

Ein heißes Eisen

4. Eisenbahnpaket erhitzt die Gemüter



Karikatur: Carlo Schneider

Die Deutsche Bahn AG und die SNCF weisen den Entwurf von EU-Transportkommissar Kallas rundum die Trennung von Netz und Betrieb, sowie die Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs auf der Schiene energisch zurück. Ebenso der deutsche und der französische Kommissar. Doch wo bleibt Viviane Reding, die Luxemburger Kommissarin? Ist sie auf dem falschen Gleis oder mit Kallas einverstanden?

Editorial

Guy Greivelding

Zerstörerische Ader der EU-Kommission



In der letzten Signal-Ausgabe schrieben wir, dass die Liberalisierung im Eisenbahnsektor ins Stottern kam. Deutschland und Frankreich wehrten sich energisch gegen die Zersplitterung der integrierten Gesellschaften. Man hatte den Eindruck, dass die Brüsseler Kommission nachgeben würde, nachdem sie die geplante

Vorstellung des 4. Eisenbahnpaketes im Dezember 2012 zunächst einmal auf Anfang 2013 zurückgestellt hatte. Doch unberührt von der ablehnenden Haltung dieser beiden Großen – auch wir sind wie schon in der Vergangenheit gegen diesen neuen Liberalisierungsstreich – will die EU-Kommission ihr zerstörerisches Ding mit allen Mitteln durchsetzen. Da kann man nur noch hoffen, dass der Verkehrsminister und das europäische Parlament Vernunft zeigen und die zerstörerischen Elemente dieses 4. Eisenbahnpaketes zurückweisen. Vom Wirtschafts- und Sozialausschuss der EU als auch vom Komitee der Regionen erwarten wir eine klare ablehnende Haltung.

Um was geht es?

Die Europäische Eisenbahnagentur ERA soll über den Weg dieses Paketes mehr Kompetenzen erhalten. Sie alleine soll für das Homologieren der Fahrzeuge zuständig werden. Ihr soll die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen, die heute in den Mitgliedsstaaten geschieht, übertragen werden. Die ETF-Gewerkschaften sehen die Europäische Eisenbahnagen-

tur als eine Hüterin der Eisenbahnsicherheit, und zwar in voller Unabhängigkeit von der EU-Kommission. Wir können nicht akzeptieren, dass der Einflussbereich der nationalen Sicherheitsbehörden so wie geplant eingeschränkt wird. Nur diese wissen wie es um die Sicherheit in den einzelnen Bahnunternehmen gestellt ist. Die Europäische Eisenbahnagentur darf nicht zu einem europäischen Eisenbahnregulierungsamt umfunktioniert werden. Die ERA muss eine Sicherheitsagentur bleiben. Die EU-Kommission will den nationalen Personenverkehr auf der Schiene dem Wettbewerb freigeben und damit auch die Verordnung über die öffentlichen Verkehrsdienstleistungen aus dem Jahre 2007 negativ abändern. Diese Verordnung bietet die Möglichkeit einer direkten Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor respektive die Vergabe über den Weg von Ausschreibungen. Luxemburg nutzte die erste Variante. Der Staat und die CFL vereinbarten einen solchen „contrat de service public“ für den Personenverkehr auf der Schiene und für den CFL-Bus über die höchstzulassene Laufzeit von 15 Jahren bis zum 31. Dezember 2024. Nun müsste dieser Vertrag am 1. Januar 2023 enden. Wie die Kommission sich ausdrückt sollen die nationalen Personenverkehrsdienste entweder über das Angebot konkurrierender Dienste oder durch Bewerbung um öffentliche Dienstleistungsaufträge, allerdings via Ausschreibungspflicht, angeboten werden.

Absoluter Wettbewerb

Für die Kommission zählt ausschließlich der freie Zugang zur Infrastruktur für neue Bahnunternehmen. Gute öffentliche Dienstleistungen mit sozialem Charakter in öffentlicher Hand, abgesicherte Arbeitsplätze, Qualität und Sicherheit sind Fremdkörper für die Brüsseler Damen und Herren geworden.

Als eine Frechheit kann man sonder Zweifel die bei der Vorstellung des neuen Paketes aufgestellte Behauptung abqualifizieren, dass die Erfahrung in den

Mitgliedsstaaten die ihre Märkte geöffnet haben, gezeigt hätte, dass dies zu neuen und besseren Arbeitsplätzen führen dürfte. Richtig ist, dass neue prekäre und instabile Arbeitsplätze auf Kosten von gut abgesicherten geschaffen wurden. Richtig ist, dass Sozial- und Lohndumping Einzug im Eisenbahnsektor gehalten haben. Richtig ist, dass im Wettbewerb die Qualität leidet. Richtig ist, dass private Unternehmen schnellen Profit haben wollen. Richtig ist, dass sicher die Fahrpreise steigen und nur mehr die rentablen Strecken bedient werden.

Wettbewerbsverzerrungen und unfairer Marktzugang meint die Kommission ausfindig gemacht zu haben. Nationalen Eisenbahnmonopolen, so sagt sie, sei es nach wie vor möglich, den Zugang zur Infrastruktur wesentlich zu kontrollieren. So müssten dann die integrierten Unternehmen zerschlagen werden. Eine „chinesische Mauer“ will die Kommission zwischen Infrastruktur und Betrieb bauen. Auch wenn augenscheinlich noch Holding-Strukturen erlaubt sind und als integrierte Unternehmen genannt werden, so geben die vorliegenden Texte die Wahrung der Struktur, wie sie wir als CFL kennen, nicht wieder.

Ist es um unsere CFL getan? Das kann nicht sein! Will die Kommission wirklich die bisherige Qualität, die Sicherheit und ein allseits gut ankommendes Angebot abschlagen? Eine Degradierung der Sozialbestimmungen wäre ebenfalls eine Folge der vertikalen Trennung. Der interne Arbeitsmarkt wäre kaputt.

Will diese EU-Kommission alles Soziale kaputt schlagen? Alle gut funktionierenden öffentlichen Dienstleistungen privatisieren? Kommt als nächstes die Privatisierung der Sozialversicherungen? Am 14. März 2013 haben wir die Gelegenheit bei der EGB-Demonstration in Brüssel unseren Unmut gegen die neoliberale Politik auf der Straße kundzutun. Es geht auch um das 4. Eisenbahnpaket.

**Ja zu einem sozialen Europa!
Stopp den neoliberalen Kaputtmachern!**

European railways at a junction

The Commission adopts proposals for a fourth railway package



Foto: msnbcmmedia.msn.com

Vice President Siim Kallas, European Commission Vice President responsible for Transport said: „Europe’s railways are approaching a very important junction. Faced with stagnation or decline in rail in many markets across Europe, we have a simple choice. We can take the tough decisions now that are needed to restructure Europe’s railway market to encourage innovation and the provision of better services. Rail will be able to grow again to the benefit of citizens, business and the environment. Or we can take the other track. We can accept an irreversible slide down the slippery slope to a Europe where railways are a luxury toy for a few rich countries and are unaffordable for most in the face of scare public money.“

The European Commission today announced a comprehensive package of measures to deliver better quality and more choice in railway services in Europe. Rail is a vital part of EU transport, with a key role in addressing rising traffic demand, congestion, fuel security and decarbonisation. But many European rail markets are currently facing stagnation or decline.

Faced with this reality, the Commission is proposing far reaching measures to encourage more innovation in EU railways by opening EU domestic passenger markets to competition, as well as substantial accompanying technical and structural reforms.

The proposals focus on four key areas:

Standards and approvals that work

The Commission wants to cut the administrative costs of rail companies and facilitate the entrance of new operators into the market.

Under the new proposals, the European Rail Agency will become a „one stop shop“ issuing EU wide vehicle authorisations for placing on the market as well as EU wide safety certificates for operators. Currently rail authorisations and safety certificates are issued by each Member State.

The proposed measures would allow a 20% reduction in the time to market for new railway undertakings and a 20% reduction in the cost and duration of the authorisation of rolling stock. Overall, this

should lead to a saving for companies of €500 million by 2025.

Better quality and more choice through allowing new players to run rail services

To encourage innovation, efficiency and better value for money, the Commission is proposing that domestic passenger railways should be opened up to new entrants and services from December 2019.

Companies will be able to offer domestic rail passenger services across the EU: either by offering competing commercial services or through bidding for public service rail contracts, which account for a majority (over 90%) of EU rail journeys and will become subject to mandatory tendering.

The proposals would bring clear benefits to passengers in terms of improved services, increasing choice. Combined with structural reforms, it could produce more than €40 billion of financial benefits for citizens and companies involved by 2035 and would allow provision of up to about 16 billion additional passenger-km according to Commission estimates.

National domestic passenger markets remain largely closed. Only Sweden and the UK have fully opened their markets, with Germany, Austria, Italy, Czech Republic and the Netherlands having opened theirs to a limited extent.

Experience in these open markets, has shown improvements in quality and availability of services with passenger satisfaction rises year on year and passenger growth in some cases of over 50% over 10 years. In other liberalised markets, tendering of public service contracts has shown savings of 20-30% for a given level of service which can be re-invested to improve services.

A structure that delivers

To ensure fair access for all to the railway, independent track („infrastructure“) managers must run networks in an efficient and non-discriminatory manner and coordinate at EU-level to underpin the development of a truly European network.

To ensure that the network is developed in the interests of all players, and to maximise operational efficiencies, the Commission is proposing to strengthen infrastructure managers so that they control all the functions at the heart of the rail network – including infrastructure investment planning, day-to-day operations and maintenance, as well as timetabling.

Faced with numerous complaints from users, the Commission considers that the infrastructure managers must have operational and financial independence from any transport operator running the trains. This is essential to remove potential conflicts of interest and give all companies access to tracks in a non-discriminatory way.

As a general rule, the proposal confirms institutional separation as the simplest and most transparent way to achieve this. Rail undertakings independent of infrastructure managers will have immediate access to the internal passenger market in 2019.

However, the Commission can accept that a vertically integrated or „holding structure“ may also deliver the necessary independence, with strict „Chinese walls“ to ensure the necessary, legal, financial and operational separation.

Compliance Verification Clause: To safeguard this independence, in

view of full passenger market opening in 2019, rail undertakings forming part of a vertically integrated structure could be prevented from operating in other Member States if they have not first satisfied the Commission that all safeguards are in place to ensure a level playing field in practice, and a fair competition is possible in their home market.

A skilled workforce

A vibrant rail sector depends on a skilled and motivated workforce. Over the next 10 years, rail will face the combined challenges of attracting new staff to replace the third of its workforce which will retire, while responding to a new and more competitive environment.

Experience in Member States which have opened their markets shows this should lead to new and better jobs. Under the EU regulatory framework, Member States will have the possibility to protect workers by requiring new contractors to take them on when public service contracts are transferred, going beyond the general EU requirements on transfers of undertakings.

Next steps

The Commission’s proposals must be approved by the European Parliament and Member State Governments, before being adopted.

Key facts and figures

The rail industry has a turnover of €73 billion, which corresponds to 65% of that of air (€112 billion), and has 800,000 employees.

Rail is critical to the effective functioning of the European economy. More than 8 billion

Infobox

Wir haben uns dazu entschieden in Kurzform das Vorhaben der EU-Kommission einmal im Originalton zu veröffentlichen. Man braucht keine tiefen Englischkenntnisse um herauszufiltern, dass die EU-Kommission dieses 4. Eisenbahnpaket schönreden will. Allen vorweg der dafür zuständige EU-Transportkommissar Siim Kallas, auch Vizepräsident der Europäischen Kommission. Hinter dem 4. Eisenbahnpaket steckt viel mehr als nur ein Mittel zu erhöhtem Wettbewerb und dem Argument alles schneller und fließender zu gestalten. In den letzten Jahrzehnten gingen viele Arbeitsplätze bei den integrierten europäischen Eisenbahnen verloren, dieses auf Kosten der Qualität des Services und der Sicherheit. Mit dem 4. Eisenbahnpaket wird es nicht anders sein. Wiederum werden Qualität und Sicherheit leiden. Alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner quer durch Europa müssen sich wehren und zeigen, dass man mit ihnen nicht machen kann, was man will. NEIN! Wir stehen zu unserem Beruf und stellen den Service am Kunden und die Sicherheit an erste Stelle.

passenger journeys are made by rail each year. Rail carries about 10% of all freight traffic across Europe, with estimated revenue of €13 billion.

The Rotterdam Genoa freight corridor, for example, runs approximately 130,000 trains

per year, the equivalent of nearly 4 million trucks per year.

Each year public authorities invest huge sums in the railway sector. In 2009 this amounted to some €46 billion of public subsidies. This kind of public funding is becoming scarcer. Substantial public sector investment, particularly in the EU-10 where subsidy payments more than doubled in six years, has not in itself secured equivalent increases in rail demand.

Rail is stagnating or declining in many EU Member States. Despite positive developments in a few markets, the modal share of passenger rail in intra-EU transport has on average remained more or less constant since 2000, at around 6%, whereas the modal share of rail freight has decreased from 11.5% to 10.2%.

Since the mid-nineties, in parts of the EU - EU10 in particular, underinvestment has created a vicious cycle of de-

cline, with the decay of infrastructure and rolling stock rendering rail unattractive, especially given wealth-driven high growth of car ownership.

In many instances, railway undertakings have had to be bailed out and in some countries such as Spain, Portugal or Bulgaria incumbent operators are indebted.

The Belgian railway incumbent had to transfer in 2004 a debt of €7.4 billion to the Belgian State, comparable to 2%

of Belgium's GDP. When RFF was formed €20.5 billion of debt was transferred from SNCF. (Debts many companies are bearing now are the result of the inefficient integrated structures of the past.)

Europe faces major transport challenges: rising traffic demand, (freight transport is projected to increase, by around 40% in 2030 (compared to 2005) and by little over 80% by 2050. Passenger traffic would grow slightly less than freight transport:

34% by 2030 and 51% by 2050); as well as the linked challenges of congestion; fuel security, CO2 emissions and the need to create an efficient transport infrastructure to underpin growth in the European economy.

To accept the current negative trends, and an inexorable decline of European rail, is not an option.

Source, ec.europa.eu

Commission adopts unbalanced package which ignores the social dimension

ETF denounces ideological 4th Railway Package

The European Transport Workers' Federation (ETF) rejects major parts of the fourth Railway Package adopted by the European Commission today, Wednesday 30 January 2013. In particular, the ETF denounces the introduction of compulsory competitive tendering for all rail public passenger transport services and the liberalisation of all other domestic rail passenger services, the so-called open access competition. The ETF decisively rejects as well the total separation of infrastructure management and operations.



The ETF is of the opinion that compulsory tendering disregards completely the right of the Member States to decide how to organise public transport services that is guaranteed by Protocol 26 of the Lisbon Treaty. Furthermore, open access competition only promotes cherry picking on the prof-

itable lines to the detriment of a good and balanced network offer inspired by the principles of universality and accessibility of the railway services.

President of the ETF Railway Section, Guy Greivelding, stated: "We criticise in particular that compe-

dition in public rail passenger transport will become compulsory for all EU Member States but social conditions and protection of staff will be left to the decision of the local authorities without any obligation. The European Commission confirms once more its ideological approach: a yes to market

For further information...

... please contact ETF Deputy General Secretary, Sabine Trier.

Phone: +32(0)477.51.28.14;

e-mail: s.trier@etf-europe.org

they play a crucial role in preventing aggressions and incivilities on board passenger trains. Their jobs must be maintained and their competences recognised."

ERA as watchdog for railway safety

With regard to the new competences for the European Railway Agency (ERA), the ETF insists that ERA shall be the watchdog for railway safety in a liberalised and fragmented rail market rather than becoming the agent only pushing for more competition. European homologation for locomotives can be accepted by the ETF only under the condition that the health and safety at work standards for locomotive drivers are harmonised on the bases of the highest health and safety standards. "ETF does not accept a race to the bottom", says Sabine Trier.

