

Klare Forderungen an den Minister vom öffentlichen Dienst

FNCTTFEL und OGBL gehören an den Verhandlungstisch



Am 26. Oktober ging ein Brief an den Minister vom öffentlichen Dienst, Marc Hansen. Seiten 2-3, 10-11

Foto: Julien Garroy

Wiedereröffnung erst
nach den Osterferien



Am 27. August 2022 war es im Tunnel Schüttburg zwischen Kautenbach und Wilwerwiltz zu einem Felssturz gekommen. Details zu den anstehenden Arbeiten.

Seiten 4-7

Unsere neue Webseite
syndikat-eisebunnen.lu



Nach wochenlanger technischer, optischer und auch inhaltlicher Überarbeitung, präsentiert sich unsere neue Website nun modernisiert und erneuert.

Seiten 14-15

Schwere Zeiten
stehen bevor!



Der Krieg in der Ukraine stellt Europa vor eine große Herausforderung. Die Politik versucht die Energiepreisentwicklung niedrig zu halten.

Seiten 16-17

Organisierte Reisen
im nächsten Jahr



Mit dem ATCL geht es vom 26. bis zum 31. März auf eine Schlemmerreise ins Paznauntal. Der FNCTTFEL Sektor Pensionierte will im Juni ins Elsass.

Seiten 24-25, 30-31

USIC Euro Group Meeting
in Luxemburg



Generalversammlung vom USIC Euro Group mit Vertretern aus Tschechien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, Luxemburg und Österreich.

Seite 29



Georges
Merenz

Auf Konforontationskurs, oder ?

Die neu aufgestellte Abteilung Öffentlicher Dienst des OGBL, welche durch die Mitglieder des Landesverbandes verstärkt worden ist, hat, wie von mir schon auf unserem Kongress am 15. Oktober angekündigt wurde, am 26. Oktober einen offenen Brief an den zuständigen Minister des öffentlichen Dienstes, Marc Hansen gesendet (Brief zu lesen in dieser Ausgabe des Signals).

In diesem Brief geht es hauptsächlich darum, dass wir als OGBL/Landesverband durch unsere Abteilung Öffentlicher Dienst bei jeglichen Gehaltsverhandlungen im öffentlichen Dienst, welche ja auch unsere Mitglieder betreffen, mit am Verhandlungstisch sitzen müssen. Wir dulden auf keinen Fall eine erneute Situation, wie dies bereits im Jahr 2015 der Fall war, wo eine CGFP eine drastische Verschlechterung der Gehälterlaufbahnen im öffentlichen Dienst billigten, durch welche es bei der Eisenbahn, vor allem bei jüngeren und zukünftigen Eisenbahnern, zu extremen Gehaltsverlusten kam.

So eine Frechheit werden wir nicht mehr hinnehmen. 2015 waren wir als Landesverband nicht stark genug um Gehör zu finden, wir mussten uns mit dem Verrat abgeben. Damals reagierten wir als FNCTTFEL-Landesverband und es war einer der entscheidenden Schritte, welcher uns als Landesverband 2019 zu einer Integration mit dem OGBL bewegte. Gestärkt werden wir nun, zusammen mit dem OGBL, in Zukunft keine weiteren Lohnverschlechterungen im öffentlichen Dienst mehr für unsere Mitglieder hinnehmen. Gegebenenfalls könnte dies auch auf der Straße ausgetragen werden.

Zurück zum Brief an den zuständigen Minister des öffentlichen Dienstes, Marc Hansen. Bis dato haben wir noch keine Antwort seitens seines Ministeriums auf unser Schreiben erhalten. Wenn man die luxemburgische Presse verfolgt, wird man das Gefühl nicht los, dass allerdings schon jetzt mit der CGFP hinter verschlossenen Türen verhandelt wird und wir, d.h. OGBL/Landesverband, wieder vor vollendete Tatsachen gesetzt werden.

So nicht, Herr Minister Hansen!

Keine bzw. eine negative Antwort auf unser Anliegen der Vertretung, wie im Schreiben vom 26.

Sur la piste de la confrontation, n'est-ce pas ?

Le nouveau département de la Fonction publique de l'OGBL, renforcé par les membres du Landesverband, a envoyé le 26 octobre, comme je l'avais déjà annoncé lors de notre congrès en date du 15 octobre, une lettre ouverte au ministre de la Fonction publique, Marc Hansen (à lire dans cette édition du Signal).

Dans cette lettre, il est principalement question du fait que nous, en tant que OGBL/Landesverband, devons, par le biais de notre département Fonction publique, faire partie de la table des négociations salariales dans le secteur public, lesquelles concernent également nos membres. Nous ne tolérerons en aucun cas une nouvelle situation comme celle de 2015, où une CGFP a approuvé une forte dégradation des carrières salariales dans le secteur public, entraînant une sévère perte de salaire pour les cheminots, surtout pour les jeunes et les futurs cheminots.

Nous n'accepterons plus une telle insolence. En 2015, nous n'étions pas assez forts en tant que Landesverband pour être entendus, nous avons dû faire face à la trahison. À ce moment-là, nous avons réagi en tant que FNCTTFEL-Landesverband et ce fut une des étapes décisives qui nous ont amenés, en tant que Landesverband, vers une intégration avec l'OGBL en 2019. Fortifiés, nous ne tolérerons plus à présent, ensemble avec l'OGBL, de nouvelles dégradations salariales dans le secteur public pour nos membres. Le cas échéant, cela peut même se faire dans la rue.

Revenons à la lettre adressée au ministre compétent de la Fonction publique, Marc Hansen. Jusqu'à présent, nous n'avons pas encore reçu de réponse de la part de son ministère à notre lettre. Quand on suit cependant la presse luxembourgeoise, on ne peut pas s'empêcher de penser que les négociations avec la CGFP se déroulent déjà à huis clos et que nous, c'est-à-dire l'OGBL/Landesverband, sommes à nouveau mis devant le fait accompli.

Pas comme ça, Monsieur le Ministre Hansen !

En tant qu'OGBL/Landesverband, nous n'acceptons pas une réponse négative à notre demande de représentation, comme nous l'avons demandé dans notre lettre du 26 octobre, et nous la consi-

Oktober gefordert, werden wir als OGBL/Landesverband nicht akzeptieren und regelrecht als Kampfansage aufnehmen. Herr Minister Hansen, wir haben unsere Fahnen nach der monatlichen Mobilisierung für den Erhalt des Indexes noch nicht verstaut.

Wir erwarten schnellstens eine positive Antwort und dulden kein einseitiges Abkommen mit der CGFP. Noch weniger würde eine weitere Nullrunde hingenommen werden, wie sie bei den beiden letzten Verhandlungen zusammen mit der CGFP verabschiedet wurde. Um euch liebe Leser kurz daran zu erinnern.

Zum Schluss noch ein Wort zur CGFP, welche sich ja vehement dagegen stemmt, dass wir als OGBL/Landesverband unsere Mitglieder vertreten dürfen. Sie braucht keine Angst zu haben, unser Anliegen betrifft die Berufszweige, wie z. B. die statutarischen Eisenbahner, welche durch uns vertreten werden.

In einem kürzlich veröffentlichten Schreiben ihrerseits, wirft die CGFP den anderen Gewerkschaften keine Legitimität und Verstoß gegen demokratische Grundprinzipien vor.

Dazu eine Frage:

War es legitim, dass Sie als CGFP bei den Verhandlungen im Jahre 2015 massive Gehaltsverschlechterungen für die Eisenbahner guthießen, obwohl kein Eisenbahner je eine CGFP gewählt oder dazu bevollmächtigte uns zu vertreten?

Wo ist hier die gute gewerkschaftliche Zusammenarbeit, auf welche bei der kürzlich zweiten „Index-Tripartite“ geschworen wurde. Ich brauche auch nicht zu erwähnen, dass die CGFP, ihre Ausrede war Mangel an Informationen, die Indexmanipulation im März dieses Jahres mitrug. Geht die Zusammenarbeit nur so weit, sofern das Monopol im öffentlichen Dienst nicht angetastet wird und wir unsere Mitglieder in unseren Berufszweigen nicht vertreten dürfen.

Liebe CGFP, wir als OGBL/Landesverband sehen dies nicht so. Unsere Mitglieder erwarten, dass wir das nicht weiter hinnehmen. Unsere Forderung ist bekannt, keine Gehaltsverhandlungen im öffentlichen Dienst ohne den OGBL/Landesverband.

Als OGBL/Landesverband verschließen wir uns aber nicht einer Zusammenarbeit mit der CGFP und dies im Sinne unserer Mitglieder, um Sie bestmöglichst vertreten zu können.

dérerons comme une véritable déclaration de guerre. Monsieur le Ministre Hansen, nous n'avons pas encore rangé nos drapeaux après la mobilisation mensuelle pour le maintien de l'index.

Nous attendons une réponse positive dans les plus brefs délais et ne tolérons aucun accord unilatéral avec la CGFP. Nous accepterions encore moins un accord nul tel que ceux qui ont été signés avec la CGFP lors des deux dernières négociations. Ceci pour vous le rappeler brièvement, chers lecteurs.

Pour terminer, un mot sur la CGFP, qui s'oppose violemment à ce que nous, en tant qu'OGBL/Landesverband, puissions représenter nos membres. Elle ne doit pas avoir peur, notre revendication vise les secteurs professionnels, comme par exemple les cheminots statutaires, qui sont représentés par nous.

Dans une lettre récente, la CGFP reproche aux autres syndicats leur manque de légitimité et leur violation des principes démocratiques fondamentaux.

Une question à ce sujet :

Était-il légitime que vous-même, en tant que CGFP, approuviez des dégradations salariales massives pour les cheminots lors des négociations de 2015, alors qu'aucun cheminot n'a jamais élu ni mandaté une CGFP pour nous représenter ?

Où est passée la bonne collaboration syndicale sur laquelle on avait juré lors de la récente deuxième "Tripartite Index". Je n'ai pas besoin de mentionner que la CGFP, dont l'excuse était le manque d'informations, avait soutenu la manipulation de l'index en mars de cette année. La collaboration ne va-t-elle pas jusque-là, pour autant que l'on ne touche pas au monopole dans la fonction publique et que nous ne puissions pas représenter nos membres dans nos branches professionnelles.

