den erkennbaren Einsatz unserer Vertreterinnen und Vertreter in den diversen europäischen Gremien einfach einmal loben! Sie überzeugen generell, im Sinn der Sache. Wenn sie es dann auch verstehen, sich glaubwürdig für ein soziales Europa, gegen den Irrsinn neoliberaler Irrungen und Wirrungen am Beispiel der Privatisierungen öffentlicher Betriebe zu engagieren, diese wirksam zu bekämpfen und nicht nur „kritisch zu begleiten“, wie schon einmal vom ansonsten sympathischen Georges Bach im Falle des Eisenbahnliberalisierungswahns so geäußert wurde, so kann dies nur positiv sein. Ein Irrweg, leider bestens illustriert am Beispiel bereits vollzogener oder noch drohender Privatisierungen. Das Paradebeispiel der Eisenbahnen, der drohenden Zerschlagung der nationalen Eisenbahngesellschaften, einer sicheren und billigen nationalbetrieblichen öffentlichen Dienstleistung par excellence, muss abschreckend wirken.

Der Wandel ist beständig, wie schon eingangs erwähnt. Die blasse EU-Kommission mit fragwürdigem „Leadership“ bedenklischer Politfiguren trägt jedenfalls wenig zur Glaubwürdigkeit der EU bei. Neoliberalen Gedankengut muss entschieden entgegengewirkt werden. Ein aktives, aufmerksames und kritisches Europaparlament mit engagierten und wahren Volksvertretern kann in diesem Sinne vieles bewirken. Damen und Herren, die wir, die Völker Europas, gewählt haben. Sie sind es uns allen und dem sozialen Europa schuldig.

Denn Pflicht ist das, so Oscar Wilde, was wir von anderen erwarten. Und eben ein Pflichtgefühl, das wir tumbes Wahlvolk, im Sinne eines sozialen Europas der Bürger erwarten dürfen!

Frank Bertemes

De Göftzweg am Signal

# Nachdenkzeit

Ferienzeit-ruhige Zeit.

Nachdenkzeit?

Gibt's diese Zeit?

Korruption, Halbwahrheiten, Lügen ...

Spiegel!

Nur ... wen sieht man da?

Im Zerrspiegel!

Sich selbst?

So wie man ist?

Gesicht.

Sein wahres?

Ohne Reue?

Gewissen.

Ein ruhiges?

Das einen in Ruhe schlafen lässt?

Druck.



Der immerwährende.

Belastende.

Tango korrupti.

Den man mittanzten muss?

Sonst geht's nicht mit zum Fußball?

Wahlen.

Stimmen.

Die man unbedingt benötigt.

Um dabeizubleiben.

Am Hebel.

Der Macht.

Ohne die man nicht mehr leben kann.

Leben?

Im Rampenlicht?

Traurig !

Franky - De Göftzweg

## Le Signal

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

**Herausgeber:**  
FNCTTFEL-Landesverband

**Verantwortlich für den Inhalt:**  
Carlo Thissen, Generalsekretär

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

**Redaktion:**  
Jean-Claude Thümmel,  
Frank Gilbertz  
**Koordination:**  
Monique Rommes

**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. /  
Polygraphic Communication

**Versand:**  
POLYPRINT SA  
Esch/Alzette  
Tel.: 54 13 82  
Fax: 54 13 87