Brussels, 30 January 2013

opening but no to the protection of workers' social conditions."

The ETF welcomes the Communication on on-board staff competences but regrets that no concrete legislative proposal was made. ETF Deputy General Secretary, Sabine Trier, declared in this respect: "Well trained conductors are fundamental for safety and security in railway services. They have important safety tasks and

Kommentar

Viele Jobs ...

Die Liberalisierungswellen im Bahnbereich haben bereits Hunderttausende Jobs geschluckt, ohne dass sich Service und Arbeitsbedingungen verbessert hätten. Im Gegenteil. Man sehe sich nur das Beispiel Großbritannien an.

Auch Luxemburg machte mit der Trennung von Güter- und Personenverkehr schlechte Erfahrungen. Bei CFL cargo liegen die Löhne inzwischen etwa 30 Prozent niedriger als bei der Muttergesellschaft, die Arbeitsbedingungen sind schlechter. Eine weitere Filialisierung würde diese Tendenz verstärken.

Ohnehin ist die Trennung von Infrastruktur und Betrieb in einem kleinen Land wie Luxemburg kontraproduktiv, da mit hohem administrativem Aufwand und wenig Nutzen verbunden. Weg von der integrierten Eisenbahngesellschaft will deshalb nicht einmal Minister Wiseler.

Nicht alles, was Brüssel beschließt, passt auf das Großherzogtum. Und dies gilt nicht nur für die Eisenbahnen ...

Robert Schneider, Tageblatt

Kohärente Transportstrategie



Der Begriff „Mobilität“ ist heute zu einem gesellschaftlichen Modewort geworden. Und angesichts aller Prognosen, die ein weiteres Ansteigen unserer Bevölkerung und damit des Bedarfs nach größerer Bewegungsfreiheit voraussetzen, wird seine Bedeutung in Zukunft wohl noch zunehmen. Kyoto und in die Höhe schnellen Treibstoffpreise haben die Diskussion um das gesellschaftspolitisch sinnvollste Verkehrsmittel neu entfacht. Dabei wird die Wahl des Bürgers sehr viel vom illusorischen psychologischen Wert beeinflusst, der bestimmten Verkehrsarten beigemessen wird. Die

größten Illusionen sind zweifelsohne diejenigen, die das Auto umgeben. Diese Illusionen basieren auf einem ökonomischen Konsens, der den Gebrauch des Automobils sehr oft durch verschiedene politische Maßnahmen ankurbelt. Dabei spielen die öffentlichen Investitionen für die Infrastruktur des Straßennetzes zweifellos eine bedeutende Rolle. Weder die Umweltverschmutzung noch die Verstopfung der Straßen oder die ansteigende Unfallrate, für die das Auto verantwortlich ist, haben seine Weiterentwicklung und den Anstieg des sich daraus ergebenden Straßenverkehrs verlangsamt. Letzten Endes wird der Einzelne seine Gesundheit, seine Sicherheit und seine Zeit opfern - aber auch die der anderen - und dies alles im Namen seiner vermeintlichen individuellen Bewegungsfreiheit.

Es geht in dieser Debatte nicht um eine dirigistische Reorganisation des Verkehrssystems, sondern eher darum ein Umfeld zu schaffen, das zu breiteren Kombinationen bei der Benutzung der verschiedenen Verkehrsmittel ermutigt - basierend auf den wahren Kosten des Verkehrs für die Gesamtgesellschaft. Indem also Konzepte wie Intermodalität und soziale Kosten in die Praxis umgesetzt werden, wird es möglich sein, die wahren Vorteile eines jeden einzelnen Verkehrsmittels wiederzuerkennen. Es ist die Aufgabe der Regierungen, ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen, indem Orientie-

rungen zu neuen Investitionen geboten werden, aber auch durch Anreize, wie z.B. durch eine gezielte Steuerpolitik oder durch eine Sozialpolitik der fairen Arbeitsbedingungen für den gesamten Verkehrssektor. Eine wirkliche Neuorientierung des „Konsumverhaltens“ wird aber nur möglich sein, wenn auch das jeweilige Angebot stimmt. Dies gilt insbesondere für die Bahn, welche umwelt- und sozialpolitisch alle Anforderungen erfüllt, um im Zentrum einer sozialen Verkehrspolitik zu stehen. Sie muss jedoch ihre Anstrengungen auf ein attraktiveres Angebot hin intensivieren, um zu einer glaubwürdigen Alternative zu werden. Die rezente Preiserhöhung im öffentlichen Transport war diesbezüglich kontraproduktiv!

Es sollte der Ehrgeiz der Eisenbahnen sein, innerhalb des Verkehrssystems als ein Pol der Sicherheit und des Service für die gesamte Gesellschaft zu fungieren. Sie sollen zu einem Katalysator von Initiativen für eine vielseitige Verkehrsnutzung werden, dessen Hauptsorge nur eines ist: die Qualität unseres Lebens. So gesehen müsste die entscheidende Entwicklung des Bahnverkehrs eigentlich noch bevorstehen, vorausgesetzt die politischen Entscheidungsträger schaffen die hierzu notwendigen Rahmenbedingungen.

Stichwort Rahmenbedingungen! Erhebliche Zweifel sind auf jeden Fall anzumelden was die Leitlinien des kürzlich von der Kommis-

sion vorgestellten 4. Eisenbahnpakets angehen. Ob dieser erneute massive Liberalisierungsschritt dazu angetan ist, einen Paradigmenwechsel beim schienengebundenen Personenverkehr herbei zu führen? Im Moment sind davon wohl nur die Verfechter des absolut freien weil unverfälschten Wettbewerbs überzeugt.

In ihrem Koalitionsprogramm haben sich die Regierungsparteien zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transport bekannt. Und das aus gutem Grund! Denn Begriffe wie Wachstum, soziale Kohäsion und nachhaltige Entwicklung bleiben Makulatur ohne eine starke Eisenbahn, die in der Lage ist, die Mobilitätsbedürfnisse der Leute, die hier wohnen und arbeiten, zu befriedigen, und die ihr Beitrag zur wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung des Landes leisten kann. Die Bereitschaft der Regierung und des Ressortministers in den nächsten Jahren konsequent in das Schienennetz zu investieren ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aber dies alleine wird nicht ausreichen. Wenn die Eisenbahn sich weiter positiv entwickeln soll, braucht unser Land eine kohärente Transportstrategie, die gesamtwirtschaftliche, soziale, umweltpolitische und landesplanerische Aspekte berücksichtigen muss! Dabei darf auch die Großregion und die grenzüberschreitende Mobilität nicht außer Acht gelassen werden.

Roland Schreiner

Redaktionsschluss für die nächste Nummer des

"Le Signal"

Dienstag, 1. März 2013

EU-Kommissar Siim Kallas legt viertes Eisenbahnpaket vor

EU-Regeln zum Schienennetz stoßen auf Kritik

Der Vorschlag der EU-Kommission zur stärkeren Eigenständigkeit des Schienennetzes stößt vielerorts auf Ablehnung.

Nach einem kürzlich in Brüssel vorgelegten Gesetzentwurf könnte Eisenbahnunternehmen das Netz und den Bahn-Betrieb zwar unter einem Dach behalten. Doch es müssten starke „chinesische Mauern“ zwischen diesen errichtet werden, um den Netzbetrieb unabhängig zu machen und Konkurrenten den Zugang zu erleichtern, erklärte EU-Verkehrskommissar Siim Kallas in Brüssel.

Die EU will mit dem vierten Gesetzentwurf zum Eisenbahnverkehr den nationalen Personenverkehr ab Ende 2019 liberalisieren, so dass mehr Privatbahnen den monopolistischen Staatsbetrieben Konkurrenz machen können. Als wichtigsten Hebel zu mehr Wettbewerb betrachtet die EU die Eigenständigkeit des Netzmanagements.

Verhindern will die EU vor allem, dass die angestammten Bahnbetreiber mit Einnahmen aus den Entgelten für die Trassennutzung

durch Konkurrenten oder mit Staatsgeldern für den Netzbetrieb ihren eigenen Verkehrsbetrieb finanzieren. Diese Querfinanzierung ist mit einer Holding-Struktur jedoch möglich. Die EU-Kommission hat deswegen bereits Verfahren wegen Verstößen gegen frühere Liberalisierungsregeln eingeleitet.

Strenge Auflagen für Holding-Strukturen

Mit dem neuen Gesetzespaket, über das die EU-Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament zu entscheiden haben, will die EU nun generell ein strengeres Regime einführen. Im Idealfall soll der Bahnbetreiber das Netz nicht länger besitzen und kontrollieren. Doch auf Druck vor allem der deutschen Regierung hin will die EU bestehende Holding-Strukturen nicht antasten, sondern nur ab Inkrafttreten des Gesetzes keine neuen mehr zulassen. „Niemand wird aufgefordert, etwas zu verkaufen“, betonte Kallas. Doch auch eine Holding müsse strenge Auflagen zur Trennung erfüllen. So müssten die Netzgesellschaften unabhängig vom Bahnkonzern über ihre Investitionen, Wartungsdienste oder Nutzungspläne entscheiden.

Würde die Bahn das nicht erfüllen, dürfte sie in anderen EU-Staaten nicht tätig werden. Kallas warnte vor drastischen Folgen, sollte die Liberalisierung scheitern: Der Schienenverkehr werde in großen Teilen Europas verschwinden, der Schwerlastverkehr die Autobahnen verstopfen. Die Eisenbahn drohe, zu einem „Luxusspielzeug“ für wenige reiche EU-Staaten zu werden.

Getrennte Rechnungslegung ist in der EU schon seit 1991 vorgeschrieben, seit 2001 sollen die Netzbetreiber Strecken gegen Entgelte eigenständig zuteilen. Doch viele Mitgliedstaaten hielten sich nicht daran, erklärte die Kommission.

Über Ausbau oder Instandhaltung des Schienennetzes entscheiden bisher die Bahngesellschaften. „Es gibt zumindest einen dringenden Verdacht, dass die etablierten Betreiber diese Möglichkeiten genutzt haben, um Neueinsteiger insgeheim zu diskriminieren“, vermutete die Kommission.

Robert Schneider, Tageblatt



Foto: Robert Spirinelli

Ablehnung der Gewerkschaften

Der Präsident des FNCTTFEL-Landesverbandes, Guy Greivelding, der ebenfalls Präsident der Sektion Eisenbahn der europäischen Transportarbeitergewerkschaft ETF ist, bestätigte kürzlich erneut die ablehnende Haltung der Gewerkschaften zu dem vierten Paket, das den Personenverkehr weiter liberalisieren und Infrastruktur und Betrieb trennen soll.

Am 21. Februar 2013 finde eine Vorstandsversammlung der Sektion statt, bei der erste Schritte zur Gegenwehr beschlossen werden sollen und am 19. und 20. März 2013 würden Details einer entsprechenden Gewerkschaftskampagne im Plenum festgelegt werden.

Sollten die Liberalisierungsabsichten der EU-Kommission in Luxemburg ankommen, so werde auch hier eine entsprechende Kampagne gestartet. Die FNCTTFEL mache keine weitere Filialisierung mit. Wie das Beispiel CFL Cargo gezeigt habe, seien die Arbeitsbedingungen nach einer solchen Auslagerung schlechter, die Löhne niedriger. Der Landesverband lehne das Paket weiter konsequent ab.

Im Gespräch mit Minister Mars di Bartolomeo

Verschlechterungen im Rentenwesen

Auf Anfrage des Landesverbandes empfing Mars di Bartolomeo, Minister für die soziale Sicherheit sowie für das Gesundheitswesen, am 7. Februar 2013 eine Delegation des Landesverbandes.

Anwesend war ebenfalls Frau Karin Manderscheid, zuständig für die Koordination zwischen der Kranken- und Unfallversicherung.

Verschlechterungen im Rentenwesen

Einleitend bedankte sich Präsident Guy Greivelding für den Empfang und unterstrich die Wichtigkeit dieser Zusammenkünfte, die es doch erlauben die Anliegen der Gewerkschaft direkt vorzutragen. Gleich zu Beginn wiederholte Guy Greivelding die ablehnende Haltung unserer Gewerkschaft auf die im Dezember gestimmten Verschlechterungen im Rentenwesen und protestierte gegen die völlig unberechtigte Annullierung der geschuldeten Anpassung der Renten und Pensionen an die allgemeine Lohnentwicklung (ajustement).

Minister Mars di Bartolomeo erläuterte seinen Standpunkt. Er stehe zu diesem Gesetz, das übrigens auf Grund des Widerstandes der Gewerkschaften nachgebessert wurde in dem die Grundrente erhöht wurde. Zusätzlich betonte er, dass eine „Pensionsreform“ im Koalitionsprogramm der Regierungsparteien vorgesehen war und dass, lieber er, als überzeugter Sozialist der der schaffenden Bevölkerung nahe steht, das Projekt dieser Pensionsreform in die Hände nahm um abzusichern, dass die grundlegenden Elemente unseres Sozialmodells, welche da wären die gleiche Beteiligung seitens a) der Unternehmer, b) des Staates und c) der Versicherten beibehalten wurde.

Zudem seien die Beiträge welche sich momentan auf je 8% des Bruttolohnes belaufen nicht erhöht worden. Wenn auch in Bezug auf die momentan noch gesunde Kas-



Foto: Pitt Becker

senlage keine Eile herrsche, so sei er doch zufrieden dass dieser Abschluss gefunden wurde, da wir bedenken müssten, dass dieser Zustand nur dem Fakt zu verdanken sei, dass die Zahl der Beitragszahlenden stetig gestiegen sei über die letzten Jahre. Ob und wie die Vorschläge der Salariatskammer und des Landesverbandes, alternative Quellen zwecks Finanzierung der Renten zu erschließen, in die Tat umgesetzt werden können, müssten die zukünftigen Diskussionen unter Sozialpartnern ergeben.

Spezialregime

Selbstverständlich wiederholte der LV seine Forderung nach Wiedereinführung der Spezialregime welche es erlauben schon mit 55 Jahren in Rente zu gehen; zudem müssten gleichermaßen Berufe mit schwierigen Arbeitsbedingungen (Schichtbetriebe, über die Woche unregelmäßige Arbeitszeiten, den Witterungsbedingungen ausgesetzt, usw.) ebenfalls in den Genuss eines vorzeitigen Renteneintritts kommen. Minister Mars di Bartolomeo verwies in dieser Hinsicht auch auf die Zuständigkeit des Arbeitsministeriums und versprach uns gemeinsame Diskussionen zu diesem Thema wo unter anderem auch die steigende Lebenserwartung zu berücksichtigen sei.

Progressiver Renteneintritt

Auf unsere Forderung auf einen progressiven Renteneintritt mit 57 Jahren (Teilzeitarbeit kombiniert mit Teilzeitarbeit) erklärte uns der Minister, dass ein Renteneintritt wo die beiden Konditionen a) Lebensalter mindestens 57 Jahre sowie b) Mindestbeitragszahlung 40 Jahre nicht gewährleistet sind, zur Zeit nicht mehrheitsfähig ist. Wer allerdings die Rentenbedingungen erfüllt, darf auch weiterhin während seiner Rente teilweise gegen Lohnzahlung arbeiten.