Cher CGFP, nous, en tant qu'OGBL/Landesverband, ne voyons pas les choses ainsi. Nos membres attendent de nous que nous ne tolérions plus cela. Notre revendication est connue, pas de négociations salariales dans le secteur public sans l'OGBL/Landesverband.

En tant que OGBL/Landesverband, nous ne sommes pas fermés à une collaboration avec la CGFP et ce, dans l'intérêt de nos membres afin de pouvoir les représenter au mieux.



Georges
Merenz

Le Signal



mit dessen Einrichtung direkt nach dem Vorfall begonnen wurde. Nach der Beendigung der Stabilisierungs- und Konsolidierungsarbeiten wird die Eisenbahninfrastruktur, u. a. die Gleise, überprüft und nach Bedarf repariert und die elektrischen Traktionsanlagen

wieder eingebaut. Durch die oben beschriebene Phasierung der Arbeiten wird die Sicherheit der beteiligten Mitarbeiter während des gesamten Vorhabens gewährleistet. Die Organisation der Arbeiten in Form von Mehrschichtarbeit (2x10 Stunden) sowie die Bean-

tragung von Ausnahmen vom Kollektivurlaub der beteiligten Fachbereiche sorgen dafür, dass die Arbeiten trotz der engen Platzverhältnisse im Inneren des Tunnels schnell voranschreiten. Die Fortsetzung der Ersatzmaßnahmen Das seit dem 12. Septem-

ber eingerichtete und am 3. Oktober 2022 verstärkte Angebot an Ersatzmaßnahmen durch die CFL, das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten, die Verwaltung der öffentlichen Verkehrsmittel und die betroffenen Gemeinden bleibt auch weiterhin in Kraft.

Ersatzangebot durch CFL-Busse:

- DIREKT:
Ettelbrück - Clervaux.
Taktung unter der Woche: 1 Dienst pro Stunde in jede Richtung
Ungefähre Dauer: 42 Minuten
Ettelbrück - Wilwerwiltz
- Drauffelt - Clervaux - Troisvierges.
Takt an Wochentagen: 1 Dienst pro Stunde in jede Richtung
Ungefähre Dauer: 49 Minuten zwischen Ettelbrück und Clervaux
Dieser Bus bedient auch den Bahnhof von Troisvierges.
Kautenbach - Wilwerwiltz
- Drauffelt - Clervaux
Taktfrequenz an Wochentagen: 1 Service pro Stunde in jede Richtung
Ungefähre Dauer: 34 Minuten
Parallel dazu wird die Verwaltung des öffentlichen Verkehrs das Linienbusangebot der RGTR baldmöglichst anpassen, unter anderem mit dem Ziel, den Anschluss der betroffenen Linienbusse an den Zug zu optimieren.
Geplante zusätzliche Maßnahmen beim RGTR-Ersatzangebot:
- Beibehaltung der temporären Linie 179 (Ettelbrück - Clervaux)
- Beibehaltung der Verstärkungen der Linie 174 (Troisvierges - Hosingen) sowie Verlängerung einiger Fahrten nach Ettelbrück in den Hauptverkehrszeiten
- Anpassung der Fahrpläne der Linien 146 (Wiltz - Kautenbach), 147 (Wiltz - Goebelsmühle) und 153 (Wiltz - Kautenbach), um den Anschluss an den Zug zu verbessern
Dieses erweiterte Angebot wird bis zur Wiedereröffnung des Tunnels nach den Osterferien, ab dem 17. April 2023, zur Verfügung stehen.

Eisenbahntunnel Schüttburg



Kommentar

Nach der letzten Pressekonferenz der CFL, die am 13. September stattfand und bei welcher das Datum vom 12.11.2022 zur Wiedereröffnung des Streckenabschnitts Kautenbach - Wilwerwiltz in den Raum gestellt worden war, war es seitens der CFL lange Zeit ruhig geworden betreffend die Arbeiten im Eisenbahntunnel Schüttburg.

Zwischenzeitlich hatte der Transportminister F. Bausch mit seiner Aussage im Parlament „Es besteht kein Grund zur Annahme, dass die Strecke nach dem 11. Dezember wieder geöffnet ist“ für etwas Verwirrung gesorgt. Diese Aussage wurde dann wieder am 19. Oktober korrigiert, wo der Minister F. Bausch gegenüber RTL erklärte, der Tunnel werde wohl doch zum 11. Dezember wiedereröffnet. Eine definitive Sicherheit werde es allerdings erst nach der kommenden Woche geben, weil dann erst mit den Probebohrungen im Tunnel begonnen würde und aufgrund derer dann anschließend das Ausmaß der Arbeiten bestimmt werden könnte.

Jetzt also, fast einen Monat nach dieser Aussage, fand dann die lange erwartete Pressekonferenz statt, bei der die CFL bekannt gab, dass die Arbeiten im Tunnel schlussendlich erst 16. April 2023 beendet werden und erst danach die Nordstrecke wieder auf der ganzen Linie befahrbar ist. In der Pressekonferenz wurde aber auch mitgeteilt, dass aufgrund der Analysen, die gemacht worden sind, die Ursache für den Erdbeben auf die besondere Schieferstruktur sowie auf die ungewöhnliche Trockenheit, welche im Sommer herrschte, zurückzuführen ist.

Auch wenn die CFL zusammen mit der Verwaltung für öffentlichen Verkehr bis jetzt große Anstrengungen unternommen hat einen Ersatzverkehr zusammenzustellen, welcher am 03. Oktober nochmals durch zusätzliche Busse verbessert wurde, bleibt trotzdem die Feststellung, dass all diese Maßnahmen den Zugverkehr nicht ersetzen können.

Die Bahnreisenden müssen bis zur Wiedereröffnung längere Fahrzeit in Kauf nehmen für den Fall, dass Sie auf den Schienenersatzverkehr zurückgreifen.

Dabei können sich dann die Fahrzeit schon bis zu einer Stunde verlängern, wie das folgende Beispiel zeigt, bei dem ein Student aus Ultingen zur Uni nach Belval fährt.

Fahrdauer vor der Schließung des Tunnels: 1:45 h ohne Umstieg in Luxemburg mit dem Zug Re 456.

Ultingen (6:05) - Luxemburg (7:15)

Luxemburg (7:19) - Belval-Universität (7:50)

Mit dem Schienenersatzverkehr beträgt die kürzeste Fahrzeit 2:14 h mit zweimaligem Umsteigen.

Ultingen (5:35) - Clerf (5:42), mit dem Zug

Clerf (5:52) - Ettelbruck (6:34), mit dem Bus

Ettelbruck (6:46) - Belval-Universität (7:49), mit dem Zug
Bedingt durch das starke Verkehrsaufkommen auf der N7, das nach der Teilspernung des Streckenabschnitts Kautenbach - Wilwerwiltz noch größer geworden ist, besteht das Risiko, dass der Bus nicht rechtzeitig in Ettelbruck ankommt und der Student somit erst um 7:16 h den Zug nach Luxemburg nehmen kann um anschließend mit dem Zug um 7:51 h zur Uni fahren. Schlussendlich erreicht der Student sein Ziel erst um 8:19 h. Damit beträgt die Fahrzeit dann also 2:44 h. Passiert das ganze dann auch noch bei der Rückfahrt verliert der Student pro Tag für eine Hin- und Rückfahrt 2 Stunden seiner Zeit. Dass der Student dann gegebenenfalls auf das Auto zurückgreift, sofern er denn die Möglichkeit dazu hat, um sich zur Uni zu bewegen, kann ihm nicht übel genommen werden.

Außer einer Anpassung der Fahrpläne der Linien 146 (Wiltz - Kautenbach), 147 (Wiltz - Goebelsmühle) und 153 (Wiltz - Kautenbach) durch welche der Anschluss an den Zug verbessert werden soll, ist es sowohl der CFL als auch der Verwaltung für öffentlichen Verkehr im Moment nicht möglich den Schienenersatzverkehr nochmals zu verbessern und dies aufgrund der Tatsache, dass weder genügend Busfahrer zur Verfügung stehen noch das dazu notwendige Rollmaterial.

Die vorübergehende Schließung der Strecke zeigt aber die Wichtigkeit eines gut funktionierendes Eisenbahnnetz. Der Zug ist und bleibt das wichtigste Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr. Er kann auch nicht durch Busse ersetzt werden, wie dies anhand des oben genannten Beispiels zu sehen ist. Anstatt Zuglinien zu schließen, sollten neue Zugstrecken erschlossen werden. Daher fordern wir auch weiterhin einen schrittweisen zweigleisigen Ausbau der Nordbahnstrecke vom Abschnitt Ettelbrück - Troisvierges sowie eine Modernisierung der bestehenden Strecke von Bissen nach Ettelbrück, um hier einen öffentlichen Personenverkehr gewährleisten zu können.

Eine Verbesserung des Angebots würde die Leute dazu bewegen, auf den Zug umzusteigen. Unnötig zu bemerken, dass der Zug dabei auch noch sicherer und deutlich umwelt- und klimafreundlicher ist als das Auto.

Bleibt die Hoffnung, dass die Öffnung des Streckenabschnitts Kautenbach - Wilwerwiltz jetzt wirklich am 17. April 2023 erfolgt und nicht durch irgendwelche Umstände weiter in Verzug gerät. Die Reisende wollen wieder schnellstmöglich den Zug auf der Nordstrecke nehmen, ohne dabei umsteigen zu müssen.

Josy Bourgraff
Generalsekretär

Tunnel ferroviaire de Schieburg



Commentaire

Après la dernière conférence de presse des CFL, qui a eu lieu le 13 septembre et lors laquelle la date du 12.11.2022 pour la réouverture du tronçon de ligne Kautenbach - Wilwerwiltz avait été évoquée, les CFL ont longtemps été silencieux concernant les travaux dans le tunnel ferroviaire du Schieburg.