Zusatzrente

In dem zwiespältigen Dossier der Zusatzrenten erklärte uns der Minister, es sei geplant, dass die Berufskammer der öffentlichen Beamten und Angestellten beim Staat und bei den Gemeinden sowie die Salariatskammer im Privatsektor, einschließlich der Eisenbahn, die Trägerschaft für eine solche freiwillige Zusatzrentenversicherung übernehmen sollen. Die genauen Modalitäten einer solchen Zusatzversicherung müssten noch abgeklärt werden, da auch die Berufskammern nicht direkt in das Versicherungsgeschäft einsteigen können. Der Landesverband warnt davor die Möglichkeit einer solchen Zusatzrente zu benutzen um das öffentliche allgemeine Rentensystem weiter zu

verschlechtern. Auch gibt er zu bedenken, dass eine Einzahlung in eine Zusatzrentenkasse eher für die Besserverdienenden interessant ist, da die Normalverdiener kaum Lohn übrig haben um in bessere Renten zu investieren.

Fazit der neuen Gesetzeslage

Alles in allem steht für den LV fest, dass nach der neuen Gesetzeslage wohl noch die Möglichkeit besteht nach 40 Dienstjahren in Rente zu gehen, dass aber immer weniger von dieser Gelegenheit profitieren werden, da die fällige Rente nicht hoch genug ausfällt. Die besserverdienenden gehen nach 40 Jahren, die anderen schuften halt etwas länger. Diese Ungerechtigkeit wird der LV auch weiterhin nicht hinnehmen, aber er braucht die Unterstützung seiner Mitglieder und diese ist nur ersichtlich falls sie sich an den Aktionen des LV tatkräftig beteiligen. Gemeinsam sind wir stark und nur gemeinsam bewegen wir was!

Pflegeversicherung

Was die Pflegeversicherung betrifft, so sei zu erwähnen, dass die aktuelle Regierung den Beitrag des Staates auf 40% der Kosten festgelegt habe und somit voraussichtlich kein Handlungsbedarf für die Jahre 2013 bis 2015 bestehe, darüber hinaus sei eine Studie im

Auftrag welche bis in alle Einzelheiten einen Kosten-Leistungsvergleich auflisten soll um eventuelle Ungereimtheiten auszuweisen. In den nächsten Monaten werde auch mit den Sozialpartnern diskutiert. Ein Dossier welches bis zu Kosten von monatlich 6000€ pro Patient mit der notwendigen Sorgfalt zu behandeln ist; zu bedenken gibt auch, dass in den letzten 5 Jahren die Kosten der Pflegeversicherung von 200 Millionen€ auf über 500 Millionen Euro gestiegen sind.

Vertrauensarzt und „tiers payant généralisé“

Auf den Vertrauensarzt angesprochen meinte der Minister dass das Prinzip richtig sei; die Mehrheit der Ärzte unterstützen es, nur sei die Umsetzung noch nicht zur vollsten Zufriedenheit erfolgt. Auch hier sei eine Bilanz in Ausarbeitung um die notwendigen Nachbesserungen vorzunehmen. Die Einführung des „tiers payant social“ erachtet er als wesentliche soziale Verbesserung. Wenn auch für die übrigen Patienten weiterhin Ärzterechnungen direkt dem Arzt zu zahlen sind, so bestehe doch die Möglichkeit über spezielle Schecks die Rückzahlung der Rechnungen zu beschleunigen.

Zu weiteren Diskussionen bereit

Abschließend versicherte uns der Minister, dass er uns auch in Zukunft als Gesprächspartner betrachte und die angesprochenen Dossiers mit uns diskutieren wird und er wäre sehr froh, würde das globale Rentendossier in den nächsten 10 Jahren unangetastet bleiben, denn es stünde im Zeichen abzusichern und nicht zu nehmen. Die Delegation des LV setzte sich zusammen aus Präsident Guy Greivelding, Vizepräsident Yannick Jacques, Ehrenpräsident Nico Wennmacher sowie den Exekutivmitgliedern Ginette Friesen und Romain Roden.

Romain Roden

Comité mixte CFL cargo

Rapport de la réunion trimestrielle

Face à une situation économique tendue CFL cargo toujours à la recherche d'un équilibre financier. L'ordre du jour de la réunion du comité mixte affichait entre autre l'évolution de la situation de la société et l'approbation des livres de sécurité 1,3 et 4.

Approbation du rapport de la réunion du 10 octobre 2012

Le rapport est approuvé par le comité mixte.

Sécurité

Le nombre d'accidents pour le groupe CFL cargo s'élève à 13. Dont 7 pour CFL Cargo Luxembourg et 3 pour les Ateliers de Pétange. Etant donné que les objectifs en matière de sécurité sont largement dépassés, la prime de sécurité 2012 pour l'ensemble des salariés CFL cargo n'est pas due. Par contre les salariés des Ateliers de Pétange ont droit à la deuxième tranche de ladite prime. Le montant est de 420 Euro par salarié.

Evolution de la société

Les tonnes transportées aussi bien que les wagons triés sont en baisse nette. La société est loin d'être en mesure de générer un bénéfice net. Au 31 décembre 2012 CFL cargo occupait 258 salariés sous convention collective, 87 sous statut CFL et 38 sous statut ARCELORMITTAL. Pour les ateliers de Pétange se sont les chiffres suivants, 115 sous convention collective et

21 sous statut CFL. Ce qui fait un total de 136.

Protection du travailleur isolé

Le programme de formation en la matière est en net retard. 6 à 7 semaines par rapport à la programmation initiale. Par conséquent la représentation des salariés au sein du comité mixte se voit dans l'impossibilité de donner son feu vert. L'approbation du dossier est reportée à une date ultérieure.

Présentation d'un nouvel organigramme CFL Cargo

A la demande du secrétaire du comité mixte, la direction fournit des explications supplémentaires afin de clarifier le rôle des formateurs et du responsable formation Conducteur de manœuvre et dirigeant de manœuvre. Il s'avère être très utile de relever le volet pédagogique lié à la mission des formateurs et du responsable.

Livres de sécurité 1,3 et 4

Les nouvelles versions de ces livres de sécurité sont approuvées par le comité mixte. Les représentants des salariés au sein du comité mixte exigent que le personnel intéressé soit instruit. Les nouveaux vont faire partie intégrante des conférences de sécurité 2013.

Situation des contrats de travail à durée déterminée

6 dirigeants de manœuvre ont été embauchés sous un tel contrat. La durée des contrats est de 12 voire 18 mois. Aux Ateliers de Pétange



Foto: Wikimedia.org

le nombre correspondant est de 10 au total. 3 salariés travaillent sous un contrat d'initiation à l'emploi. Le Directeur des Ateliers de Pétange précise que les départements freins et axes sont tabou pour tout salarié sous un contrat de travail autre que l'indéterminé. En outre il y a lieu de relever que les embauchages susmentionnés se font principalement, mais pas exclusivement via le biais de l'administration de l'emploi.

Plan d'urgence interne et externe à Bettembourg

Les plans en question sont en élaboration. Ces plans d'urgence doivent être adaptés en fonction de l'avancement du chantier EUROHUB.

Prise de position de Monsieur Delahaut au sujet de l'utilisation des

données GPS des locomotives MAK

Comme Monsieur Delahaut ne peut pas assister à la réunion du comité mixte, une déclaration est présentée aux membres du comité mixte. D'après cette déclaration les données recueillies servent strictement aux fins définies par la CNPD. Le secrétaire du comité mixte est lui aussi formel, les données recueillies ne peuvent jamais servir à des fins de sanctionnement.

Rapport annuel du délégué à la sécurité

Frank Trausch en sa qualité de délégué à la sécurité présente son rapport annuel sous forme d'une présentation Powerpoint. Il semble que la communication des constats d'insécurité dressée par

le délégué à la sécurité présente quelques problèmes. Le service GI en charge de la maintenance de l'infrastructure sera dans le futur interlocuteur principal en la matière.

Utilisation des données recueillies par ArcelorMittal à l'aide de borne électronique

A l'entrée et à la sortie des embranchements ArcelorMittal des données personnelles sont collectées. Personne ne sait à quelles fins ces données sont collectées. Etant donné que le comité mixte n'a à aucun moment marqué son accord à cette procédure, le comité mixte rejette toute coresponsabilité et proteste formellement contre cette collecte de données illégales.

Certification des Ateliers de Pétange

Les Ateliers de Pétange détiennent les certificats suivants : ISO 9001, la certification pour Entité en charge de maintenance et la certification EN473 qui est obligatoire pour les parties soudage et maintenance essieux. En outre les Ateliers de Pétange détiennent les certifications des 2 producteurs de système de frein, à savoir DAKO et KNORR. La certification VPI qui définit les règles techniques est en cours et devrait s'achever vers la mi-2013. La certification EN15085 en matière de soudage a été obtenue pour la maintenance préventive. En ce qui concerne la maintenance curative, cette certification fait à ce stade défaut.

Poste d'aiguillage Belval du réseau tertiaire

Premières doléances rencontrées

A l'attention de Mme Laurence Zenner, chargée de gestion GI,

M. Nico Biver, chargé de gestion EI

M. Pascal Poncin, chargé de gestion MI

Introduction

Les collègues assurant la nouvelle fonction d'aiguilleurs aux postes d'aiguillage du réseau tertiaire, notamment du site de Belval/Usines, nous ont soumis leurs doléances lors de notre visite en date du 27 janvier 2013. Notre délégation était composée de John Rossi, délégué du personnel, René Birgen, membre du comité de la section GI-EI et Frank Gilbertz, secrétaire de la section GI-EI de la FNCTTFEL.

Nous reprenons, dans ce document, des suggestions d'améliorations, qui pourront servir comme base de discussion.

1. Le poste d'aiguillage du réseau tertiaire de Belval/Usines

Malgré ses dimensions le poste est dans un état propre, mais semble être un peu mal organisé. Il est à recommander de procéder, ensemble avec le service QSE, à une réorganisation claire et nette des lieux afin que les agents occupant le poste retrouvent tous les documents nécessaires à l'intervention journalière.

Il faudra aménager un réfectoire avec armoire personnelle, kitchenette, table avec chaises, eau de robinet potable et possibilité de se laver

les mains après la visite des installations sanitaires. Un coup de peinture améliorera l'ambiance de cette salle. En tout état de choses une séparation entre réfectoire et vestiaire devra être considérée.

Il faudra procéder à une vérification de la sécurité de l'accès au poste. Il manque une traversée de service du parking vers le poste.

Le chemin d'accès en provenance de la gare de Belval-Université est à améliorer, notamment par la mise en place d'un escalier depuis le quai.

L'entrée du bâtiment devrait être fermée à clé. L'ouverture est à prévoir par clé ou badge et par commande à distance et parlophone par l'agent du poste.

2. La collaboration entre les agents CFL et les agents ArcelorMittal

La collaboration entre les agents CFL et les agents ArcelorMittal est bonne.

Le fait que le chef d'équipe d'ArcelorMittal se trouve, jusqu'à présent, à côté de l'aiguilleur est très bien vu par nos agents. À l'avenir ceci ne devrait pas changer. La séparation entre client et gestionnaire existe aussi en d'autres endroits (la DOT et le chc du PDT occupent la même pièce).

3. La formation au poste d'aiguillage de nos agents CFL

Le poste d'aiguillage du RT Bu est un poste digne d'un aiguilleur chevronné. Constat fait lors de notre présence,

même si c'était un dimanche! Il y a lieu de noter que la formation de nos agents aux postes d'aiguilleurs D et Bu du RT ne s'est pas faite dans les meilleures conditions. Seule la bonne collaboration avec les collègues d'ArcelorMittal, (collaboration qui n'était pas du tout évidente vu la suppression pour eux d'un poste de travail), a permis à nos agents d'avoir un aperçu général de leur nouveau poste. La formation locale par nos agents QSE et EI a certes été pleine de bonne volonté mais quasi inexistante et peu instructive. Ces agents ont-ils eux aussi été pris de vitesse ?

Comme deux cultures avec des règles et aptitudes de travail diverses (CFL et ArcelorMittal) ont maintenant été amenées à court terme à travailler ensemble, il faudra certainement un certain temps pour changer les habitudes des uns et des autres. Il doit cependant être clair pour tout le monde quelle réglementation fait foi à côté des particularités locales inscrites dans les consignes locales.

Comme nos aiguilleurs veulent avoir une bonne entente avec les travailleurs d'ArcelorMittal il n'appartient pas à eux, au moins au début, de critiquer le mode de travail et de communication avec les collègues d'ArcelorMittal. Une présence plus régulière, au moins tous les deux jours et à divers moments de la journée par des agents QSE et EI est à prévoir. Ceci aura pour effet que nos agents ne se sentiront pas délaissés et abandonnés à leur sort et que des problèmes pourront être réglés sur place ou bien reportés

immédiatement à un niveau hiérarchique supérieur.

4. La communication via liaison radio

Toutes les communications lors des parcours de manœuvre sont effectuées sur une même fréquence radio. À côté de cela des communications, qui ne concernent pas directement l'aiguilleur, le conducteur de manœuvre, le dirigeant de manœuvre ou le chef d'équipe, sont également transmises sur la même fréquence. Seule exception, les navettes de et vers le poste directeur Belval/Usines du réseau primaire. Cette situation peut-être source d'incident ou d'accident !

Il faudra donc essayer d'instaurer, avec l'aide du QSE, une certaine discipline et méthodologie de communication pour les liaisons radio. Il faut des messages clairs et nets, des messages séparés pour tout ce qui concerne le poste d'aiguillage et pour toute autre communication.

Il est p.ex regrettable que certaines voies (notamment les voies 100 au poste directeur de Belval/Usines) soient dépourvues de SFMB (SFVb). Aux extrémités, aux jonctions avec le réseau Arcelor, ces «Auszeigleiser» ne marquent pas l'occupation de la voie sur l'écran de contrôle. Ainsi, l'aiguilleur doit se faire une note sur un bout de papier afin de ne pas oublier le mouvement. Nous demandons la possibilité de l'introduction pour l'aiguilleur d'une sorte de «Merkschild» (comme le connaissent les ESTW des CFL) ou bien l'installation de circuits de

voies sur les voies en question avec répercussion de l'occupation sur l'écran de contrôle de l'aiguilleur.

5. Les écrans de contrôle

Ceux-ci sont à remplacer au plus vite par des écrans plus grands.

6. Les séances de travail s'étendant sur la période de 20.00 à 6.00 heures

La différence entre l'horaire des séances de travail CFL et ArcelorMittal cause un problème pour nos agents, surtout pendant la séance «nuit prolongée». Nos agents sont confrontés avec un rythme de travail «ArcelorMittal» (4 locs de manœuvre lors des pointes) tel qu'ils n'arrivent pas à avoir de pause pendant 10 heures de séance nuit. Les horaires des séances de travail du réseau tertiaire sont donc à revoir ensemble avec le personnel concerné.

Conclusion

Les problèmes énumérés ci-dessus constituent une première analyse de notre part des conditions de travail sur le poste de manœuvre du RTBu. D'autres suivront. Nous demandons, d'ores et déjà, que des solutions soient trouvées au plus vite à ces premiers problèmes ensemble avec le personnel concerné et ensemble avec les délégations syndicales. Nous proposons qu'un bilan soit établi tous les trois mois durant les séances auprès du Chef de Service.

Pour la délégation du FNCTTFEL,

John Rossi,
délégué du personnel

Sektion GI-EI

Eine gut besuchte Generalversammlung

Am 22. Januar 2013 fand um 17.00 Uhr die Generalversammlung der Berufssektion GI-EI statt. Präsident Roger Saurfeld konnte unter den Anwesenden den Verbandspräsidenten, Guy Greivelding, den Generalsekretär, Jean-Claude Thümmel, den Präsidenten der Zentraldelegation, Carlo Thissen, den Ehrenpräsidenten der Berufssektion GI-EI, René Birgen, den Präsidenten der Kontrollkommission, Georges Melchers und den Präsidenten der Berufssektion GI-MI, Henri Entringer, begrüßen. Entschuldigt wurden der Präsident des Sektors Eisenbahnen, Alphonse Clasen, und der scheidende Präsident der Zentraldelegation, Jean-Marie Thoma.

Für die Delegation und gleichzeitig für den Aktivitätsbericht der Berufssektion GI-EI trug John Rossi seinen Bericht vor. Er zeigte darauf hin, dass er sich auf einige Punkte der Arbeit der Delegation beschränken würde, da es unmöglich sei in kurzer Zeit auf alle behandelten Punkte des Jahresberichtes einzugehen. Am 1. Januar 2012 wurden die alten Dienstzweige IF (Installations Fixes) und GR (Gestion Réseau) zu einem neuen großen Dienst, dem GI (Gestionnaire de l'Infrastructure), verschmolzen. Daraus gingen zwei Berufssektionen hervor, nämlich der EI (Exploitation de l'Infrastructure) und der MI (Maintenance de l'Infrastructure). Es wurde ebenfalls aus der ZOC (Zone Opérationnelle Centre) und ZOS (Zone Opérationnelle Sud) eine einzige Zone gemacht, wobei man dennoch in Regionen aufgeteilt bleibt, d.h. die Région Sud-Ouest, die Région Sud, die Région Centre und die Région Nord.

Ein großer Diskussionspunkt war sicherlich die Vereinheitlichung der Arbeitszeiten der Ex-ZOC und Ex-ZOS. Hier wurde von den Gewerkschaften gefordert eine Umfrage bei den Bediensteten zu starten um zu ermitteln für welches Modell sich die Angestellten entscheiden wollten. Dabei kam heraus, dass die Majorität für das Modell, das bislang in der Ex-ZOC angewandt wurde, entschied, d.h. Dienstags, Donnerstags, Samstags und Sonntags hat die Spätschicht acht Stunden und die Nachtschicht zehn Stunden. An den anderen Tagen (sprich Montags, Mittwochs und Freitags) bleibt alles beim alten Rhythmus, d.h. neun Stunden Spätschicht und neun Stunden Nachtschicht. Die Umfrage wurde unter der Aufsicht von Michel Dondelinger (FNCTTFEL-Landesverband) und Jean-Paul Schmitz (Syprolux) ausgewertet.

Ein zweites großes Diskussions-thema der Berufssektion GI-EI bleibt die Restrukturierung in der Région Nord. Die positiven Elemente aus dem Projekt des Chefs der Région Nord sind: Service und Qualität am Kunden werden deutlich verbessert, alle Arbeitsstellen werden erhalten bzw. es werden sogar neue geschaffen. Die negative Seite beschränkt sich für uns als Gewerkschaft bislang nur auf ein einziges Element: die Anfangszeiten der Schichten sind diskussionsbedürftig.

Wechsel der Ämter

In der Personalvertretung wurden einige Änderungen im Laufe des Jahres vorgenommen. René Birgen trat am 1. Juli 2012 von seinem Posten als langjähriger Personalvertreter zurück und wurde von Michel Dondelinger bis zum 31.12.2012 ersetzt. Roger Saurfeld trat somit sein Amt als Personalvertreter, als Nachfolger von



Roger Saurfeld,
Sektionspräsident

Michel Dondelinger, am 1.1.2013 an. Die Personalvertretung besteht derzeit aus folgenden Mitgliedern: John Rossi, Nadine Simon, Roger Saurfeld. Ein großes Dankeschön geht an René Birgen und Michel Dondelinger, die lange Zeit im Dienst der Gewerkschaft und des Personals gehandelt haben. Es wird ihnen auch dafür gedankt, dass sie sich zur rechten Zeit zurückgezogen haben um den Fortgange der gewerkschaftlichen Arbeiten nicht zu hindern, sondern im Dienst der Gewerkschaft zu handeln und jüngeren Kollegen das Amt überlassen.

John Rossi ging dann auch auf die Sozialwahlen ein, die am 13. November 2013 stattfinden werden. Derzeit hat der Landesverband in der EI-Vertretung drei Sitze, der Syprolux ein Sitz. Unsere Liste für die kommenden Sozialwahlen muss noch vervollständigt werden. Bislang hat die Sektion GI-EI fünf Kandidaten, sie braucht jedoch acht Kandidaten um die Liste voll zu kriegen.



John Rossi,
Personaldelegierter

Über das Jahr fanden vier Sitzungen beim Dienstchef statt. Eine davon war eine gemeinsame Sitzung mit dem Service MI. Dies wurde nach der Verschmelzung von IF und GR in den neuen großen GI-Dienst so festgehalten.

Wichtige Punkte der Delegationsarbeit

Einige interessante Punkte aus den verschiedenen Sitzungen beim Dienstchef wurden von John Rossi herausgefiltert:

- ein Unfall eines Bediensteten der Brigade 32 auf einem privaten Grundstück sorgte für viel Aufregung und Gespräch; eine „Note“ soll künftig dafür sorgen, dass ein solcher Fall klar für das Personal erklärt ist
- eine „groupe de travail“ des RH-Dienstes soll die „astreintes“ nachchecken und gegebenenfalls harmonisieren; jedoch schleppt dieses Dossier vor sich hin (intern, d.h. in der Gewerkschaft, sollte man sich auch beraten)

- die Stellwerke auf dem „réseau tertiaire“ sind seit dem 1.1.2013 von CFL-Beamten besetzt; größtenteils kamen die Bediensteten aus der Sicherheitsmannschaft oder aus dem AV-Dienst

- in der gemeinsamen Sitzung mit dem MI-Dienst wurde u.a. die „note“ zur Schneewacht, die in den einzelnen Zonen unterschiedlich interpretiert wurde, diskutiert, ebenso die Tatsache, dass Fortbildungskurse nur im Dienst und nicht in der Freizeit stattfinden können, sowie die ATE-Nummern, die künftig klarer gemacht werden sollen, diese allerdings durch eine EU-Direktive jetzt noch länger sind (d.h. mehr Zahlen) als es bis dato der Fall war



Raymond Schroeder,
Sektionskassierer

- außerdem wurde darüber beraten wie man sich verhalten soll wenn man einen Antrag stellt um aus dem MI-Dienst in den EI-Dienst zu wechseln; hier wird geraten die Kandidatur über den normalen Weg einzureichen, eine Kopie direkt an den RH-Dienst, sowie an den Verband, zu richten

- im Laufe des Jahres wurde auch noch einmal über die Sicherheitspause diskutiert, die bis dato immer noch nicht auf allen Posten gewährleistet ist; hier muss man unbedingt noch einmal nachhaken

- die Delegation machte sich u.a. auch ein Bild von den Arbeiten an der „Bisserbréck“ (Pulvermühle); hier wurden die verschiedenen Sicherheitsaspekte in einer gemeinsamen Visite seitens des MI- und EI-Dienstes beleuchtet

Die Personalvertretung nahm wie üblich an allen Delegiertentagen sowie am jährlichen Seminar in Clerf teil. Besichtigungen der Personalvertreter vor Ort wurden im Jahr 2012 acht Mal durchgeführt.

Zum Schluss des Tätigkeitsberichtes gab John Rossi bekannt, dass Nadine Simon sich vom Sekretärs-posten der Berufssektion GI-EI zu-



Carlo Thissen, Präsident der
Zentraldelegation

rückzieht. Fortan wird Frank Gilbertz Schriftführer der Berufssektion.

Nach dem Bericht von John Rossi, reichte Roger Saurfeld das Wort an den Kassierer der Berufssektion. Raymond Schroeder konnte Einnahmen in Höhe von 9,49 Euro und Ausgaben in Höhe von 378,25 Euro verzeichnen. Anlässlich der Generalversammlung von 2012 waren 1848,93 Euro in der Kasse. Mit den Einnahmen und Ausgaben 2012 ist der aktuelle Kontostand: 1470,68 Euro. Die Generalversammlung entschied, dass eine finanzielle Unterstützung in Höhe von 500 Euro angefragt wird, dies aus dem einfachen Grund, weil im Jahr 2013 Sozialwahlen stattfinden.

Der Präsident der Kontrollkommission, Georges Melchers, hat zum Kassenbericht keine Beanstandung zu machen und fragt die Entlastung für den Kassierer. Diese wurde per Akklamation gegeben. Alle Berichte wurden von der Generalversammlung angenommen.

Bericht der Zentraldelegation der CFL

Im Anschluss an den statutarischen Teil der Generalversammlung richtete Carlo Thissen, Präsident der Zentraldelegation der CFL, und Guy Greivelding, Verbandspräsident, das Wort an die Anwesenden. Carlo Thissen ging auf die 4 Sitzungen der Zentraldelegation im Jahr 2012, sowie die Neueinstellung seitens der Muttergesellschaft, ein. Wichtig ist es zu wissen, dass die Neueinstellung nicht mehr abhängig vom Effektiv sind, sondern vom Budget. Es sollte im Jahr 2012 16 „assistants Ex“ eingestellt werden, es hatten sich jedoch nur 14 Leute gemeldet. Für die Personalvertretung im GI-EI Dienst wird sich nichts ändern, auch nicht mit der neuen Generalorder N°7. Es wird bei vier zu wählenden Personalvertretern bleiben.

Referat des Präsidenten Guy Greivelding

Verbandspräsident Guy Greivelding überbrachte die besten Grüße der Verbandsleitung und richtete nochmals einen herzlichen Dank an die langjährigen scheidenden Personalvertreter René Birgen und Michel Dondelinger. Er wünscht vorweg allen Kandidatinnen und Kandidaten viel Glück für die kommenden Wahlen und wünscht sich, dass der Landesverband gestärkt aus den Wahlen herausgeht.



Fotos: René Birgen

Guy Greivelding,
Verbandspräsident

Ein Rückblick auf das politische Jahr 2012 machte Guy Greivelding indem er auf die negativen Elemente der Sozialpolitik einging. Einerseits wurde der Index manipuliert und andererseits wurde uns eine ungerechte Pensionsreform auf den Tisch gelegt. Auch die Preiserhöhungen im öffentlichen Transport seien nicht im Sinne der Bevölkerung. Der öffentliche Transport kann und darf kein Luxusartikel sein, sondern eine Sozialleistung für alle, so der Präsident Guy Greivelding. Die Erhöhung der Sozialsteuer kritisierte er energisch, sowie die Neuordnung der „chèques de services“ und die Abschaffung der Prämie „care-e“. Transportpolitisch gibt es ein positives Element zu verzeichnen, nämlich der 2015 in Kraft tretende Rhein-Land-Pflanz-Takt, der uns direkte Verbindungen an das ICE-Netz ermöglicht. Außerdem muss man als Gewerkschaft gegen die Schließung der Linie Gouvy-Rivage-Liège eintreten und sich dafür einsetzen, dass die Verbindung Luxemburg-Brüssel endlich angenehmer umgebaut wird. Zum Schluss sparte Guy Greivelding nicht mit Kritik am Vorhaben des EU-Transportkommissars Kallas, der mit dem 4. Eisenbahnpaket die organische Trennung von Betrieb und Infrastruktur herbeirufen will. Außerdem ist die Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs auf der Schiene ein Teil dieses für uns als Gewerkschaft vergifteten Paketes. Es gilt wachsam zu bleiben, so Guy Greivelding.

Die Generalversammlung 2013 endete mit einem gemeinsamen Abendessen.

Frank Gilbertz,
Sekretär der Berufssektion GI-EI

MUTUELLE DES AGENTS DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS

INVITATION ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

**Vendredi, le 8 mars 2013
à 16.00 heures**

au Casino Syndical

63, rue de Bonnevoie
L-1260 Luxembourg

dans la salle Nicolas Koenig (Rez-de-Chaussée)
Entrée par la rue des Gaulois (à l'arrière du Casino)

Abschied aus dem aktiven Berufsleben

Thill Raymond ist in Pension



Am 8.2.13 hatte Kollege Raymond Thill seine liebsten Arbeitskollegen ins Restaurant „Am Kraeltgen“ in Aspelt eingeladen um, gemeinsam mit seiner Ehegattin Chantal, seinen Abschied aus dem aktiven Berufsleben zu feiern.

Im Anschluss an die Abschiedsrede bekam seine Ehegattin Chantal Blumen überreicht, und die anwesenden Kollegen bedankten sich bei Raymond für seine jahrelange Freundschaft, was sicherlich das Wichtigste ist, und als zusätzliche Anerkennung übergaben sie ihm ein kleines Geschenk.

„De Raym“ war ein Arbeitskollege dem es immer wichtig war Kollegialität innerhalb und außerhalb des Betriebes zu pflegen, und forderte bei seinem Abschiedsgruß auch dementsprechend, hauptsächlich

die jüngeren Kollegen auf zusammen zu halten, um den zukünftigen Herausforderungen gewachsen zu sein.

Bei einer deftigen „Choucroute“ und einem guten Glas wurde bis spät in die Nacht gefeiert und so manche Erinnerungen ausgetauscht.

Thill Raymond als Eisenbahner

Thill Raymond ist in Bonneweg geboren, wo er auch seine Kindheit verbracht hat. Nach seiner Lehre als Kunstschmied kam „De Raym“, wie er genannt wird, gleich am 17.9.72 in den Dienst der Eisenbahn, als erste Station in den Atelier nach Pétingen.

Im Oktober 1972 kam er dann bereits in das Dépôt Luxemburg, wo er dann auch bis zum Schluss seiner beruflichen Laufbahn sesshaft war, was immerhin 40 Jahre sind!

Im Laufe dieser 40 Jahre im Dépôt hat Kollege Raym viele verschiedene Equipen durchlaufen, unter anderem die Equipe Autorail, die Equipe PC und die Equipe „Däck Dieselen“. Er hatte hauptsächlich Kenntnisse über alles was einen thermischen Motor hatte, De Dietrich, Westwaggon, 1800, 800, 850 usw. Lange Jahre war er auch in der Mannschaft des Hilfszug, was ihm viel Spaß gemacht hat und wo er so manches erlebt hat.

Thill Raymond und der FNCTTFEL-Landesverband

„De Raym“ ist seit 1972 Mitglied im FNCTTFEL-Landesverband. Er ist ein treuer Militant, der immer zur Stelle ist wenn Einsatz gefragt ist.

Er war lange Jahre Mitglied im Verbandsrat und war auch im Vorstand des Sektors Eisenbahnen sehr aktiv. Als Mitglied der Sektion



MA (jetzt Sektion Ateliers) stand er den Personalvertretern stets mit Rat und Tat zur Seite. Er war stets bemüht sich für die Belange der Kollegen einzusetzen, und auch ohne Mandat zögerte er nicht seine Meinung zu sagen. Sein Hauptanliegen aber war es immer,

neue Mitglieder zu Werben und junge Kollegen in den Vorstand der Sektion Ateliers aufzunehmen, um mit einer schlagkräftigen Mannschaft bei den Sozialwahlen im Oktober 2013 anzutreten.

Gusty Klein

Info

Entraide Médicale CFL

D'Krankekeess vun den Eisenbahner huet och elo eng nei Adresse an zwar déi selwecht ewéi d'Pensionskeess:

2b, rue de la Paix
L-2312 Lëtzebuerg

Von den CFL im Jahre 2013 geplante Einstellungen

In der letzten Sitzung der „Délégation centrale“ am 21. Dezember 2012 hat die Generaldirektion ihre laufenden und geplanten Einstellungsprozeduren bekannt gegeben.