Entre-temps, le ministre des Transports F. Bausch avait créé un peu de confusion en déclarant au Parlement "Il y a peu de raisons de penser que la ligne sera rouverte à la circulation à partir du 11 décembre". Cette déclaration a ensuite été corrigée le 19 octobre, lorsque le ministre F. Bausch a déclaré à RTL que le tunnel serait probablement rouvert le 11 décembre. Une certitude définitive ne pourrait toutefois être donnée que dans une semaine, puisque c'est à ce moment-là que commenceraient les forages de sondage dans le tunnel, sur la base desquels l'ampleur des travaux pourrait ensuite être déterminée.

Près d'un mois après cette déclaration, la conférence de presse tant attendue a eu lieu, durant laquelle les CFL ont annoncé que les travaux dans le tunnel ne seraient finalement terminés que le 16 avril 2023 et que la ligne du nord ne serait à nouveau praticable sur toute sa longueur qu'après cette date. Lors de la conférence de presse, il a également été communiqué que, sur la base des analyses effectuées, la cause de l'éboulement était due à la structure particulière du schiste ainsi qu'à la sécheresse inhabituelle qui a régné durant l'été.

Même si les CFL et l'administration des transports publics ont fait de gros efforts pour mettre en place un service de remplacement, qui a encore été amélioré le 3 octobre avec la mise en place de bus supplémentaires, il n'en reste pas moins que toutes ces mesures ne peuvent pas remplacer la circulation des trains.

Les usagers du train doivent prévoir un temps de trajet plus long jusqu'à la réouverture, au cas où ils prendraient recours au service de substitution.

Comme le montre l'exemple suivant d'un étudiant de Troisvierges qui se rend à l'université de Belval, le temps de trajet peut s'allonger jusqu'à une heure.

Durée du trajet avant la fermeture du tunnel : 1:45 sans changement à Luxembourg avec le train Re 456.

Troisvierges (6:05) - Luxembourg (7:15)

Luxembourg (7:19) - Belval-Université (7:50)

Avec le service de substitution ferroviaire, le temps de trajet le plus court est de 2:14 h avec deux changements.

Troisvierges (5:35) - Clervaux (5:42), en train

Clervaux (5:52) - Ettelbruck (6:34), en bus

Ettelbruck (6:46) - Belval-Université (7:49), en train

En raison de la densité du trafic sur la N7, qui s'est encore accentuée après la fermeture partielle du tronçon Kautenbach - Wilwerwiltz, il peut arriver que le bus soit retardé à Ettelbruck et dans ce cas, l'étudiant ne peut prendre le train pour Luxembourg qu'à 7:16 pour ensuite se rendre à l'université avec le train de 7:51. Finalement, l'étudiant n'atteint sa destination qu'à 8:19. Le temps de trajet est donc de 2:44. Si cela se produit également au retour, l'étudiant perd 2 heures par jour pour un aller-retour. On ne peut pas reprocher à l'étudiant de prendre sa voiture, dans la mesure du possible, pour se rendre à l'université.

En dehors d'une adaptation des horaires des lignes 146 (Wiltz - Kautenbach), 147 (Wiltz - Goebelsmühle) et 153 (Wiltz - Kautenbach) visant à améliorer la correspondance aux trains, tant les CFL que l'administration des transports publics ne peuvent pour le moment pas améliorer davantage le service de substitution au rail, faute du nombre suffisant de chauffeurs de bus et du matériel roulant nécessaire.

La fermeture temporaire de la ligne montre ainsi combien il est important que le réseau ferroviaire fonctionne bien. Le transport ferroviaire demeure le principal moyen de transport public. Par ailleurs, il ne peut pas être remplacé par des transports en bus, comme le montre l'exemple ci-dessus. Au lieu de fermer des lignes de train, il faudrait en ouvrir de nouvelles. C'est pour cette raison que nous continuons à demander une mise à double voie progressive de la ligne du Nord entre Ettelbruck et Troisvierges, ainsi qu'une modernisation de la ligne existante entre Bissen et Ettelbruck, afin de pouvoir y assurer un transport public de passagers. Une amélioration de l'offre encouragerait les personnes à prendre le train. Inutile de préciser que le transport ferroviaire est également beaucoup plus sûr et plus écologique que la voiture.

Il ne reste plus qu'à espérer que la réouverture du tronçon de ligne Kautenbach - Wilwerwiltz aura bien lieu le 17 avril 2023 et qu'elle ne sera pas retardée par des imprévus. Les voyageurs souhaitent de nouveau prendre le train le plus rapidement possible sur la ligne nord, sans devoir changer de train.

Josy Bourgraff
Secrétaire général

Agenda

Datum	Uhrzeit	Veranstaltung	Ort
13/12/2022	17h00	Verbandsrat	Casino syndical
19/12/2022	17h00	Syndikatsleitung	Casino syndical

2023/2024

Déi eng soe Kalenner,
déi aner Annorama
Léif Komerodinnen a Komeroden, den
Annorama 2023/2024 ass eraus.

Wien dorunner intresséiert ass, ka sech
dee bei eis an den Casino Syndical siche
kommen. Op Wonsch kënne mir iech dë-
sen och schécken.

Weider Informatiounen ënner Tel.: 48 70 44-1.



In Memoriam

Nicolas SCHOUÉ	1947 - 2022
Véronique STEFFEN	1982 - 2022
Robert SCHOLER	1951 - 2022
Nico DUPONT	1945 - 2022
Serena SIMON-MIGLIOSI	1928 - 2022



Öffnungszeiten

Montag bis

Freitag:

8.00 – 12.00 Uhr

13.00 – 16.00 Uhr

Service Finances et Contrôle de Gestion

Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2022, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon le calendrier des **DATES VALEUR** ci-dessous :

Dates VALEUR CREDIT des émoluments :

lundi	1 ^{er} 28 novembre 2022
mercredi	1 ^{er} 28 décembre 2022

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

Le Signal 2022

numéro	clôture de rédaction	parution
11	12 décembre 2022	21 décembre 2022

Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:
FNCTTFEL-Landesverband

Verantwortlich für den Layout:
Josy Bourgraff,
Georges Melchers,

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

Redaktion und Koordination:
FNCTTFEL-Landesverband

E-mail: lesignal@landesverband.lu
Für eingesandte Manuskripte wird
keine Haftung übernommen. Die
gezeichneten Artikel stellen nicht

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

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

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Espace-Médias S.A.

Made in Luxembourg

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

Aktueller Punktwert seit dem 1. April 2022

Index: 877,01 8,1% der Gehaltspunkte

Punktwerte	Kaderpersonal:	Familienzulage	Minimum
			25 Gehaltspunkte:
			530,00 €
	Pensionierte und Witwen:		Maximum
	20,7031		29 Gehaltspunkte:
			614,80 €
	Nicht pensionsberechtigte:		
	20,0746 €		

Neuerscheinung

T.V.L. Trambahn der Stadt Luxemburg 1908-1964 (2 Bände)

Auf insgesamt ca. 880 Seiten mit etwa 1250 Fotos und Skizzen wird von den Autoren Charles-Léon Mayer, Romain Rech, Marc Thoma und Michel Dondelinger der gesamte Werdegang dieser Straßenbahn

über 56 Jahre mit zwei Weltkriegen dargestellt sowohl was die Netzentwicklung als auch was die Fahrzeugtechnik mit ihren 45 Motorwagen als auch ihren 34 Anhängerwagen betrifft. Neben dem Bahnhofsviertel und der Oberstadt wurden auch die Stadtviertel Limpertsberg, Eich, Beggen, Hollerich, Clausen, Neudorf, Bonneweg, Neumerl, Merl, Rollingergrund, Mühlenbach und außerhalb der Gemeinde Luxemburg die Orte Bereldingen, Walferdingen und Heisdorf bedient.

Auch die Planungen eines Straßenbahnnetzes für die frühere Gemeinde Hollerich werden detailliert dargestellt.

Selbstverständlich wird die Geschichte der Schmalspurbahn („Charly“) Luxemburg – Dommeldingen (– Echternach) und die Wechselwirkungen auf dem mit der Trambahn gemeinsamen Streckenabschnitt Freiheitsavenue – Bahnhof Glacis – Rollingergrund – Dargentplatz nicht vernachlässigt.

GROUPEMENT DES AMIS DU RAIL (G.A.R.)

Association sans but lucratif (RCSL F5410)

www.gar.lu - tél.: (+352) 30 58 89

Nouspelterstrooss, 2 L-8398 Roodt



Bestellen können Sie die Bücher durch Überweisung des Betrages von jeweils 52 € pro Band auf das Konto IBAN LU78 1111 0078 5595 0000 (CCPLLULL) von G.A.R.-Documentation Nouspelterstrooss, 2 L-8398 Roodt/Eisch mit dem Vermerk GAR 2021 für Band 1 und/oder GAR 2022 für Band 2

oder im Onlineshop auf www.gar.lu

Versandkosten : Luxemburg portofrei

Ausland (D, B, NL, F, AT) 18,00 € / andere Länder auf Anfrage weiterhin in unserem Online-shop auf www.gar.lu erhältlich:



*Lettre à Monsieur Marc Hansen,
Ministre de la Fonction publique.
(26. octobre 2022)*

Département de la Fonction publique
60, bd. J.F. Kennedy
B.P. 149
L-4002 Esch/Alzette
Phone 54 05 45 242
Fax 54 16 20
Courriel frederic.krier@ogbl.lu

Monsieur Marc Hansen
Ministre de la Fonction publique
63, avenue de la Liberté
L-1931 Luxembourg

Esch/Alzette, le 26 octobre 2022

Monsieur le Ministre,

Pour donner suite à votre demande lors de notre entrevue du 9 juillet 2021 et en vue des négociations à venir pour le nouvel accord salarial pour les fonctionnaires et employés de l'Etat, j'ai l'honneur de vous transmettre en annexe le catalogue de revendications du département de la Fonction publique de l'OGBL en vue des dites négociations.