- 2 artisans CRM
- 23 S/O Ex + RH
- 3 conducteurs de bus (1.2.2013)
- 12 conducteurs de bus (1.3.2013)
- 10 conducteurs de bus en 2014
- 5 S/O + 4 M/O AV
- 15 PAT (1.9.2012)
- 14 PAT (1.2.2013)
- 36 hommes d'équipe MI
- 17 PTC (1.9.2012)
- 18 PTC (1.3.2013)
- 9 ingénieurs-techniciens TM

Info

Generalversammlungen 2013

Berufssektion

Sektion TM-Cargo

Sektion TM-PTC

Sektion Ateliers

Sektion Services Centraux

Sektion AV

Sektion BU

Datum

Freitag, den 1. März 2013

Freitag, den 1. März 2013

Mittwoch, den 6. März 2013

Montag, den 18. März 2013

Donnerstag, den 21. März 2013

Freitag, den 22. März 2013

Uhrzeit und Ort

16.00 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

19.00 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

16.30 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

17.00 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

17.00 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

19.00 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

Übertriebene Bürokratie abbauen

Damit wieder Zufriedenheit in den Grundschulen einkehrt!

Am 24. Januar 2013 wurde die von Herrn Siggy Koenig, ehemaliger Mitarbeiter des Unterrichtsministeriums und der Uni Luxemburg, unter der Leitung von Prof. Dr. Daniel Tröhler durchgeführte Bilanz der Grundschulreform vorgestellt.

Der Landesverband, der die Lehrbeauftragten vertritt, stellt fest, dass das Ergebnis genau das bestätigt, was die Gewerkschaft bereits bei vielen Unterredungen mit dem Ministerium zum Ausdruck gebracht hatte.

Der FNCTTFEL-Landesverband begrüßt, dass die Ministerin versprochen hat die „Bilans“ nun endlich zu vereinfachen und gegen die übertriebene Bürokratie anzugehen.

Der Landesverband möchte nochmals auf die Notwendigkeit hinweisen, die Berechnung des Kontingents zu überarbeiten. Der aktuelle Berechnungsmodus der Lehrstellen ist für die meisten Schulen in kleineren Gemeinden nicht zufriedenstellend, und es wurde in den letzten Jahren immer schwieriger einen Unterricht zu gewährleisten, der auch schwachen Schülern gerecht wird. Zu viele Schulstunden mussten eingespart werden, was in den meisten Gemeinden zu einem Stellenabbau im Unterrichtswesen führte, der vor allem die Schüler und die Lehrbeauftragten traf.

Zügige Verbesserung erwünscht

Der FNCTTFEL-Landesverband weist darauf hin, dass es durch diese Maßnahmen zu Klassenzusammenlegungen kommt, was

weder den Schülern noch den Unterrichtenden gerecht wird. Der Landesverband unterstreicht, dass eine zu rigide Anwendung der Kontingentberechnung zu unnötigen Stellenwechsellern und ungewisser Schulplanung führt.

Deshalb hofft der Landesverband auf eine zügige Verbesserung der Grundschulreform, damit wieder Zufriedenheit in unseren Grundschulen einkehrt.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es dringend erforderlich das Vertrauen zwischen den Schulpartnern wieder herzustellen. Nur eine ehrliche, offene Zusammenarbeit gewährleistet fruchtbare Ergebnisse für alle Betroffenen.

Mitgeteilt vom FNCTTFEL-Landesverband



Foto: Bildungserver.de

Endlich Zuerkennung

Ter Grade für 3 Posten in der TICE Werkstatt erreicht!

Zu den guten Neuigkeiten im Januar gehört zweifellos auch die Umsetzung einer alten Forderung unserer Sektion. Nach jahrelangen Anstrengungen wurden nun endlich die Substitutionsgrade (7Ter) an drei Handwerker Kollegen vergeben die im Atelier Verantwortungsstellen bekleiden. Es handelt sich dabei um das Magazin, die Werkstattverwaltung und die Karosserie.

Diese Zuerkennung ist das Ergebnis eines jahrelangen Grabenkrieges

den unsere Betriebssektion - unterstützt vom Landesverband - geführt hat, damit diese Vergütung endlich auch beim TICE ausbezahlt wird. Das Prinzip von drei Ter Posten im Atelier, hatten wir schon in einem schriftlichen Abkommen im Juli 2009 durchgesetzt (die FGFC hatte damals dieses Abkommen abgelehnt). Ohne unseren Einsatz würde es diese Ter Grade, wie so vieles beim TICE, heute in unserem Betrieb nicht geben!

Die anderen Verbände haben dafür leider keinen kleinen Finger gerührt und nur quer dagegen geschossen. Ein „Avis“ der Personal-

vertretung haben wir bis jetzt nicht zu Gesicht bekommen. Ihr letztes Argument gegen die Vergabe war dann, dass das Dienstalter hierbei nicht respektiert würde und es eine erneute Vergabe „à la tête du client“ gäbe (email vom 16.10.12). Das alles war natürlich Quatsch und konnte die Vergabe letztlich nicht mehr verhindern.

Auch denen die uns nun wohl vorwerfen, wir würden uns „immer nur für Kleinigkeiten und Minderheiten“ einsetzen, sei hier geantwortet, dass eigentlich Alle beim TICE immer irgendwie oder irgendwann zu einer Minderheit gehören. Die Stagiare und Anfänger sind ei-

ne Minderheit, ebenso wie die erleichterten Fahrdienste, die Handwerker, die Kontrollen, die Verwaltung, die weiblichen Mitarbeiterinnen usw.

Soziale Verbesserungen

Soziale Verbesserungen haben wir beim TICE vor allem auch sektoriell durchgesetzt. Nach und nach konnten so kleine Fortschritte in Teilbereichen durchgesetzt werden. Diese Erfolge favorisierten dann wieder Fortschritte bei anderen Gruppen. Viele dieser kleinen Schritte zusammen genommen, ergeben dann das Gesamtbild der sozialen Errungenschaften bzw.

„droits acquis“, wie wir sie heute beim TICE kennen. Nichts davon ist von selbst vom Himmel gefallen, und vieles musste trotz gesetzlicher Grundlage, dennoch mühsam erstritten werden. Die „wenn-ich-nichts-kriege, darf-er-auch-nichts-bekommen“-Mentalität war dabei oft unser größtes Problem.

Noch kommende Generationen werden von dem heute Erreichten profitieren. Wir werden darum mit unserer bewährten Aufbauarbeit fortfahren.

Alain Sertic

„Examen d'admissibilité“

Gratis Vorbereitungskurse für angehende Busfahrer

Am 9. April 2013 findet das „examen d'admissibilité“ für den Busfahrer im öffentlichen Sektor statt.

Um unseren Kandidaten zu helfen dieses Examen besser zu bestehen, organisiert der Landesverband, als Gewerkschaft der Busfahrer, Vorbereitungskurse im Rechnen sowie im „code de la route“. Dadurch hoffen wir jedem eine Stütze beim Einstieg in die Busfahrerlaufbahn zu sein.

Diese Kurse sind gratis und sollen dem Teilnehmer erlauben, sich für dieses Examen optimal vorzubereiten.

Auch beim weiteren Verlauf der Laufbahn als Busfahrer im öffent-

lichen Sektor, kann der Landesverband zahlreiche Unterstützungen bieten.

Rechenkurse

Mittwoch, den 6. März 2013, Montag, den 11. März 2013, Mittwoch, den 13. März 2013, Montag, den 18. März 2013. Diese Kurse finden jeweils von 19.30 bis 21.30 Uhr im Saal Joseph Junck (2 Stock) statt.

„Code de la route“-Kurse

Dienstag, den 12. März 2013 (Saal Michel Hack, 1. Stock); Donnerstag, den 14. März 2013 (Saal Michel Hack, 1. Stock); Dienstag, den 19. März 2013 (Saal Joseph Junck, 2. Stock); Donnerstag, den 21. März 2013 (Saal Michel Hack, 1. Stock). Auch diese Kurse finden je-

weils von 19.30 bis 21.30 Uhr statt.

Die Rechenkurse werden von Carlo Gratas und die „code de la route“-Kurse von Henri Oé im Casino Syndical, 63 rue de Bonnevoie in Bonneweg abgehalten.

Für weitere Informationen und um unsere Kurse noch besser organisieren zu können ist es wichtig sich unbedingt bei Edmée 48 70 44 27 (mittags) oder bei Pascal 48 70 44 26 (morgens) anzumelden.

Edmée Kirsch

Sektion AVL

Sekretärposten ausgeschrieben

Für die Generalversammlung vom AVL, welche am 8. März 2013 stattfindet, ist der Sekretärposten ausgeschrieben.

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

Die Kandidaturen sind, laut Artikel 93, bis spätestens Mittwoch, 6. März 2013, an den Präsidenten der Kontrollkommission unter folgender Anschrift zu richten:

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

Info

Generalversammlungen 2013

Berufssektion

Sektion AVL

Sektion TICE

Sektion Staat

Datum

Freitag, den 8. März 2013

Sonntag, den 10. März 2013

Dienstag, den 12. März 2013

Uhrzeit und Ort

19.30 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

10.00 Uhr „Lenger Stuff“, 18 rue de la Libération in Linger

19.00 Uhr Casino Syndical im 2. Stock

Zu den Artikeln des Herrn Alain Sertic

Stellungnahme des TICE Bureau

In besagten Artikeln des Herrn Alain Sertic (Chaufeur-Receveur beim TICE) ist das Hauptthema die Einbindung der fusionierten Gemeinde Käerjeng in das Busnetz des TICE Syndikats.

In dem Artikel vom 26 Oktober 2012 „Warum der TICE nun trotzdem nicht nach Küntzig fährt!“ erhebt Herr Sertic schwere Vorwürfe gegenüber Herrn Michel Wolter (Bürgermeister der Gemeinde Käerjeng und Mitglied des TICE-Bureau) und in dem Artikel vom 11 Januar 2013 „...oder: „Auf Umwegen nach Küntzig““ erweitert er seine Vorwürfe auf das gesamte TICE-Bureau sowie die Personalvertretung.

Auf Anfrage der fusionierten Gemeinde Käerjeng wurde vom TICE-Syndikat in Absprache mit dem Ministerium für nachhaltige Entwicklung (MDDI) ein abgeänderter Linienverlauf der Linie 6 vorgeschlagen, welcher die Ortschaften Küntzig und Fingig mit Bascharage via Biff, Richtung Niederkorn verbindet. Der Anschluss beider Ortschaften an das TICE-Netz war garantiert, es bestand jedoch keine direkte Verbindung Richtung Esch-sur-Alzette.

Das MDDI entschied sich für den Alternativvorschlag der RGTR-Linie 333, sowie die Verlängerung der TICE Linie 6 von Lasauvage nach Niederkorn.

Herr Sertic behauptet dass die Entscheidung zur Einführung der RGTR Linie 333 aus materiellen Interessen eines Busunternehmers aus Bascharage von Bürgermeister Michel Wolter bevorzugt wurde. Der Grund hierfür sei seine wirtschaftsliberale Einstellung. Abschließend schreibt er, dass Politiker derselben Orientierung bei

einer Mehrheit im TICE-Syndikat dessen Zukunft gefährden würden.

Diese Aussagen werden von sämtlichen Mitgliedern des TICE Bureau integral dementiert.

Als vereidigter Gemeindebeamter besteht die Verpflichtung, während sowie außerhalb seiner beruflichen Tätigkeiten, keinen Anlass zu einem öffentlichen Skandal zu liefern und die Beziehungen zu seinen Vorgesetzten, in diesem Fall seinen Vorstandsmitgliedern, mit Würde und Höflichkeit zu entledigen. Bei dieser Berichterstattung sind wir der Meinung dass Herr Sertic die Grenzen der freien Berichterstattung überschritten hat.

Das TICE Syndikat plant den Ausbau seines Netzes in Absprache mit dem MDDI und im Einklang einer nachhaltigen Landesplanung. TICE Linien werden identisch der RGTR-Linien vom MDDI finanziert! Um neue Entwicklungsgebiete zu erschließen und die Anfrage nach zusätzlichen öffentlichen Transportmitteln zu garantieren wird die Streckenführung der TICE-Linien abgeändert und ausgebaut. Die Anbindung der Ortschaften Küntzig und Fingig an das TICE-Netz wird nach diesen Kriterien ab dem 1ten Mai mit der neuen TICE-Linie 15 erfolgen, dies in Absprache mit den Vorstandsmitgliedern des TICE und den Entscheidungsträgern des MDDI.

Bureau TICE



Foto: Archiv Landesverband

Kommentar...

... zur Stellungnahme

Gerne, und auch ohne auf ein „droit de réponse“ aufmerksam gemacht worden zu sein, haben wir obige Stellungnahme des TICE-Bureau veröffentlicht, aber wir sind etwas anderer Meinung.

Zuerst bedanken wir uns beim TICE-Bureau (TB) an ihrem regen Interesse an unserer Presse und somit dem Interesse den sie unseren Meinungen und Anschauungen zuteil kommen lassen. Dass diese nicht immer mit den ihrigen übereinstimmen und zu kontroversen Diskussionen führen ist normal, alleine schon angesichts der Tatsache, dass wir das Personal vertreten, das das TB einstellt und verwaltet. Dies dürfte in einem Land wo demokratische Gepflogenheiten und somit Meinungsfreiheit herrschen eigentlich kein Problem darstellen und sollte nicht so ausarten, dass das TB mit der Peitsche droht; dies nicht nur weil es kindisch ist, sondern weil auch in dieser Angelegenheit einfach nicht angepasst.

Das Ziel, ein gut funktionierendes und in öffentlicher Hand geführtes Verkehrssystem war schon das Streben unserer Vorfahren und somit Grundlage des schon vor über hundert Jahren gegründeten Landesverbandes (LV). Weil wir auch heute noch überzeugt sind, dass diese Struktur auch die Interessen der Benutzer, sprich Kunden, am ehesten vertritt, ist es demnach nur logisch, dass der LV ständig bestrebt ist dieses öffentliche System weiter auszubauen. Dass die Mitglieder des LV nun diese Idee an ihrer Arbeitsstelle verkörpern und verbreiten ist also nur konsequent und wir profitieren bei dieser Gelegenheit um uns bei dem Kollegen Alain Sertic zu bedanken für seinen unermüdlichen Einsatz im Interesse des öffentlichen Transports sowie der Angestellten beim TICE.

Dass ab 1ten Mai 2013 die neue Buslinie 15 des TICE Wirklichkeit

wird, werten wir somit als Erfolg unserer Politik und gratulieren aber an erster Stelle den lokalen Aktivisten die sich zusammen mit und im Mouvement écologique für diese neue Trasse einsetzten. Ohne ihren Einsatz wäre es sicher weit schwieriger geworden die verantwortlichen Politiker zu überzeugen. Es bewährt sich also die Tatsache, dass Bewegungen von unten etwas bewirken können.

Leider sind nicht alle Gruppierungen (Parteien, Gewerkschaften, Bürgerinitiativen, Patronatsverbände, lokale Interessenvereine,...) dieser Meinung sondern befürworten eher einen Ausverkauf der öffentlichen Dienstleistungen zu Gunsten der Privatwirtschaft aus welchen Gründen auch immer.

Kein Geheimnis ist es, dass im Laufe der Fusionsverhandlungen zur neuen Gemeinde Käerjeng der gewesene Minister und damalige Bürgermeister der Gemeinde Bascharage Michel Wolter kein Verfechter der ersten Stunde vom Anschluss der neuen Gemeinde an das TICE-Syndikat war. Lobenswert ist allerdings, dass er im Laufe der Diskussionen seine Meinung änderte und sich zum Befürworter outete. Umso nicht lobenswerter müssen wir dann die Tatsache sehen, dass er nach den Gemeindevahlen und mit der ihnen anschließenden nicht unbedingt rühmlichen Bürgermeisterkür seine Meinung änderte und die RGTR als Alternative wiederbelebte.

Nicht wir sprechen hier von Skandal, aber wenn dann schon von Skandal die Rede geht, dann ist doch derjenige dafür verantwortlich, welcher mit seinen Wechselmeinungen seine Wähler aufs Ohr haut und nicht diejenigen die diese Praxis in Frage stellen.

Guy Greivelding, Präsident
Yannick Jacques, Vizepräsident
Jean-Claude Thümmel, Generalsekretär

Soziales

Nouvelles dispositions

Calculer plus simplement...

...l'application anti-cumul des pensions

Depuis le début de l'année, il existe de nouvelles dispositions en matière d'anti-cumul d'une pension de vieillesse anticipée et d'un salaire. D'autre part, les bénéficiaires d'une pension de survie aiment souvent connaître les possibilités de cumul de leur pension de survie avec un salaire ou une pension personnelle. Afin d'épargner aux assurés l'étude des dispositions assez compliquées du Code de la sécurité sociale, la Chambre des salariés a mis sur

son site Internet une calculatrice permettant aux intéressés de vérifier rapidement si et dans quelle mesure leur pension est réduite si elle est cumulée avec d'autres revenus. Cette calculatrice est destinée à donner une indication aux assurés. En fin de compte, ce sont les calculs de la caisse de pension, qui portent sur la carrière d'assurance détaillée de l'assuré, qui sont déterminantes. La calculatrice peut être trouvée sur www.csl.lu dans la rubrique «Actualités».

M. Sylvain Hoffmann
tél.: 27 494 214
sylvain.hoffmann@csl.lu



Neue Bestimmungen

Antikumulbestimmungen...

...bei Renten leichter rechnen

Seit Anfang des Jahres gibt es neue Bestimmungen betreffend die Vereinbarkeit einer vorgezogenen Altersrente und eines Gehalts aus einer beruflichen Tätigkeit. Auch wollen viele Bezieher einer Hinterbliebenenrente wissen, inwieweit sie diese Rente mit einer persönlichen Rente oder einem Gehalt kumulieren können. Um den Versicherten die recht komplizierten Erklärungen des Sozialgesetzbuches zu ersparen, hat die Arbeitnehmerkammer CSL einen

„Rentenkumulrechner“ auf ihr Internetportal gestellt. Mit Hilfe dieses Rechners können Interessierte ihre Renten und Gehälter eingeben und erhalten sofort den Betrag der eventuell gekürzten Rente. Dieser Rechner soll eine Hilfe darstellen. Letztlich sind natürlich die Berechnungen der Rentenversicherung auf Basis der genauen Versicherungslaufbahn ausschlaggebend. Der Rechner ist unter www.csl.lu unter der Rubrik „Actualités“ zu finden.

M. Sylvain Hoffmann
Tel.: 27 494 214
sylvain.hoffmann@csl.lu

Vereinigungen

Vereinigung

Ettelbrück
Bettemburg
Kleinbettingen/Mamer
Mersch
Rümelingen
Echternach
Petingen
Luxemburg (Gewerkschaft)
Luxemburg (Coopérative)
Clerf-Kautenbach-Wiltz
Syrdall

Datum

Samstag, den 2. März 2013
Freitag, den 8. März 2013
Samstag, den 9. März 2013
Samstag, den 9. März 2013
Samstag, den 16. März 2013
Samstag, den 16. März 2013
Samstag, den 23. März 2013
Dienstag, den 9. April 2013
Samstag, den 13. April 2013
Samstag, den 20. April 2013
Sonntag, den 21. April 2013

Uhrzeit und Ort

17.00 Uhr Hôtel-Restaurant Dahm, Erpeldange
19.00 Uhr Jugendhaus, Bettemburg
15.00 Uhr Restaurant „Brailëffel“, Kleinbettingen
16.00 Uhr Café de la Gare, Lintgen
17.00 Uhr Restaurant „Le Perroquet“, Rumelange
19.30 Uhr Auberge „An Haal“ (Prim) 10, rue de la Gare
17.00 Uhr Waxweilermillen, Pétange
18.00 Uhr Casino Syndical Musiksaal
15.00 Uhr / 16.00 Uhr Festsaal Casino Syndical
16.00 Uhr Hôtel Restaurant Reiff, Wiltz
16.30 Uhr Restaurant-Pizzeria Giorgio, Wecker-Gare

Derzeitige sozialpolitische Situation

Volle Kraft voraus

Der Vorstand des Sektors Pensionierte beschäftigte sich in seiner Sitzung vom vergangenen 4. Februar neben organisatorischen Fragen vor allem mit der derzeitigen sozialpolitischen Situation.

In organisatorischer Hinsicht wurde, neben dem Sitzungskalender, auch eine Reihe von herausragenden Aktivitäten, im Interesse unserer Mitglieder, besprochen und definitiv festgelegt. In dieser Hinsicht erfreuen sich die Ferienaufenthalte vom 10. Juni bis zum 16. Juni 2013 und vom 26. Juni bis zum 2. Juli 2013 in Villanders (Südtirol), regen Anspruchs und sind fast ausgebucht. Unsere Pensioniertenfeier mit Jubilarenerhebung, ein Höhepunkt in unserem Veranstaltungskalender, wurde auf den 12. Oktober 2013 fixiert. Weiterhin wurde die Organisation von Konferenzen, zu sozialpolitischen Themen, andiskutiert.

Austerität fördert Arbeitslosigkeit

In sozialpolitischer Hinsicht müssen wir leider feststellen dass die Arbeitslosigkeit in ganz Europa ebenso wie hier zu Lande neue Höchststände feiert. Die Situation ist besonders alarmierend in verschiedenen Ländern Südeuropas, vornehmlich in Griechenland und Spanien, wo über ein Viertel aller Menschen und über die Hälfte der Jugendlichen ohne Arbeit sind. Die rigorose Spar- und Austeritätspolitik in den genannten Ländern ist für diese Situation mit verantwortlich. Eine Änderung dieser rücksichtslosen Sozialabbaupolitik ist nicht in Sicht, so dass man eine Verschlimmerung der aktuellen Lage befürchten muss.



Spaniens Arbeitslosigkeit wird immer größer

Weiterhin muss befürchtet werden, dass der Austeritätswind, auf Grund des europäischen Fiskalpaktes, verstärkt auf andere Länder übergreift. Auch bei uns hat das Statistische Amt errechnet, dass sich die bisherigen Austeritätsmaßnahmen negativ auf das Wirtschaftswachstum und somit auch auf die Arbeitsplätze auswirken.

Trotz dieser negativen Entwicklungen ist sowohl bei uns als auch europaweit keine Änderung der Politik in Aussicht. Unsere Regierung beabsichtigt vielmehr, unter falschen Vorzeichen, eine Diskussion über die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft loszutreten und im Anschluss daran gesetzliche Maßnahmen verabschieden lassen. Verschiedene Erklärungen des Wirtschaftsministers lassen vermuten, dass dabei vor allem die Löhne und Gehälter sowie das Arbeitsrecht im Fokus der Diskussionen sein werden.

Die angekündigte Vorgehensweise der Regierung ist sowohl aus wirt-

schaftlichen als auch aus sozialer Sicht nicht nachvollziehbar. Im Vergleich zu unsern Nachbarländern verfügen wir über nicht zu unterschätzende Wettbewerbsvorteile. So haben wir eine höhere Arbeitsproduktivität, niedrigere Lohnstückkosten, eine höhere Arbeitszeit und niedrigere Lohnnebenkosten. Wenn das Patronat, trotz dieser beneidenswerten Situation die hohe Arbeitslosigkeit ausnutzt um Druck auf die Löhne und Arbeitsbedingungen auszuüben, ist dies zwar verwerflich, es entspricht aber einer gewissen Patronatslogik.

Wenn die Regierung allerdings die Patronatsargumente übernimmt, so ist dies unverantwortlich und die Regierung darf sich nicht wundern wenn der Sozialdialog nicht funktioniert. Ein weiteres Zeugnis für die patronatshörige Regierungshaltung offenbarte Jean-Claude Juncker beim Neujahrsempfang der Industriellenvereinigung, wo er die jugendlichen Arbeitslosen verunglimpfte, sie seien quasi Schuld an ihrer eignen Mise-

re, da sie nicht jede Arbeit annehmen würden.

Auch die Nichtanpassung des RMG an die allgemeine Lohnentwicklung soll angeblich die diesbezüglichen Empfänger verstärkt dazu anhalten eine Arbeit zu suchen. Dabei ist diese Zulage an strenge Kriterien gebunden und das Mindestalter ist auf 25 Jahre festgelegt. Außerdem sind auch verschiedene Mindestlohneempfänger auf eine komplementäre RMG-Zulage angewiesen um einigermaßen anständig leben zu können. Diese erhalten zwar seit dem 1. Januar 2013 einen erhöhten Mindestlohn, sie erhalten aber kein höheres Einkommen, da die geschuldete RMG-Zulage entsprechend gekürzt wird.

Der Jugend eine Chance geben

Anstatt eine falsch geartete Wettbewerbsdiskussion in Richtung Sozialabbau zu führen, wäre die Regierung gut beraten konkrete Maßnahmen gegen die hohe Arbeitslosigkeit einzuleiten. Weg von

der Austeritäts- und Sozialabbau-politik hin zu einer Politik, die die Wirtschaft stimuliert, Arbeitsplätze schafft und soziale Gerechtigkeit garantiert. Außer einer Änderung der allgemein betriebenen Politik, sind in bestimmten Bereichen konkrete Aktionen möglich und notwendig um Arbeitsplätze zu schaffen und um den sozialen Zusammenhalt in unserer Gesellschaft zu verbessern.

Ein Beispiel in dieser Hinsicht ist sonder Zweifel die nationale Wohnungsbaupolitik. Schon vor Jahren hat unser Staatsminister, bei einer seiner vielen Reden zur Lage der Nation, zugegeben, dass die Politik in dieser Hinsicht versagt hat und Besserung gelobt. Außer Flickschusterei ist allerdings nicht viel passiert, so dass für viele Mitbürger, vor allem für junge Menschen, die Suche nach einer bezahlbaren Wohnung zu einem fast unlösbaren Problem geworden ist. Doch anstatt den sozialen Wohnungsbau mit öffentlichen Investitionen zu fördern und den „Fonds de Logement“ mit mehr Mitteln auszustatten, soll derselbe in eine kommerzielle Gesellschaft umgewandelt werden. Resultat wird sein, dass neben den privaten Promotoren, eine Gesellschaft mit öffentlicher Beteiligung bei den Spekulationen auf dem Wohnungsmarkt mitmischet. Dabei lehrt die Erfahrung, dass die Wohnungsproblematik nicht mit marktwirtschaftlichen Rezepten zu lösen ist.

Als Pensionierte sind wir der Meinung, dass wenn man der Jugend eine Chance geben will, man das Recht auf Arbeit und auf eine anständige Wohnung verwirklichen muss.

Nico Wennmacher

Von einem negativen EU-Haushalt zu einem ermutigenden Luxemburger Marshall-Plan

EU ist nicht gleich Luxemburg



1957: der Vertrag von Rom - werden die Anfänge vergessen?

Der vor einigen Tagen stattgefundenen EU-Gipfel hat für die meisten internationalen Beobachter ein enttäuschendes Ergebnis gebracht. Nach vielstündigen Debatten und Feilschen über die Höhe des für die nächsten Jahre (2014-2020) gültigen EU-Haushalts wurde klar, dass der Sparaufruf des britischen Premierministers stärker war als der politische Willen Europa zu stärken und weiterzuentwickeln im Sinne der Solidarität zwischen den Völkern, so wie dies von den Gründern angedacht worden war.

Wieso die Europäische Union, welcher es selbst nicht erlaubt ist Schulden zu machen, überhaupt von den Staats- und Regierungschefs dazu verdonnert werden kann, im begrenzten Sinne eine Spar- und Austeritätspolitik zu machen, so wie sie in vielen Mitgliedsstaaten sehr oft auf Grund ihrer schlechten Verwaltung und also hoher Staatsschulden betrieben wird, ist nur schwierig nachzuvollziehen. Obschon wir in einem Europa leben wo einerseits massiv Arbeitslosigkeit herrscht, wo Millionen Menschen ihre Wohnungen nicht mehr bezahlen können, wo oft ältere kranke Frauen und Männer kein Geld zum Arztbesuch und zum Kauf von Medikamenten haben, wo immer mehr Menschen auf der Straße leben

und sich von Volksküchen ernähren lassen weil sie kein oder fast kein Einkommen mehr haben, wo die Gewalttaten täglich ganze Zeitungsseiten füllen, und wo es dennoch, auf der anderen Seite, in jedem Land fleißige und müßige gibt die die Resultate ihrer Raffgier ungeniert jeden Tag aufs Neue zur Schau stellen.

Machtlosigkeit

In diesem Europa wo so viel Ungleichheiten bestehen, Ungerechtigkeit herrscht, so viel Machtlosigkeit gegen die egoistischen Systemausbeuter, wird es der Union quasi unmöglich gemacht Investitions-, Konjunktur- und Solidaritätsprogramme zu entwickeln, oder zur Verringerung der ganzen

Misere weiterzuentwickeln, und somit den Europäern wieder Hoffnung auf bessere Zeiten zu machen. Wenn man die Aussagen der am Gipfel Beteiligten liest, dann wird einem klar wie weit die Mehrzahl von ihnen sich von der europäischen Idee entfernt hat. Sie berichten fast nur über das buchhalterische Resultat für ihr eigenes Land. Dass die allermeisten von ihnen dem hoffentlich einzigen Regierungschef, dem britischen konservativen Premier nämlich, auf den Leim gegangen sind, und sein Diktat für ein Sparprogramm akzeptiert haben, das er selbst, wir wollen die Möglichkeit nicht ausschließen, nicht mehr einzuhalten braucht wenn Großbritannien nach einem vorgesehenen Referendum in einigen Jahren nicht

mehr der EU angehören wird, ist katastrophal. Auf diese Weise helfen sie mit, den europäischen Integrationsprozess kaputt zu machen. Hoffentlich können die Europaparlamentarier noch etwas richten.

Ermutung in Luxemburg

In einer RTL-Sendung kündigte Wirtschaftsminister Etienne Schneider vor einigen Tagen einen Luxemburger „Marshall-Plan“ von 2,5 Milliarden an. Diese doch sehr ermutigende Mitteilung ist, nach den Berichten über den enttäuschenden EU-Haushaltsgipfel und die gewohnten Klagereden des Finanzministers, ein Licht im Tunnel, das dem Land wieder den Weg in eine zufriedenstellendere bessere Zukunft weisen kann.

Die Wirtschaft soll gestärkt werden mit einem Investitionsprogramm in Höhe von 2,5 Milliarden € die in den nächsten fünf Jahren vor allem in Infrastrukturpläne investiert werden sollen. Der Staat, aber auch Unternehmen mit staatlicher Beteiligung wie z.B. Enovos, Creos, SEO, die Post und Logistikfirmen werden das Kapital zusammenbringen. Und weiter sollen die Gelder, die vom Nachhaltigkeitsministerium in die Straßen- und Schieneninfrastruktur investiert werden noch dazu kommen.

Schneider betonte, dass trotz der Krise der Staat absolut wirtschaftlich handlungsfähig ist, und dass der Marshall-Plan notwendig ist um Luxemburg „fit“ zu machen für die Zeit nach der Krise.

Roby Meis



102 JAHRE INTERNATIONALER FRAUENTAG 8. MÄRZ 2013

4Länder

HEUTE FÜR MORGEN ZEICHEN SETZEN!