Comme indiqué dans le premier tiret de notre catalogue, notre première demande est de toute évidence notre participation à ces négociations, qui n'impactent pas seulement les fonctionnaires et employés de l'Etat organisés dans l'OGBL, mais également, directement ou indirectement, des dizaines de milliers de travailleurs du secteur public, dont les agents CFL, les salariés, fonctionnaires et employés des services publics communaux, les salariés de l'Etat, ainsi que les salariés des établissements publics et conventionnés dans les secteurs de la santé, des services sociaux et éducatifs. Or toutes ces personnes ne sont pas représentées par la CGFP, qui regroupe exclusivement les fonctionnaires et employés de l'Etat, alors que l'OGBL respectivement le FNCTTFEL-Landesverband, sont majoritaires dans la grande majorité des secteurs concernés.

Nous vous saurions gré par conséquent de bien vouloir nous proposer plusieurs dates pour une première réunion de négociation. Nous vous communiquerons la composition de notre délégation après fixation de la date de la première réunion.

En attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour le département de la Fonction publique de l'OGBL,



Frédéric Krier
Membre du Bureau exécutif
Responsable du département de la Fonction publique



Monsieur le Ministre,

Pour donner suite à votre demande lors de notre entrevue du 9 juillet 2021 et en vue des négociations à venir pour le nouvel accord salarial pour les fonctionnaires et employés de l'Etat, j'ai l'honneur de vous transmettre en annexe le catalogue de revendications du département de la Fonction publique de l'OGBL en vue des dites négociations.

Comme indiqué dans le premier tiret de notre catalogue, notre première demande est de toute évidence notre participation à ces négociations, qui n'impactent pas seulement les fonctionnaires et employés de l'Etat organisés dans l'OGBL, mais également, directement ou indirectement, des dizaines de milliers de travailleurs du secteur public, dont les agents CFL, les salariés, fonctionnaires et employés des services publics communaux, les salariés de l'Etat, ainsi que les salariés des établissements publics et conventionnés dans les secteurs de la santé, des services sociaux et éducatifs. Or toutes ces personnes ne sont pas

représentées par la CGFP, qui regroupe exclusivement les fonctionnaires et employés de l'Etat, alors que l'OGBL respectivement le FNCTTFEL Landesverband, sont majoritaires dans la grande majorité des secteurs concernés.

Nous vous saurions gré par conséquent de bien vouloir nous proposer plusieurs dates pour une première réunion de négociation. Nous vous communiquerons la composition de notre délégation après fixation de la date de la première réunion.

En attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

*Pour le département de la Fonction publique de l'OGBL,
Frédéric Krier
Membre du Bureau exécutif
Responsable du département de la Fonction publique*



Catalogue de revendications du Département de la Fonction publique de l'OGBL en vue des prochaines négociations de l'accord salarial de la Fonction publique

Pour des négociations globales pour l'ensemble du secteur public

Actuellement, le gouvernement négocie l'accord salarial de la Fonction publique à huis clos avec le seul syndicat majoritaire dans la Fonction publique. Or, des milliers de travailleurs du secteur public dépendent directement de ces négociations, dont les agents CFL, les services publics communaux, les salariés de l'État, les salariés des établissements publics et conventionnés dans les secteurs de la santé, des services sociaux et éducatifs. Pour d'autres secteurs, il n'y a plus de lien direct avec les négociations de l'accord salarial, mais il y a lieu de prévoir une évolution en lien avec celle de la Fonction publique: le secteur de l'enseignement supérieur et de la recherche, le Laboratoire national de Santé, les salariés de POST Luxembourg, POST Telecom et de Luxtram ...

Pour toutes ces raisons, l'OGBL revendique de remplacer le modèle actuel par des négociations globales pour l'ensemble du secteur public, en y incluant impérativement le syndicat majoritaire dans ces secteurs, l'OGBL.

En attendant une telle réforme, l'OGBL réclame au minimum son intégration dans les négociations à venir en tant que syndicat majoritaire dans tous les secteurs dont l'évolution des rémunérations dépend directement des résultats des négociations de l'accord salarial de la Fonction publique.

Deux accords sans augmentation de salaire, cela suffit !

Malgré une situation des finances publiques globalement saine, deux accords salariaux subséquents (portant sur les années 2018-19, respectivement 2020-2021-2022) ont été signés sans prévoir une adaptation de la valeur du point indiciaire. Ces « Nullrunden » ont aussi impacté tous les autres secteurs qui dépendent de l'accord salarial. En outre, cette année s'est ajouté le report d'une tranche indiciaire, qui a directement diminué le pouvoir d'achat des fonctionnaires, des employés de l'État et des communes et des salariés du secteur public.

Le prochain accord salarial doit prendre en compte une compensation pour l'absence d'une revalorisation salariale pendant les cinq dernières années ainsi que les pertes salariales en termes réels encourues par la manipulation de l'index.

Pour cette raison, l'OGBL demande une augmentation salariale globale de 5%. Cela correspond d'ailleurs en gros à l'évolution du salaire social minimum de 2018 à 2022 (4,8% au total) pour rattraper l'évolution générale des salaires, sans prendre en compte l'ajustement prévu au 1.1.2023. Ainsi, une partie de la perte relative par rapport à l'évolution générale des salaires depuis 2018 serait donc rattrapée.

La mise en place d'un groupe de travail paritaire visant à envisager une réduction du temps de travail dans le secteur public.

La question de la réduction du temps de travail pour assurer une meilleure « work/life balance » est discutée de plus en plus sur le plan international. Aux yeux de l'OGBL, le secteur public est appelé à jouer un rôle de précurseur et de modèle - à cet égard, qui pourrait servir comme exemple pour d'autres secteurs.

Pour une représentation démocratique du personnel - aussi dans la Fonction publique.

Dans le contexte de la discussion du CovidCheck, le Conseil d'État a constaté une inégalité de traitement entre la représentation du personnel au niveau des salariés et celle au niveau des fonctionnaires et des employés de l'État. Or cette inégalité ne se limite pas au CovidCheck. Il y a lieu de prévoir des élections démocratiques de représentations du personnel aussi au niveau des fonctionnaires et employés de l'État. Ces représentations du personnel doivent jouir des mêmes droits que les délégations des salariés - p.ex. crédit d'heures, droit de communiquer avec le personnel et d'afficher des communications syndicales, protection de l'emploi et de la carrière ...

Abolition du système d'évaluation de la performance dans la Fonction publique

L'OGBL se prononce pour une abolition du système d'évaluation introduit dans le contexte de la réforme de la Fonction publique. Un tel système ne correspond nullement à une logique de service public et n'y fait pas de sens. Au lieu des objectifs escomptés, le système d'évaluation ne met en place que des procédures bureaucratiques lourdes qui ne sont aucunement justifiées par des prétendus gains en « performance ».

Pour un reclassement des policiers diplômés dans la carrière B1 et des aiguilleurs du ciel dans la carrière A2

Il est incompréhensible que des centaines de policiers ayant accompli avec succès des études secondaires sont toujours classés dans la carrière C1, ou ils doivent maintenant former des nouvelles recrues, qui, elles, sont classées correctement dans la carrière B1. Au lieu d'obliger les personnes concernées à prolonger les démarches judiciaires, le gouvernement doit agir et revaloriser les carrières concernées de C1 vers B1.

Par ailleurs, au vu du niveau de responsabilité et des compétences requises, l'OGBL demande aussi un reclassement des aiguilleurs du ciel actuellement dans la carrière B1 dans la carrière A2.

Autres revendications:

Réintroduction de la préretraite pour travail poste, en prévoyant une prise en compte des permanences de nuit.

Prévoir la possibilité de passer un examen de promotion au moins une fois par an.

Harmoniser les règles en matière de carrière ouverte et la prévoir pour toutes les administrations

Améliorer la décharge liée à l'âge pour les enseignants et prévoir une égalité de traitement entre fonctionnaires et employés de l'État (chargés de cours) à ce niveau

Revendications particulières au niveau des fonctionnaires communaux, à la suite des modifications induites par le transport public gratuit et dans un contexte de problèmes de recrutement dans le secteur des bus communaux :

- Rétablir le début des carrières des chauffeurs de bus au grade 4

- Introduire une nouvelle prime pour compenser la perte de la prime « perte caisse » pour les chauffeurs de bus

Schleppende Umsetzung des „Solidaritéitspak 2.0“

Tripartite Formelle Opposition bei Gesetzentwurf für Unternehmensbeihilfen

Die Herbst-Tripartite hat vor einem Monat mit dem „Solidaritéitspak 2.0“ ihren Abschluss gefunden. Seitdem arbeitet die Tripartite-Sonderkommission des Luxemburger Parlaments an der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs. Wir bieten einen Überblick, wo die Arbeiten dran sind – und wo es derzeit an der Umsetzung hapert.

Den Abgeordneten der Spezialkommission Tripartite mangelt es wahrlich nicht an Arbeit. Nachdem sich die Arbeiten am „Solidaritéitspak 1.0“ bis kurz vor die Sommerpause hingen, sind die Parlamentarier seit Anfang Oktober wieder im Einsatz, um die Maßnahmen aus dem „Solidaritéitspak 2.0“ zu verwirklichen. Und es bleibt noch ein ganzes Stück Arbeit, denn: Einzig und allein das Gesetz zur Senkung der Mehrwertsteuer hat bisher den Weg durchs Parlament gefunden. In dem Gesetzentwurf wurden ebenfalls die Subvention für Heizöl von 7,50 Cent pro Liter auf 15 Cent pro Liter und die Subvention von Industriediesel auf 15 Cent pro Liter angehoben. Diese Subventionen sollen bis zum 31. Dezember 2023 weiterlaufen. Mit 60 Ja- und keiner einzigen Gegenstimme wurde das unumstrittene Gesetz am 20. Oktober am Krautmarkt durchgewunken.