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG
Stuhlwirtschaftliche Vorstände
Regina Busch-Zemba
Reinold Chancengleichheit
Helga Petras
Chancenzentrum 84
D - 10115 Berlin
chancengleichheit@evg-online.org

MÄNNER & FRAUEN – ZESUMME STAARK



Fédération Nationale des Chemistes,
Travailleurs du Transport,
Postiers et Employés,
Luxembourg (FNCTTFEL Landesverband)
81, rue de Bonnevoie
L - 1260 Luxembourg
www.landesverband.lu

DER SOZIALSTAAT IST GUT FÜR ALLE



Gewerkschaft inka
Bundesfrauenverbände,
Elisabeth Wenzel
Bundesfrauensekretariat, Jilke Engner
Johann-Böhm-Platz 1
A - 1020 Wien
jilke.egner@vida.at, www.vida.at

**MINDESTLOHN UND LÖHNGLEICHHEIT:
JETZT ERST RECHT**



SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Barbara Ambley
Gewerkschaftssekretariat
Chancengleichheit
Stoerstraße 15
CH - 3000 Bern 6
frauen@svv-online.ch

Töchter

**DASEINSVORSORGE
BEDEUTET FÜR UNS:**

- Öffentlichen Personen-Nahverkehr stärken und ausbauen
- Ein attraktives Verkehrsangebot für alle
- Mobilität muss bezahlbar sein
- Arbeitsplätze müssen wieder regional angeboten werden
- Das bedeutet ein Beitrag für eine saubere Umwelt




Mutter

**DASEINSVORSORGE
BEDEUTET FÜR MICH:**

- Ein Leben in Balance
- Flexible Arbeitszeiten für Kinderbetreuung
- Ausreichende regionale Kindertagesstätten
- Möglichkeiten und Unterstützung zur Pflege Angehöriger
- Transparente und soziale Preisgestaltung der Pflege-Einrichtungen und Kindertagesstätten
- Fortzahlung der vollen Sozialversicherungsbeiträge für Zeiten der Familienarbeit




Großmutter

**DASEINSVORSORGE
BEDEUTET FÜR MICH:**

- Rente darf kein sozialer Abstieg sein
- Renten-Eintritt flexibel gestalten
- Altersarmut darf nicht Einzug halten
- Weg von der Notwendigkeit einer privaten Altersvorsorge
- Ich möchte meinen Platz in der Gesellschaft behalten und die Gesellschaft weiter mitgestalten




FNCTTFEL Landesverband

Landesverband, Eisenbahnen, Öffentlicher Dienst, Pensionierte

Unsere neue Webseite:
www.landesverband.lu

- Aktuelles
- Newsletter gut informiert
- Medien herunterladen



Zesumme staark!

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

Was liefert die LSAP in Zukunft?

Suspense, suspense...

Über das Wochenende des 24. Januars 2013 haben die Bezirkskongresse der LSAP getagt. So manche Ankündigung einer Zukunft, die mit großer Spannung erwartet werden kann, hat sich dabei entwickelt. Es gilt nun als Gewerkschaften, besonders die des linken Spektrums, für die Periode bis zum Wahltermin im Jahre 2014 die Ohren zu spitzen und aufzupassen.

So konnte man zum Beispiel hören, dass das Land eine starke LSAP brauche, um die Gesellschaft auf Gerechtigkeit und Solidarität beruhen zu lassen. Allerdings ist man sich nicht einig darüber wie man das in Zukunft hinkriegen soll. Solidarität und Gerechtigkeit haben viele Facetten, die allerdings nicht klar definiert wurden. Immerhin bedeutet Solidarität und Gerechtigkeit auch Einsatz für sozial schwache Mitbürger. Die rezenten Beispiele wie die Tarifierhöhung im öffentlichen Transport, der Indexklau, die Pensionsreform, sind nicht unbedingt Zeichen einer gerechten und solidarischen Sozialpolitik einer sozialistischen Arbeiterpartei. Auch wenn Parteipräsident Bodry lauthals sagte, die LSAP sei noch immer der Seite der Schwachen gewesen.

Wirtschaftsminister Schneider wagte es auf das Verhältnis zwischen Gewerkschaften und Patronat einzugehen. Dieses stufte er als schwierig ein, zumal die Gewerkschaften in Konkurrenz zueinander stünden. Erstaunlicherweise waren sich die Gewerkschaften aber beim Indexklau, der Pensi-



Sieht die Zukunft der Roten eher schwarz aus?

onsreform, den Gesetzesprojekten zur geplanten Reform im öffentlichen Dienst und der Einführung eines Bewertungssystems einig: dreimal Nein war ihre Antwort! Anders aber sah es in den Reihen der LSAP aus. Einigkeit war in diesen Themenbereichen nicht unbedingt auf der Tagesordnung. Erinnern wir an die einst mutige Abgeordnete Vera Spautz, die gegen den Sozialabbau, auch durch die LSAP, war.

LSAP sieht sich als Retter des Sozialstandes

Das Sahnehäubchen auf dem Kuchen war dagegen die Aussage von Parteichef Bodry, der meinte, ohne die Sozialisten in der Regierung hätte es die Indexregelung und die Mindestlohnerhöhung kaum gegeben, und die Kaufkraft wäre weiter geschwächt worden.

Doch, dass die LSAP zu einem großen Teil zu der Schwächung der Kaufkraft, sowie den sozial schlechten Bedingungen für einen großen Teil der Bevölkerung (wir wissen mittlerweile, dass viele Leute an der Armutsgrenze leben) beitrug, das verriet er nicht. Wären da die Gewerkschaften nicht gewesen, die sich geschlossen für den Erhalt von diversen sozialen Errungenschaften, die keineswegs eine Selbstverständlichkeit sind, einsetzten, das ist den Sozialisten offensichtlich entgangen. Auch wenn sie jetzt davon sprechen, gemeinsam mit den Gewerkschaften Wege finden zu wollen um den Weg aus der Krise (welche Krise eigentlich?) zu finden. Diese Synergie bereitet aber so manches Hindernis, das diese Zusammenarbeit spaltet und letztere fast unmöglich macht. Etwa nur Wahlpropaganda für 2014?

Auch LSAP-intern sieht man diese Mission nicht einheitlich. Die Gewerkschaften jedenfalls, und hoffentlich auch die Bevölkerung, lassen sich keinen Sand in die Augen streuen. Zuviel des Guten wurde im letzten Jahr auf den Tisch gebracht. Man verdaut heute noch daran. Nicht umsonst sieht der Bezirkspräsident des Südens, Tom Jungen, das Verhältnis der linken Gewerkschaften, auch unserem Landesverband, als äußerst fragil. Er wünscht sich zwar eine Annäherung der linken Gewerkschaften, so auch dem OGBL, mit seiner Linkspartei, jedoch erwähnt er nicht, dass die Nähe eventuell darunter leiden könnte, weil eben gerade die linke LSAP sich ihrer sozialen Verantwortung nicht bewusst ist. Ein letzter ordentlicher Fußtritt war sicherlich die Abstimmung der Pensionsreform im vergangenen Dezember. Trotz Druck

der Gewerkschaften und anderen Vorschlägen diesbezüglich seitens der Sozialpartner, stimmten die LSAP-Abgeordneten mit erschreckend großer Mehrheit die Reform mit erheblichem sozialem Rückschritt. Laut einer Resolution der linken Partei war die Pensionsreform notwendig gewesen. Fragt sich nur ob sie in dieser Form nötig gewesen ist.

Wahlpropaganda?

Die LSAP sieht den Menschen gerne im Mittelpunkt und wünscht sich spätestens 2014 zurück zu den Anfängen. Der Index soll integral erhalten bleiben. Das Luxemburger Sozialmodell dient dazu als das Aushängeschild „par excellence“ für die Kammerwahlen des nächsten Jahres. Was die Sozialpolitik angeht, so könnten die Gewerkschaften auf die Unterstützung der LSAP zählen. Dies konnte man mehrfach aus den verabschiedeten Resolutionen herauslesen. Die Sozialisten scheinen sich mit den Sozialpartnern verbünden zu wollen. Denn sie scheint die Arbeit und die Wichtigkeit, die Zusammenarbeit zwischen Partei und Gewerkschaft in den Vordergrund hinsichtlich des Urnengangs 2014 zu stellen. Ein Umstand allerdings stach anlässlich der Bezirkskongresse besonders heraus: in der LSAP herrscht noch lange keine Einigkeit. Man sollte gespannt bleiben wie sich die Linkspartei bis zum Wahltermin 2014 verhält und was sie bis dahin noch alles aus der Schublade zieht bzw. was sie bis dahin im stillen Kämmerlein noch ausheckt. Be careful, people!

Frank Gilbertz

Gegner eines sozialen Systems

Des einen Freud - des anderen Leid?

Ja, man kennt es, das allgemein bekannte Sprichwort. Herr Wurth kennt es seinerseits bestimmt auch. Die Frage ist nur von welcher Freude die Rede ist. Das liebe Geld? Die einen haben keines, leben an der Armutsgrenze. Die anderen, wie Herr Wurth, haben wahrscheinlich Geld wie Heu und leben in floribus.

Er hat wieder zugeschlagen. Michel Wurth. Der Mann, dessen Gesicht viele in Luxemburg kennen. Er verzieht bei seinen Aussagen keine Miene. Alles ist ernst gemeint. Sogar die jüngste Attacke auf soziale Einrichtungen in Luxemburg schockiert daher nicht. Nein! Es ist sein Lieblingsthema und er bringt es alle Jahre wieder auf den Tisch. Einerseits geht es um den Mindestlohn, andererseits um die Gehälter im öffentlichen Dienst. Ginge es nach Herrn Wurth, würde der Mindestlohn sofort gekürzt. Ebenso sind ihm die Gehälter im öffentlichen Dienst zu hoch.

Was soll das?

Man wäre allzu gespannt wie viel Herr Wurth jeden Monat verdient. Er gibt aber keine Auskunft darüber. Warum sollte er auch? Denn offen über sein Gehalt zu reden wäre genau so vernichtend wie seine Aussagen über die schwer erkämpften sozialen Errungenschaften der Gewerkschaften, darunter auch der thematisierte Mindestlohn. Er, der Big Boss, braucht sich um seine Existenz bestimmt keine Sorgen zu machen. Sein Gehalt ist daher auch schwer einschätzbar. Wenn man in so vielen



Michel Wurth, der Gegner sozialer Modelle

Gremien sitzt wie Herr Wurth es tut, dann kann man auch schon mal den Überblick über die finanziellen Einkünfte verlieren. Der Öffentlichkeit bleibt selbstverständlich alles verschwiegen.

Nur zu gern würde man von Herrn Wurth wissen, was er denn machen würde, wenn sein Gehalt (oder Gehälter?) von heute auf morgen auf den Mindestlohn gekürzt würde. Immerhin ist er Mitglied der Generaldirektion von ArcelorMittal, Präsident der „Chambre de Commerce“, der UEL, der BIP Investment Partners, von Paul Wurth und vom „d'Lëtzebuurger Land“. Außerdem ist er Mitglied des Verwaltungsrates der Luxemburger Zentralbank und der BGL BNP Paribas, sowie einer der Vizepräsidenten der FEDIL. Das Leben im Luxus wäre damit vorbei, Herr Wurth. Denken Sie nicht an die Leute, auch jene, die unter Ihren

Fittichen Tag für Tag arbeiten, damit Sie, Herr Wurth, viel Geld verdienen können? Beachten Sie nicht, dass jeder für sein Wohlschuffet, der eine schwer, der andere weniger schwer?

Sind Sie nicht auch der Meinung, dass man jedem das Seine lassen soll? Können Sie die Idee teilen, dass die, die das Geld haben, geben und teilen könnten?

Ihnen scheint das alles egal zu sein. Sogar Ihre Arbeiter sind Ihnen egal. Offensichtlich, denn sonst würden Sie Ihre vermessenen Bemerkungen, mit denen Sie die Öffentlichkeit seit Jahren nerven, einfach unterlassen. Sind die Zeiten nicht schwer genug? Müssten Sie unbedingt an sozial gerechten Systemen herumfeilen, mit dem erklärten Ziel, Ihresgleichen einen Gefallen zu tun, nämlich noch mehr Geld zu verdienen?

Moderne Sklaverei - nein Danke!

Sie sind schlicht und weg ein Gegner sozialer Systeme, die von den Gewerkschaften in den letzten Jahrzehnten erkämpft und verteidigt wurden. Die Absichten des Patronats kennen wir zur Genüge: moderne Sklaverei betreiben und das Kapital vermehren. Wir sind es Leid Ihre Parolen hören zu müssen und spielen nicht mehr mit! Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie der Realität endlich in die Augen schauen würden und damit einverstanden wären, dass weder der Mindestlohn, noch die Gehälter im öffentlichen Dienst einer Senkung unterzogen werden müssten. Lediglich die Löhne in der Privatbranche, die Sie ja bestens kennen, müssten heraufgeschraubt werden.

Wenn wir hier in Luxemburg Leuten wie Ihnen zuhören und Ihre Wünsche stets in die Tat umsetzen würden, dann wäre es vorbei mit dem sozialen Frieden. Der Wohlstand würde sich nur noch auf eine Schicht von Arbeitnehmern verteilen, nämlich jene Ihrer Klasse. Die Mittelschicht gebe es nicht mehr und am untersten Rande stünden nur noch arme Schlucker, die tagein tagaus um ihr Leben und Überleben bangen müssten.

Gewerkschaften als Garant des sozialen Friedens

Glücklicherweise sind die Gewerkschaften stark genug um das zu verteidigen, was dem schaffenden Volk zusteht. Darum ist es unumgänglich an dieser Stelle zu unterstreichen, dass eigentlich jeder Arbeitnehmer sich einer Gewerkschaft anschließen soll. Es liegt im

Interesse des Einzelnen und im Interesse der Allgemeinheit.

Außerdem haben wir keine weitere Zeit für Wurthsche Aussagen: die Arbeitslosigkeit ist gegenüber dem Vorjahr schon wieder angestiegen. Den Mindestlohn und die Gehälter im öffentlichen Dienst zu senken ist mit Sicherheit kein Mittel. Jedoch könnte man sich vorstellen, dass Herr Wurth anstatt seiner langweiligen, unüberlegten und überflüssigen Bemerkungen zu den Löhnen im Land, sich eher Gedanken machen sollte wie er und seine Firma helfen könnten der Arbeitslosigkeit, besonders bei den jungen Menschen, entgegenzuwirken.

Sie sind doch ein kluger Mann, Herr Wurth! Das zeigt doch Ihr Engagement als Vizepräsident des Luxemburger Roten Kreuzes. Jedoch hat Sympathie nun einmal nicht viel mit Klugheit zu tun. Es gibt intellektuelle und emotionale Intelligenz. Letztere beherrschen Sie leider nicht. Doch wie sagt man so schön: was nicht ist, kann noch werden- Hoffentlich! Denn weitere Rückschritte in der Sozialpolitik können und wollen wir uns nicht leisten. Sie übrigens auch nicht, Herr Wurth. Sozialdumping funktioniert vielleicht in Ihren Gedanken, doch nicht mit uns, den Gewerkschaften! Was würde eigentlich Ihr Urgroßvater, Paul Wurth, dazu sagen, der als junger Ingenieur eine Kesselfabrik übernahm, ausbaute und damit sicherlich mit Kopf und Engagement zum Reichtum des Landes beitrug?