In einer Motion hatte die CSV-Fraktionsvorsitzende Martine Hansen während einer Plenarsitzung am 20. Oktober 2022 zusätzliche Kompensationsmaßnahmen für landwirtschaftlichen Diesel gefordert. Diese Motion wurde mit den Stimmen der Mehrheitsparteien und von „délénk“ abgelehnt. Landwirtschaftsminister Claude Haagen (LSAP) hat in dem Kontext auf das bereits in der Version 1.0 geschnürte Maßnahmenpaket ver-

wiesen, in dem pro landwirtschaftlichen Betrieb 35.000 Euro an finanziellen Hilfen bereitgestellt wurden. Wie das Tageblatt schon Anfang Juli in Erfahrung brachte, sind diese Hilfen jedoch an Bedingungen geknüpft. „Im Rahmen der Tripartite wurden diese Beihilfen vom Landwirtschaftsministerium mit einem Maximalbetrag von 35.000 Euro/Betrieb eingeplant, aber nur für den Fall, dass eine detaillierte Analyse der landwirt-

schaftlichen Märkte und eine Bestandsaufnahme der Situation unserer landwirtschaftlichen Betriebe nach der Ernte im Herbst 2022 ergibt, dass diese Beihilfen nötig sind“, lautete die Antwort aus dem Landwirtschaftsministerium auf Anfrage des Tageblatt. Nationale Interventionen im Agrarbereich sind aufgrund der gemeinsamen Europäischen Agrarpolitik (siehe Infokasten) schwieriger umzusetzen als Unternehmensbeihilfen

in anderen Wirtschaftssektoren.

Einspruch des Staatsrats

Größere Probleme bereitet hingegen der Gesetzentwurf, der die Beihilfen für die Unternehmen regelt, die besonders stark von den steigenden Energiepreisen betroffen sind. Wirtschaftsminister Franz Fayot (LSAP) legte den Abgeordneten den Gesetzentwurf am 27. September



Mit der Gaspreibremse soll sich jeder Haushalt die Heizkosten für den kommenden Winter leisten können

vor und ergänzte diesen am 10. Oktober noch einmal mit einer Reihe von Änderungsanträgen der Regierung. Der Staatsrat jedoch legte vergangene Woche gegen eine dieser Änderungen eine „opposition formelle“ ein. Der Entwurf der Regierung sieht nämlich derzeit vor, dass ab Oktober keine Beihilfen mehr beantragt werden können, wenn diese den Grenzwert von 100 Euro nicht überschreiten. Eine Maßnahme, die laut Regie-

rung „zur Begrenzung des Verwaltungsaufwands“ eingeführt wurde.

„Da diese Maßnahme rückwirkend zum Zeitpunkt der Verkündung des Gesetzes gilt, kein Ziel von allgemeinem Interesse verfolgt und das berechnete Vertrauen der potenziellen Beihilfeempfänger verletzt, muss der Staatsrat formell Einspruch dagegen erheben“, schreibt die hohe Körperschaft in ihrem Gesetzesgutachten. Die Parlamentarier der Sonderkommission Tripartite werden sich deshalb am 8. November erneut mit dem Gesetzentwurf des LSAP-Ministers beschäftigen müssen. Im „Solidaritätspak“ begründete die Regierung die Maßnahme dadurch, dass ein „Level playing field“ für Luxemburger Firmen hergestellt werden sollte. Das im Vergleich zu Mitbewerbern, die in ihren Heimatländern wegen der Unterstützungsleistungen einen Wettbewerbsvorteil haben.

„Good faith“-Abkommen

Die Vorzeigemaßnahme des Tripartite Abkommens aber bleibt die Deckelung der Gaspreisbremse und die Deckelung der Strompreise für Privathaushalte. Geplant ist, dass der Preisanstieg beim Gas auf 15 Prozent im Vergleich zum durchschnittlichen Preisniveau im September 2022 gedeckelt wird. Die Preise für Strom für Haushalte mit einem Verbrauch von weniger als 25.000 Kilowattstunden im Jahr sollen sogar auf dem Niveau von 2022 „stabilisiert“, sprich gedeckelt werden – das, um dem erwarteten

Anstieg der Strompreise zu Beginn des kommenden Jahres entgegenzuwirken. Bisher hat die Regierung jedoch nur einen Gesetzentwurf für die Gaspreisbremse vorgelegt. Diese basiert jedoch auf einem „Good faith“-Abkommen – dixit Energieminister Claude Turmes („déli gréng“) – zwischen Regierung und Gasversorgern in Luxemburg, das bereits in Kraft ist. Heißt: Die Mehrkosten für die befürchteten Gaspreisanstiege Beginn Oktober wurden bereits von der Regierung übernommen – ohne dass die legislative Basis dafür bereits gelegt wurde. Zudem sollen die Netzkosten für das Gasnetz bis Dezember 2023 ebenfalls von der Regierung und nicht vom Endverbraucher übernommen werden. Damit wird eine Maßnahme aus dem ersten Tripartite-Abkommen zu Beginn des Jahres um ein weiteres Jahr verlängert.

Keine Index-Modulation

Die einzige weitere Maßnahme, für die der rechtliche Rahmen bereits bekannt ist, ist die der staatlichen Beteiligung an den Energiekosten von Pflegeheimen. Auch hier ist geplant, dass Luxemburgs Alten- und Pflegeheime ab dem ersten Oktober eine finanzielle Unterstützung für die steigenden Ener-

giekosten erhalten – und diese im Gegenzug nicht auf ihre Einwohner abwälzen. Der Beitrag wird auf der Grundlage ihrer Kosten im Vergleich zum Zeitraum von Januar 2019 bis Juni 2022 berechnet. Das Gutachten des Staatsrates steht bei diesem und beim Gesetzesentwurf zur Gaspreisbremse noch aus. Da im Solidaritätspak 2.0 keine Modulation der Lohnindexierung vorgenommen wurde, fallen keine legislativen Arbeiten zur Änderung des Index-Gesetzes an. Diese haben nach dem vergangenen Tripartite-Abkommen im Frühjahr dieses Jahres die Arbeiten in der Spezialkommission bestimmt. Eine Indextranche, die möglicherweise Ende des Jahres oder Anfang 2023 fällig wird, soll ebenso ausgezahlt werden wie die Indextranche, die von Juni 2022 auf April 2023 verschoben wurde. Mit der Gaspreisbremse soll sich jeder Haushalt die Heizkosten für den kommenden Winter leisten können

Unterstützung für Landwirte

Einige Landwirte kommen derzeit noch in den Genuss von finanziellen Beihilfen, die teilweise noch aufgrund der Pandemie beschlossen wurden. So erhalten Schweinezuchtbetriebe eine finanzielle

Unterstützung von bis zu 40.000 Euro. Bis Juni wurden laut Landwirtschaftsministerium insgesamt 556.845,59 Euro ausbezahlt. Insgesamt 29 Luxemburger Betriebe haben diese Beihilfen demnach erhalten. Zudem können Landwirte einen Antrag auf Beihilfen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU stellen. „Die Beihilfe ist an die Bedingung geknüpft, dass sich die Erzeuger des Agrarsektors zu umwelt- und klimagerechten Produktionsmethoden verpflichten“, schreibt das Landwirtschaftsministerium. Für diese Beihilfe stehen insgesamt 1.330.710 Euro zur Verfügung. Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) ist ein Politikbereich der Europäischen Union. Bei der Errichtung des Gemeinsamen Marktes durch den Vertrag von Rom im Jahr 1958 war die Landwirtschaft in den sechs Gründerstaaten durch eine starke Intervention des Staates gekennzeichnet. Um die landwirtschaftlichen Erzeugnisse in den freien Warenverkehr einzubeziehen und zugleich eine staatliche Intervention im Agrarsektor beizubehalten, mussten die mit dem Binnenmarkt nicht zu vereinbarenden nationalen Interventionsmechanismen abgeschafft und auf die Gemeinschaftsebene übertragen werden.



Foto: Freepik.com



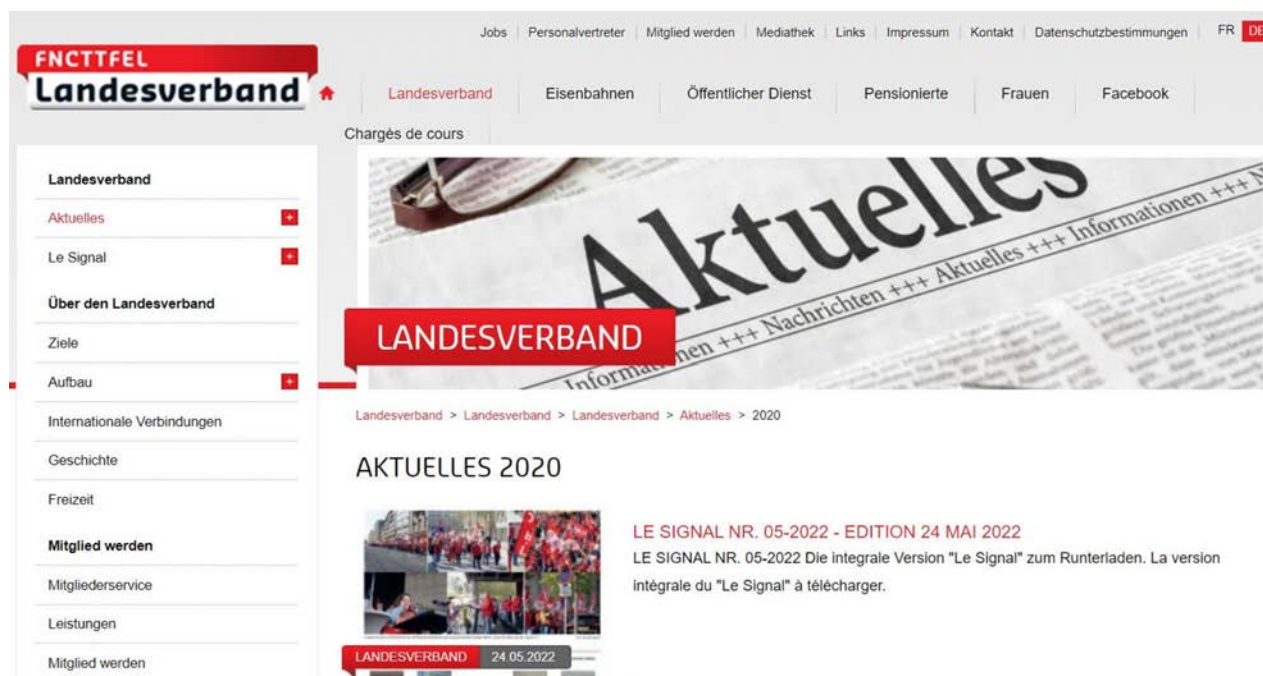
Foto: Annette Riedl/dpa

Neue Webseite

Unsere neue Webseite www.syndikat-eisebunnen.lu ist kürzlich live geschaltet worden.

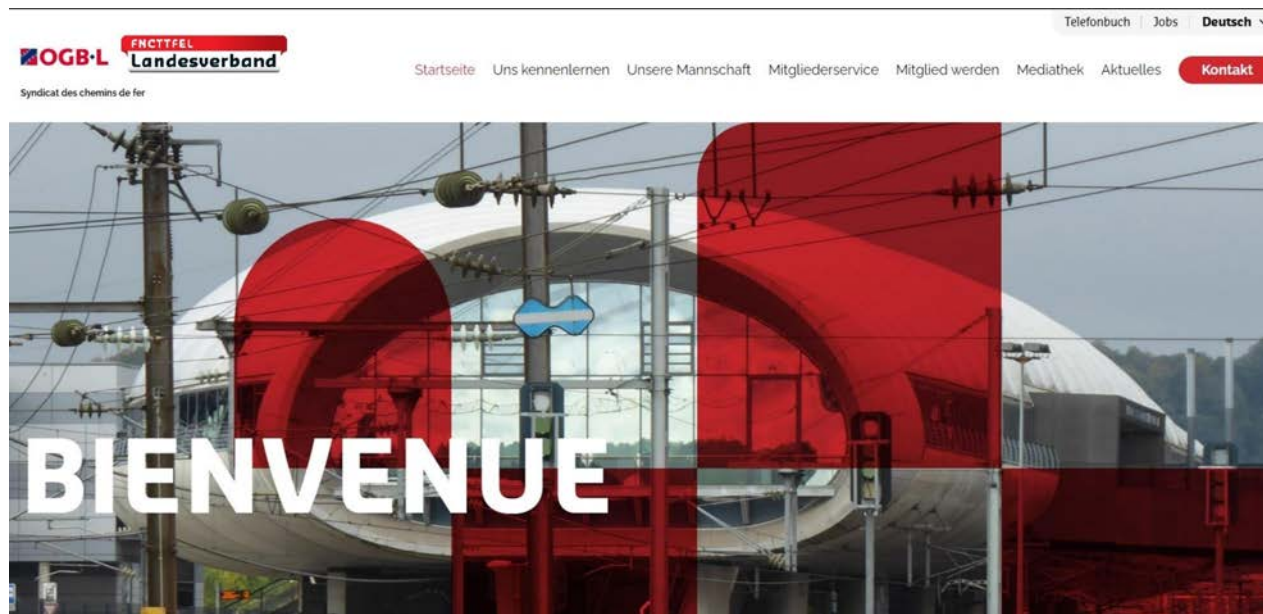
Nach wochenlanger technischer, optischer und auch inhaltlicher Überarbeitung, präsentiert sich unsere neue Webseite nun grundlegend modernisiert und erneuert. Unsere neue Webseite ist aber nicht nur bezüglich ihres Designs verschönert worden, sondern sie ist auch voll anpassungsfähig an das Endgerät, mit dem der Benutzer die Webseite anschaut, egal ob mit dem Handy, dem Tablet oder dem Computer.

Das Design unserer alten Webseite hatte folgendes Layout:



Die alten URL-Adressen www.landesverband.lu sowie www.fncttfel.lu werden auf die neue Webseite www.syndikat-eisebunnen.lu weitergeleitet. Trotz intensivem Test könnte es möglicherweise jedoch an der ein oder anderen Stelle noch ein paar kleinere Probleme, was die Darstellung einzelner Elemente der Webseite betrifft, geben. Sollte jemandem ein solches Problem auffallen, oder wenn jemand seinen ganz allgemeinen Eindruck zu der neuen Webseite zusenden will, möchten wir Sie darum bitten, unser Kontaktformular zu benutzen. Wir wünschen Euch jetzt viel Spaß beim Entdecken unserer neuen Homepage!

Und so sieht nun das Design unserer neuen Webseite aus:

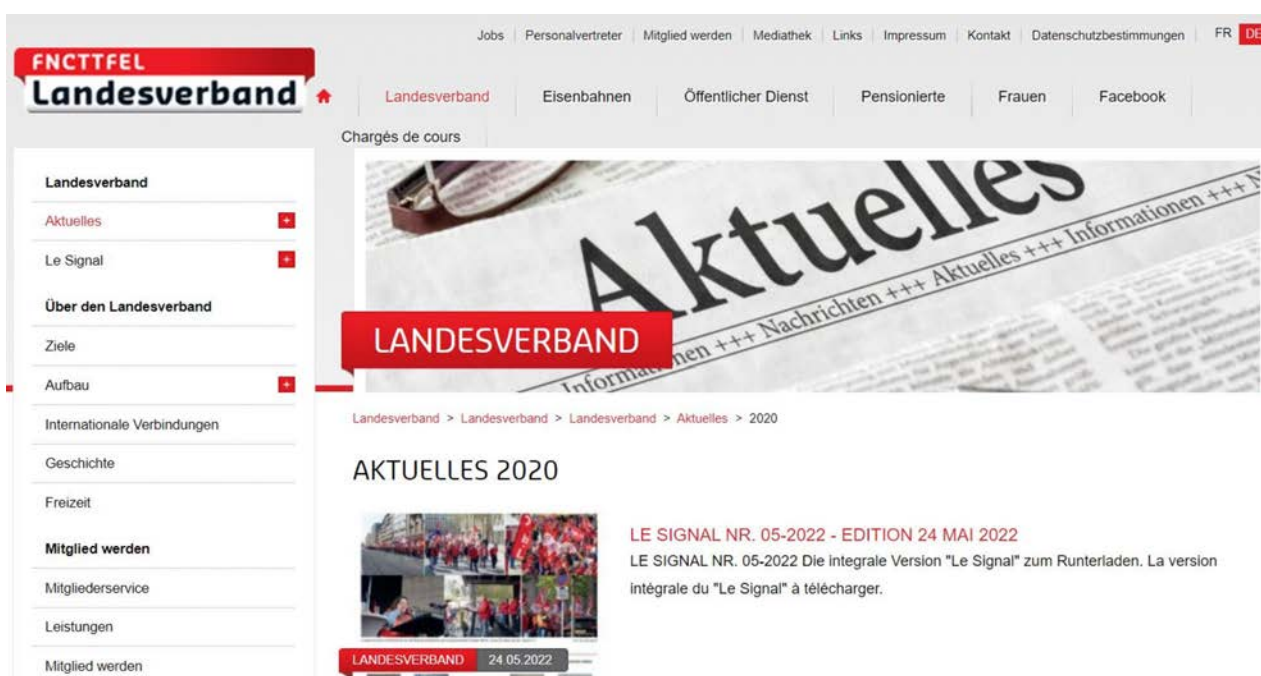


Nouveau site Internet

Notre nouveau site Internet www.syndikat-eisebunnen.lu vient d'être mis en ligne.

Après des semaines de travail sur le plan technique, visuel et du contenu, le nouveau site Internet a été fondamentalement modernisé et renouvelé. Notre nouveau site web n'a pas seulement été embelli au niveau du design, mais il est également entièrement adaptable au périphérique avec lequel l'utilisateur le consulte, que ce soit un téléphone portable, une tablette ou un ordinateur.

Le layout de notre ancien site Internet était le suivant :

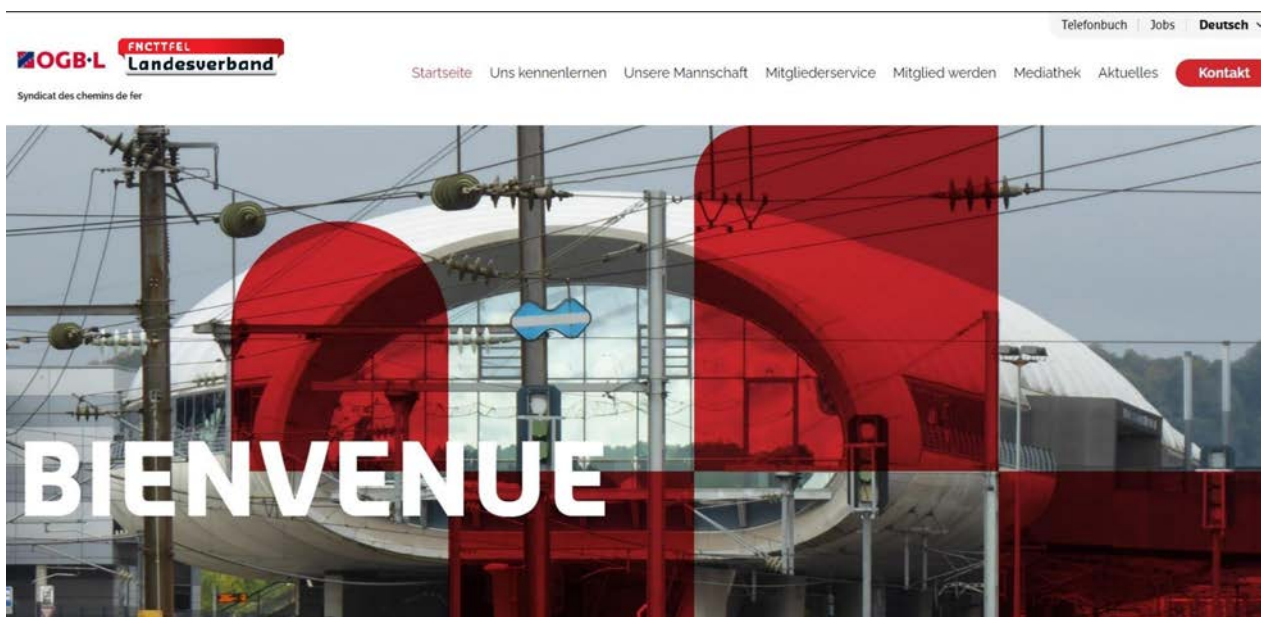


Les anciennes adresses URL www.landesverband.lu et www.fncttfel.lu sont redirigées vers le nouveau site www.syndikat-eisebunnen.lu.