Frank Gilbertz

Postenbesetzung

Die neue Verbandsleitung



Auf unserem Kongress am 9. Oktober 2012 wurde teilweise eine neue Verbandsleitung gewählt. Yannick Jacques wurde zum neuen Vizepräsidenten gewählt, Jean-Claude Thümmel übernahm das Amt des Generalsekretärs, Roland Schreiner wurde neuer Generalkassierer und Alphonse Classen Zentralsekretär für den Sektor Eisenbahnen. Am 18. Dezember 2012 kooptierte der Verbandsrat Ginette Frieseisen in die Verbandsleitung als Zentralsekretärin mit gewerkschaftspolitischen Aufgaben. Die Verbandsleitung setzt sich nun wie folgt zusammen:



Guy Greivelding
Präsident



Yannick Jacques
Vizepräsident, Zentralsekretär
Sektor Öffentlicher Dienst



Jean-Claude Thümmel
Generalsekretär



Roland Schreiner
Generalkassierer



Ginette Frieseisen
Zentralsekretärin mit gewerkschaftspolitischen Aufgaben



Alphonse Classen
Zentralsekretär Sektor Eisenbahnen



Nico Wennmacher
Präsident Sektor Pensionierte



René Birgen
Beisitzender



Romain Roden
Beisitzender



Georges Melchers
Präsident der Kontrollkommission

Freizeit

Harmonie vun der FNCTTFEL
Generalversammlung

Donneschdes,
den 28. Februar 2013
um 18.30 Auer

am Casino Syndical
63, rue de Bonnevoie
L-1260 Luxembourg
am Musekssall (Sall Nicolas Koenig)

A.S. CFL – Leichtathletik

Crossmeisterschaften

Am Samstag, den 23. Februar 2013 finden in Remich die 30. CFL-Crossmeisterschaften statt. Der Startschuss für den Hauptlauf der Damen und Männer erfolgt um 15.00 Uhr.

Distanz: ± 8 km - Die Umkleide-räume und Duschen stehen den Athleten im Remicher Centre Scolaire et Sportif „Am Gewännchen“ zur Verfügung.

„Relais pour la vie“ de 16. a 17. März 2013

D'CFL bedeelegt sech dëst Joer mat 2 Equipe'en um „Relais pour la vie“. Et handelt sech net ëm eng Course, mä et ass eng Organisation fir e gudden Zweck.

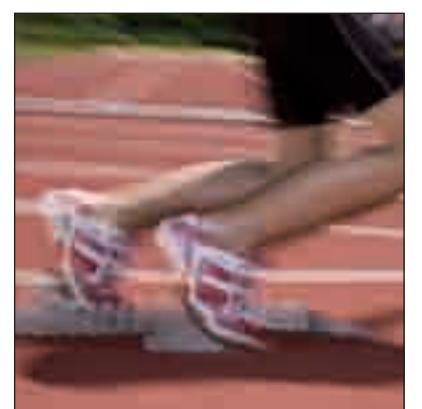
Matmaache ka jiddereen - et kann ee lafen oder walken - dat ass de Leit fräi iwwerlooss. Leit, déi In-tressi hunn matzemaache sollen sech melle beim:

Josy Bourgraff - Tel.: 4990-5822
(oder iwwer E-Mail: josy.bourgraff@cfl.lu)

Einschreibungen zum Cross werden entgegengenommen bei:

Josy Bourgraff -
Tel.: 4990-5822

(oder über E-Mail: josy.bourgraff@cfl.lu)
Es besteht aber auch noch die Möglichkeit sich an Ort und Stelle nachzumelden.



Zum Thema Frohnatur und Schwarzseher

Optimismus?

„Es ist besser, ein einziges kleines Licht anzuzünden, als die Dunkelheit zu verfluchen.“ Konfuzius

Optimismus. Eine Lebensauffassung, die alles von der besten Seite betrachtet; eine heitere, zuversichtliche, lebensbejahende Grundhaltung. So der Duden. In den heutigen Krisenkontext gesetzt, versteht man unter diesem Begriff im Allgemeinen eine schwache Form des Optimismus, nämlich den Glauben an ein gutes Ende. Was durchaus bedeutend realistischer erscheint als die übertriebene Form des Optimismus, den gewisse Wirtschaftskreise heuer wieder verbreiten wollen. Zitat aus der deutschen Wirtschaft: „Der Optimismus kehrt zurück“. Wohl eher als Zweckoptimismus zu bezeichnen. Und mit Vorsicht zu genießen.

Den Optimisten gehört die Welt, behauptet man. Sie kommen besser durchs Leben, haben mehr Erfolg – und richten den größten Schaden an, wenn sie sich überschätzen. Denn ein trügerisch positives Lebensgefühl kann durchaus gefährlich werden. „Es gibt überall Blumen für den, der sie sehen will.“ So der Künstler Henri Matisse. Und diese Aussage resümiert wohl den gesunden Optimismus unseres Alltags, der nicht dem übertriebenen Optimismus, der in der Tat nur blendet und im Endeffekt nichts anderes als Schaden anrichtet, verfällt. Strahlertypen, oft nur Blender, auf deren optimistische Sprüche noch zu viele hereinfallen. Und diese kontraproduktiven Optimisten findet man besonders in der Wirtschaft, leider auch in der Politik oder in Kirchen und anderen Sekten. Jene Typen, die den anderen aufgrund ihres oft vorgespielten Optimismus, den sie so an den Tag legen, nur Schaden und Opportunismus im Schilde führen.

Psychologie

Da es zu diesem Thema auch um Psychologie geht, ist ein Exkurs in diese Wissenschaft angesagt. Optimisten sind auf den ersten Blick, und wen kann das schon wundern, beliebt. Ihr Leben funktioniert generell aufgrund ihrer positiven Lebenseinstellung, zumindest nach Außen hin, wesentlich besser als das eher nachdenklicher oder pessimistischer Zeitgenossen. Forschende Psychologen, wie etwa der israelisch-amerikanische Psychologe von Weltruf Daniel Kahneman, Wirtschafts-Nobelpreisträger des Jahres 2002 (man beachte



Foto: wisegeek.com

Wirtschaft!) sehen diese Optimisten deutlich nuancierter.

Gustav und Donald

Doch sehen wir das Ganze für einmal witzig. Viele von uns erinnern sich gern an gewisse Comic-Figuren. Schon Kindern wird auf lustige Art und Weise vermittelt, den Optimisten vom Pessimisten, also den Glückspilz vom Pechvogel, zu unterscheiden. Denn wie die Gabe einer guten Fee bahnt der Optimismus den ihm Erwählten, den Optimisten also, den Weg durchs Leben. Ungemach weckt ihren Kampfgeist, denn Schläfer oder Trauerfiguren, die täglich Trübsal blasen, sind sie eben nicht. Ihr Schutzpatron ist, wie angedeutet,

unser aller Freund, die Comic-Figur aus Entenhausen, Gustav Gans, dem sich immer alles dem Besten zuwendet. Sogar dann, wenn es doch einmal eher brenzlich bis schlecht aussieht, der Optimismus, gebündelt mit einer guten Portion Humor, hilft immer. Ganz (oder auch Gans) im Gegensatz zum Schicksal seines Vetters Donald Duck, dem Pechvogel par excellence, jedem von uns bekannt und natürlich bedauert...

Optimismus!?

Optimisten, neben den eingangs erwähnten Protagonisten aus Wirtschaft und Politik auch Erfinder, Unternehmer oder auch Fritz von nebenan - ein Strahlemann,

ein positiver, zufriedener Gutmensch - den es natürlich auch geben kann! Eben jene, die immer „gut drauf“ sind, denen sich immer alles zum Besten wendet, die immer Glück haben und denen der Terminus Pech ein Fremdwort ist. Glück gehabt! Ihr Optimismus bewahrt sie vor unnötigen Selbstzweifeln (was soll das?) - vom Gemütszustand Melancholie oder gar Depression schon gar nicht zu reden - aber manchmal auch vor nötigen! Dann, so der Psychologe Daniel Kahneman, ein Pessimist der Extraklasse, wie er in einem Artikel beschrieben wird, führen sie, die sogenannten Optimisten, vor, was unerschütterliche Zuversicht anrichten kann, wenn sie außer Kontrolle gerät: sie wird blind und vermessen, sie schlägt um in maßlose Selbstüberschätzung. Denn, so der Psychologe sehr richtig, die Gefahr des Umschlagens steckt schon im Wesen des „zuversichtlichen“ Charakters. Und dann lernt man sie, diese Optimisten, kennen, und zwar so, wie sie wirklich sind: ihre Stärke speist sich vor allem daraus, wie sie ihr Handeln deuten. Erfolge schreibt dieser Typus Optimist selbstredend sich selbst zu, Missliches dagegen dem Zufall, den Umständen, oder natürlich dem Mitmenschen, den er generell wenig achtet, auch wenn er sich oft altruistisch, meint selbstlos und uneigennützig gibt-Gutmensch eben (siehe gewisse Wirtschaftsbosse) - sicher aber (und hier spricht der Gewerkschafter) eine gesunde Rezeptur für Führungskräfte, heuer Typus moderner (Smart)Manager! Doch nicht ohne Risiko: eine geringe Überdosis genügt, und der Optimismus hebt ab ins Megalomane, in den Größenwahn. Es droht der Realitätsverlust. Und wohin das alles führen kann, muss man wohl im heuer aktuellen Kontext einer erlebten, realpolitisch existierenden Krise, die wir tumbes Wahlvolk mitnichten verschuldet, doch zu ertragen und zu bezahlen haben, nicht weiter erläutern. Ein beschriebener Menschentyp aus gewissen Kreisen, in denen sich der in diesem Artikel eines kritischen Realisten, der eher kaum zu übertriebenem Optimismus neigt, eigentlich visierte und bedenkliche Typus Optimist, gerne herumtreibt. Mit Konsequenz! Denn besonders optimistisch veranlagte, ja vernagelte Manager können gewisse, gar gewaltige Werte zerstören. Denn sie glauben, dass ihnen alles gelingt, ihr beschwingender Optimismus macht sie vor den Realitäten blind. Sie kaufen waghalsig Konkurrenten auf, andere spielen Kasinokapitalismus, erfinden schwindelhafte Finanzinstrumen-

te und scheren sich nicht um Risiken. Risiken? Werte? Ethik? Fremdwörter der hier visierten Optimisten. Doch wir, das Wahlvolk, das tumb, die Masse der zahlenden Idioten für das schamlose, gierige Großkapital haben diese Spielchen satt. Besonders dann, wenn klar wird, dass diese Spezies ungeniert weiter ihre Reichen-Spielchen auf unsere, des arbeitenden Volkes Kosten, treibt, unterstützt von einer Politikerkaste neoliberaler, klerikal-liberaler Obedienz, Politopportunisten, die in ihrem (irreführenden) Optimismus, den sie oft strahlend zu offensichtlich manifestieren, auch noch unsere Stimmen haben wollen. Doch man irre sich bitte nicht - das Volk ist erwacht.

Wahlen!

2013- das Jahr der Sozialwahlen. Und 2014 - das Wahljahr. Mit Betonung jeweils auf „das“-um die Wichtigkeit der Veranstaltungen im Sinne des Volkes, des arbeitenden, des wählenden, hervorzuheben. Optimismus? Und man wundere sich: Ja! Nur anders - und im Sinne dieses absolut politischen Artikels auf psychologischer Basis: weg von neoliberaler Marktwirtschaft, hin zur sozial-ökologischen Gemeinschaft der Zukunft, einer Wirtschaftsweise, die den Menschen, und nicht die „Märkte“ bedient, also dem eigentlichen Kapital, eben dem Kapital Mensch verpflichtet ist. Mit einer altbewährten politischen Kraft, einer Basispartei, die das Zeug dazu hat, der sozialen Demokratie, dem demokratischen Sozialismus, verpflichtet, dem humanistisch-lai-zistischen Weltbild dienend. Die Dunkelheit, das Schwarze, die soziale Kälte, den Neoliberalismus verfluchend, das Licht, das Soziale, das Menschliche entzündend... und diese Partei, sie kann es! Bei aller Kritik, die ihr nur helfen kann...

Frank Bertemes

De Gëftzweg am Signal

SREL (Top Secret !)

Einmal ganz anders: Ein alter Stasi - Witz zu Beginn: Drei Jäger, einer davon ein Stasi-Mitarbeiter, gehen in den Wald. Jeder soll ein Wildschwein schießen. Der erste kommt nach kurzer Zeit zum Treffpunkt zurück: Auf dem Rücken eine große Wildsau. Kurz danach kommt der zweite und bringt auch ein Schwein mit. Auf den Stasimann warten sie und warten sie, bis sie ihn suchen und vor einem Baum wiederfinden. Er hat einen Hasen an den Baum gefesselt, prügelt auf ihn ein und schreit: Gib zu dass du ein Wildschwein bist - wir wissen alles!

...und sagen nichts! Denn alles ist, und das ist bei jedem Geheimdienst der Welt so (wie unser allwissender Herr Staatsminister treffend betonte), ja richtig - ge-

heim! Psst! Auch im kleinen Land mit dem überdimensionalen Teppich (Länge mal Breite...und Höhe!) geht es scheinbar zu wie weiland im alten Stasiland Deutsche Demokratische Republik. Nur unter anderen Umständen, klar! Und wo der IM innerhalb des Freundes- oder gar Familienkreises inexistent ist. Wer hier das tumbes Wahlvolk und scheinbar auch seine politische Klasse ausspioniert(e), ist heuer in aller Munde. Die Story SREL dürfte wohl jedem im Marienland bekannt sein. Nach dem Motto: Als der Spuk zu Ende war, konnte das Volk seine Akten einsehen. Wirklich? Bei einer eigens geschaffenen Behörde: der Gauck-Behörde, nach vereinigten deutschen Landen, benannt nach ihrem ersten BRD-Leiter Joachim Gauck, dem heutigen Bundespräsidenten. Einer nicht unumstrittenen Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der (glücklicherweise) ehemaligen

DDR - einer Bundesoberbehörde, zuständig für die Aufbewahrung und die Aufarbeitung der Stasi-Akten. Bei uns gibt es auch so ein Gebilde, eine Behörde, in diesem Falle einer sogenannten „Autorité de Contrôle“ an die man sich wenden kann. Akteneinsicht in einem demokratischen Staat, wie wir einer sein wollen? Nur, -die Antwort, mit der man da beglückt wird, ist alles andere als eindeutig, ja sogar völlig ungläubwürdig, Zitat eines Textpassus, nach einleitenden Floskeln, deren Lektüre man sich durchaus sparen kann: „L'Autorité de contrôle vous informe que le Service de renseignement lui a communiqué qu'il ne détient pas, dans ses archives (...) de fichier concernant votre personne(...)“ Schön, den Bock zum Gärtner zu machen, meint demjenigen, der Schaden verursacht, die „Pflege“ einer Sache anvertrauen...nur, ist es nicht eigentlich so dass: „Le contrôle est là pour contrôler...“? Wer kann dem SREL und seinen

diversen Chefs, die vor der parlamentarischen Untersuchungskommission heitere Märchenstunden veranstalten (Meineid ein unbekannter Terminus?) auch schon etwas anhaben? Im Dunkeln ist bekanntlich gut munkeln, denn: geheim ist eben geheim! Man muss sich immer eindringlicher die Frage stellen: Wo leben wir eigentlich? In einem Rechtsstaat? Wo die „Aufdeckung“ und die darauf folgende „Abhandlung“ der ganzen Chose ausgehen wird wie das bekannte Hornberger Schießen? Also wie ein Ereignis, das die Redewendung „das geht aus wie das Hornberger Schießen“ hervorgebracht hat, die gebraucht wird, wenn eine Angelegenheit mit großem Getöse angekündigt wird, aber dann nichts dabei herauskommt und sie ohne Ergebnis endet. Und darin sind wir bekanntlich absolute Spitzenreiter! Im Marienland....

Franky - De Gëftzweg

Le Signal

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:
FNCTTFEL-Landesverband

Verantwortlich für den Inhalt:
Jean-Claude Thümmel,
Generalsekretär

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

Redaktion:
Frank Gilbertz
Koordination:
Edmée Kirsch
Lektorat:
Roby Meis

E-mail:
lesignal@landesverband.lu

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

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

Abonnement:
Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

Nichtmitglieder können "Le Signal" über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Espace Médias S.A. /
Polygraphic Communication

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