Malgré des tests intensifs, il est cependant possible qu'il y ait encore quelques petits problèmes d'affichage de certains éléments du site. Si une personne devait constater un tel problème ou si une personne voulait envoyer son impression générale sur le nouveau site, nous vous prions d'utiliser notre formulaire de contact.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à découvrir notre site !

Et, voici à quoi ressemble maintenant le nouveau design de notre nouveau site Internet :



Schwere Zeiten stehen bevor!

Seit Russland der Ukraine den Krieg erklärt hat, stehen wir in Europa vor einer großen Herausforderung. Die Politik versucht alles Mögliche, die Energiepreisentwicklung so niedrig wie nur möglich zu halten. Im September 2022 wurde von der Regierung eine ausführliche nationale Informations- und Sensibilisierungskampagne gestartet, die die gesamte Bevölkerung anregen soll, die Energie effizienter zu verbrauchen. Eine gewisse Solidarität wird von uns allen verlangt. Die ersten Maßnahmen wurden bereits von Gemeinden, Betrieben und Bürgern in die Wege geleitet. Öffentliche Gebäude werden wenig beleuchtet, die Temperatur wird in den Büros gesenkt. In den öffentlichen Schwimmbädern wird die Wassertemperatur gesenkt. Durch diese Maßnahmen erhofft man sich 15 Prozent beim Gas und 5 Prozent beim Strom einzusparen.

Unter den hohen Energiepreisen müssen wir alle leiden. Viele Verbraucher werden sich daher in diesem Winter Gedanken machen, wie sie die hohen Energiepreise stemmen sollen. Das Thema Energiesparen wird für viele eine Selbstverständlichkeit werden, weil die hohen Kosten viele Haushaltskassen sprengen werden. Die Energiepreise, sei es beim Heizen oder an der Tankstelle, stellt die Gesellschaft vor neue Herausforderungen. Immer öfter denkt man darüber nach, das Auto stehenzulassen und auf den öffentlichen Transport zurückzugreifen. Aber nicht nur der Privatverbraucher, sondern ebenfalls die Industrie hat



Foto: Thinkstock

mit den hohen Energiekosten zu kämpfen. Die hohen Gas- und Spritkosten treiben die Produktions- und Transportkosten in die Höhe. Einige Betriebe haben mit einer gewissen Existenznot zu kämpfen. Die entstandenen Zusatzkosten bei Produktion und Transport werden letztendlich auf den Endverbraucher umgelegt. Täglich werden Tonnenweise Güter über die Straße transportiert. Das Straßennetz ist überlastet und das Unfallrisiko steigt weiter an. Dabei könnten viele Gefahren Transporte über die Schiene transportiert werden, doch die Spediteure bevorzugen lieber den Lastkraftwagen als Transportmittel. Ein Umdenken des Transports auf die Schiene ist erforderlich. Es wäre jetzt an der Zeit, den Schienengüterverkehr zu fördern und gleichzeitig den CO2 Ausstoß zu reduzieren. Pro Tonnenkilometer verursachen Güterzüge

80 Prozent weniger CO2 als Lastkraftwagen. Der Schienengütertransport fährt aufgrund seines geringen Rollwiderstand, der 5-mal niedriger ist als der Straßentransport, viel energieeffizienter. Stahl auf Stahl rollt leichter als Gummi auf Asphalt. Im Schnitt ersetzt eine Güterbahn bis zu 52 Lkws, die ansonsten oft im Stau stehen und in den Innenstädten für schlechten Sauerstoff sorgen. Während man in der Autobranche gerade alternative Antriebe für sich entdeckt, gibt es die Elektromobilität im Schienengüterverkehr bereits seit Jahren. Hier wird der größte Teil des Güterverkehrs von der Bahn elektrisch erbracht. Im Vergleich zur Straße, passieren im Schienenverkehr 42-mal weniger Gefahrgutunfälle. Daher werden auch die meisten Gefahrguttransporte mit dem Güterzug transportiert. Der Transport über

die Schiene würde den täglichen Straßenverkehr erheblich entlasten und dies würde der Sicherheit im Straßenverkehr ebenfalls zugutekommen. Da der Güterzug unabhängig von vielen Verkehrsproblemen auf der Straße ist, wie z.B. Staus oder Unfälle, ist die Verlässlichkeit höher. Der Kunde hat den Vorteil, dass die Lieferzeit nicht vom Verkehr oder den Wetterbedingungen beeinflusst wird. Vielen Eisenbahngesellschaften in Europa stehen schwere Zeiten bevor. Die hohen Strompreise treiben momentan die Betriebskosten der Bahn in die Höhe. In Europa können die Bahnen diese hohen Kosten nicht an Kunden weitergeben. Die Bahngesellschaften haben meistens Stammkunden und ihre Kundenverträge laufen über eine längere Zeitspanne. Die hohen Kosten des LKW-Diesel können die Spediteure an den Kunden weiterleiten.

Die Spediteure können viel schneller die Kunden wechseln und ihre Aufträge sind meistens Kurzaufträge. Dieses Phänomen führt zu ernsthaften Problemen. Die Klimaziele wären gefährdet und einige Eisenbahngesellschaften in Europa drohen ins Schwanken zu kommen. Hier ist die Regierung gefordert, um die Eisenbahngesellschaften in Europa von den hohen Energiepreisen zu entlasten.



Georges Melchers
Präsident Syndikat
Eisenbahnen
OGBL/FNCTTFEL-
Landesverband

Des temps difficiles s'annoncent !

Depuis que la Russie a déclaré la guerre à l'Ukraine, nous sommes confrontés à un grand défi en Europe. La politique fait tout pour maintenir l'évolution des prix de l'énergie à un niveau aussi bas que possible. En septembre 2022, le gouvernement a lancé une campagne nationale détaillée d'information et de sensibilisation afin d'inciter l'ensemble de la population à une consommation plus judicieuse de l'énergie. Une certaine solidarité est demandée à chacun et à chacune d'entre nous. Les premières mesures ont déjà été mises en place par les communes, les entreprises et les citoyens. Les bâtiments publics sont désormais moins éclairés, la température est abaissée dans les bureaux. Dans les piscines publiques, la température de l'eau est abaissée. Grâce à ces mesures, on espère économiser 15 pour cent sur le gaz et 5 pour cent sur l'électricité.

Nous devons tous faire face à la hausse des prix de l'énergie. De nombreux consommateurs se demanderont donc cet hiver comment ils pourront supporter les prix élevés de l'énergie. La question des économies d'énergie deviendra pour de nombreuses personnes une évidence, car les coûts élevés feront exploser le budget de nombreux ménages. Les prix de l'énergie, que ce soit pour le chauffage ou à la pompe, posent de nouveaux challenges à la société. De plus en plus souvent, on réfléchit à laisser sa voiture au garage et à utiliser les transports publics. Cependant, le consommateur privé n'est pas le seul à devoir faire face aux coûts élevés de l'énergie, l'industrie aussi. Les coûts élevés du gaz et du carburant font grimper les coûts de production et de transport. Plusieurs entreprises sont confrontées à une certaine difficulté à survivre. Les coûts supplémentaires engendrés par la production et le transport sont finalement répercutés sur le consommateur final. Chaque jour, des tonnes de marchandises sont transportées

par la route. Le réseau routier est surchargé et le risque d'accident ne cesse d'augmenter. Pourtant, de nombreux transports de marchandises dangereuses pourraient être acheminés par le rail, mais les transporteurs préfèrent utiliser le poids lourd comme moyen de transport. Il est nécessaire de réorienter le transport vers le rail. Le moment serait venu de promouvoir le transport ferroviaire de marchandises tout en réduisant les émissions de CO₂. Par tonne-kilomètre, les trains de marchandises émettent 80 pour cent de CO₂ en moins que les camions. Le transport de marchandises par rail est beaucoup plus efficace sur le plan énergétique en raison de sa faible résistance au roulement, cinq fois inférieure à celle du transport routier. Acier sur acier roule plus facilement que du caoutchouc sur de l'asphalte. En moyenne, un train de marchandises remplace jusqu'à 52 camions qui, sans cela, sont souvent bloqués dans les embouteillages et provoquent une mauvaise oxygénation dans les centres-villes. Alors que le secteur auto-

mobile vient de découvrir les systèmes de propulsion alternatifs, le transport ferroviaire de marchandises utilise la technologie de l'électromobilité depuis des années. Dans ce domaine, la majeure partie du transport de marchandises est assurée par le rail à l'aide de l'électricité. Par rapport à la route, les accidents liés aux marchandises dangereuses sont 42 fois moins nombreux sur le rail. C'est pourquoi la plupart des transports de marchandises dangereuses se font par train. Le transport par rail permettrait de réduire considérablement le trafic routier quotidien, ce qui serait également au bénéfice de la sécurité routière. Comme le transport par train de marchandises est indépendant de nombreux problèmes de circulation sur la route, comme par exemple les embouteillages ou les accidents, la fiabilité est plus grande. Le client a l'avantage que le délai de livraison n'est pas influencé par le flux de circulation ou les conditions météorologiques. De nombreuses compagnies ferroviaires en Europe sont confrontées à

des temps difficiles. Les prix élevés de l'électricité font actuellement grimper les coûts d'exploitation des chemins de fer. En Europe, les chemins de fer ne peuvent pas répercuter ces coûts élevés sur les clients. Les compagnies ferroviaires ont généralement des contrats avec des clients réguliers et ceux-ci s'étendent sur une longue période. Quant aux coûts élevés du diesel pour les camions, les transporteurs peuvent les répercuter sur les clients. Les expéditeurs ont la possibilité de changer de clients beaucoup plus rapidement et les contrats qu'ils passent sont généralement de courte durée. Ce phénomène entraîne de sérieux problèmes. Les objectifs climatiques seraient menacés et certaines compagnies ferroviaires en Europe risquent de se retrouver dans la tourmente. C'est là que le gouvernement doit intervenir pour soulager les compagnies ferroviaires en Europe des prix élevés de l'énergie. Georges Melchers
Président du Syndicat Chemins de fer
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband



Bericht der Personalvertreterversammlung CFL cargo vom 12.10.2022

Am 12. Oktober 2022 trat die Personalvertretung zur 3ten Sitzung des Jahres 2022 mit der Direktion von CFL cargo zusammen.

Die CFL cargo Direktion war vertreten durch Frau Laurence Zenner, Herr Boris Peters, Herr Sébastien Hoffmann, Herr Max Solvi und Frau Carole Huberty fungierte als Schriftführerin. Zum späteren Zeitpunkt kam auch noch Herr Nicolas Clerc dazu, um für die spezifische Anfrage zu den Triebfahrzeugen eine Antwort zu geben.

Die Personalseite des Landesverbandes war vertreten durch die Kameraden Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Oliver Benassi und dem Sicherheitsdelegierten Bruno Da Silva. Als erster Punkt stand die Genehmigung des letzten Berichtes vom 13.06.2022 auf der Tagesordnung. Der Bericht wurde von allen angenommen.

Sicherheit

Im Jahr 2022 gab es seit dem 1. Januar bei CFL cargo Luxemburg drei Arbeitsunfälle. Diese ereigneten sich alle im dritten Quartal, wovon einer mit Arbeitsausfall war. Somit wurde das gesteckte Ziel für das dritte Quartal nicht erreicht. Das heißt, dass für das dritte Quartal die Sicherheitsprämie nicht ausbezahlt wird. Weiter ist eine erhöhte Anzahl an Signalverfehlungen festzustellen, welche sich bis jetzt in diesem Jahr auf vier Fälle beläuft.

Entwicklung der Firma

Für dieses Jahr liegt der Umsatz auf dem geplanten Niveau. Da aber die Energiekosten enorm angestiegen sind und auch die weiteren Fixkosten

zeitbedingt einen sehr hohen Wert erreichen, bleibt in Summe ein negatives Ergebnis zurück. Auch sind viele unserer Verkehre von den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen negativ beeinflusst. Bei Arcelor-Mittal wird die Produktion auf kosteneffektivere Zeiten verlegt, was für uns einen erhöhten logistischen Aufwand bedeutet. Auch sind der Koksverkehr und Treibstoffverkehr zurückgegangen. Der Klinkerverkehr mit Cimalux ist aber stabil.

Krankenstand

Die Abwesenheitszahlen sind allgemein im Vergleich mit dem Vorjahr um ca. 1 Prozent gestiegen. Vereinzelt Berufsgruppen sind momentan weit über der gesetzten Höchstzahl. Ein Grund hierfür liegt noch an den Covid Erkrankungen, welche zurzeit im Schnitt mit 10 Krankheitsfällen im Monat anzusetzen sind. Hier appelliert die Direktion nochmals an alle Mitarbeit, die nötigen Schutzmaßnahmen einzuhalten und zu befolgen.

Installation von einem Sonnenschutz im Raum der Dienstenteiler im NBA

Hier wurde der CFL Site Services über den Antrag informiert. Es werden noch Informationen und Vorschläge eingeholt und die beste Lösung soll installiert werden.

Formation TE der Facteure

Hat eine erweiterte Formation stattgefunden? Zur Ausbildung, welche 2 Tage dauerte und dazu

noch 3 Schichten in der Praxis beinhaltet, wurden keine zusätzliche Ausbildung absolviert. 2 Facteure haben bis jetzt noch keine Ausbildung erhalten. Ihre Grundausbildung wurde von einer schriftlichen Beurteilung begleitet und ihnen wurde ein TIA zugewiesen. Für die Verantwortlichen entspricht die Ausbildung den Erwartungen und sie sehen keinen Bedarf, weitere Schulungen zu geben.

Resümee der letzten Umleiterverkehre

Die Delegation teilte den Verantwortlichen mit, dass es viele Beschwerden von Mitarbeiter bezüglich der letzten Umleiterverkehre gegeben hatte. Diese beinhalteten z.B. eine schlechte Planung und Ausführung von Zugleistung, sowie fehlende erforderliche Unterlagen und eine schlechte Lokverfügbarkeit. Die Verantwortlichen nahmen die Kritik entgegen, und wussten über die Umstände Bescheid. Jedoch teilten sie uns auch mit, warum es bei dieser Vollsperrung vermehrt zu Problemen gekommen war. Unter anderem lag es an mehreren zum Teil gleichzeitigen Schließungen der Strecke Zoufftgen - Thionville, Thionville - Apach, Forbach und Bettemburg - Luxemburg. Erschwerend hinzu kam noch, dass es trotz der um 18 % gestiegenen Anzahl umzuleitender Züge, keine Unterstützung von DB cargo sowie Sibelit gab, im Gegensatz zu den Vorjahren. Dazu kamen noch die außergewöhnlichen hohen Temperaturen, welche Mensch und Maschinen enorm zusetzten, und es vermehrt zu Ausfällen kam. Um bei den nächsten

Umleiterverkehren besser vorbereitet zu sein, werden und wurden von den Verantwortlichen schon mit mehreren betroffenen Mitarbeitern gesprochen, um die Situation besser analysieren zu können.

Wurde die Risikoanalyse der Anbindung GSMR des Realtime Mitarbeiters erstellt?

Eine Risikoanalyse, welche uns als nächsten Schritt in dieser Problematik in der letzten Personalvertreterversammlung vorgestellt wurde, ist nicht erfolgt. Die Verantwortlichen teilten uns jetzt mit, dass die vorübergehende Anordnung OT_22-01_COO das Risiko abdeckt und eine Risikoanalyse daher nicht erforderlich war. Diese Anordnung, welche bis September gültig war, wird vorerst bis November verlängert und dann wird entschieden, wie weiter verfahren wird.

Hat jeder Mitarbeiter des NBA mit seinem Badge vom Treppenhaus (Notausgang) Zugang zu allen Stockwerken?

Jeder Mitarbeiter, der in dem NBA (New Building Administration) arbeitet, hat einen Zugang von den Treppenhäusern zu den verschiedenen Stockwerken. Besucher oder externe Firmen haben nur die Berechtigung zu den Stockwerken aus dem Treppenhaus aus, welche sie benötigen, um ihre Arbeiten zu erledigen. In einem Not- oder Brandfall gilt, dass die Zutrittskontrolle zum NBA im Notbetrieb arbeitet, und nicht von der

Brandmeldezentrale kontrolliert wird. Das bedeutet, dass es während eines Feueralarms aktiv bleibt, die Fluchtwege werden durch die Fluchttüren bereitgestellt.

Renovierung BC - wie ist der aktuelle Stand?

in Raum, in welchen der COV umgezogen ist, wurde fertiggestellt. Die Räume für CDM/DDM und der Visiteure sollen in den nächsten Wochen folgen.

Schlechte Verfügbarkeit/Erreichbarkeit der Dienstenteiler und Dispatcher im NBA. Welche Verbesserungen wurden oder werden umgesetzt?

Die Delegation berichtet den Verantwortlichen, dass es von Mitarbeitern viele Beschwerden über die schlechte Erreichbarkeit der Dienstenteiler und Dispatcher gibt. Es dauert zeitweise 20-30 Minuten, bis dass man telefonisch jemanden erreicht. Die Verantwortlichen teilten uns mit, dass in Bezug auf die Planer (ST Visite und UP Lux) jetzt 1 Tag in die Woche jemand im CO vor Ort ist, um dem betroffenen Personal die Kommunikation so zu erleichtern. Auch wurde die Anweisung erteilt, dass es systematisch einen Rückruf der Personen geben wird (unter der Voraussetzung, dass sie identifizierbar sind), falls ein Anruf nicht direkt entgegengenommen werden konnte. Ferner ist hier zurzeit eine Einstellung eines befristeten Mitarbeiters im Gange, um den Ausfall eines Dienstenteilers zu kompensieren. Weiter sind bis zur Einstellung



und Ausbildung des neuen Planers verschiedene alltägliche Arbeiten an die operativen Verantwortlichen der UP Lux übertragen worden.

In Bezug auf die Dispatcher wurde uns mitgeteilt, dass seit dem 26. September der Start der Real-Time Teams in BU2 und BU3 begonnen hat, und die Kommunikation, welche bis dahin ausschließlich über BU 1 lief, nun auf alle drei BU aufgeteilt wurde und sich somit die Verfügbarkeit verbessern müsste.

Wie wurde die Verteilung des neuen Kollektivvertrages organisiert?

Die Delegation kritisierte, dass es kein einheitliches Vorgehen beim Verteilen des neuen Kollektivvertrages zwischen den verschiedenen Standorten und Berufsgruppen gab. Mehrere Mitarbeiter haben sich bei der Personalvertretung gemeldet und gefragt, wo der neue Kollektivvertrag zu erhalten sei. Die Verantwortlichen teilten uns mit, dass im August mit der Verteilung von CCT und Geschenkgutscheinen begonnen wurde. Warum jetzt bei der Übergabe der Geschenkgutscheine, welche nur gegen Unterschrift herausgegeben wurde, nicht auch immer ein Kollektivvertrag mit-

gegeben wurde, konnten die Verantwortlichen nicht nachvollziehen.

Probleme mit Urlaubsbeantragung und Urlaubslisten bei den DDM / CDM / Visiteur in UP Lux.

Die bestehende Liste ist nicht einsehbar und bei beantragtem Urlaub wird nicht oder erst spät geantwortet. Dieser Punkt beinhaltet mehrere Probleme, welche die Delegation den Verantwortlichen mitteilen.

- 1) Die umgestellte Urlaubsstruktur auf ein jährliches System, das es den Mitarbeitern ermöglichen soll, einen Einblick in die noch verfügbaren Urlaubstage nach dem Verteilen des Jahresurlaubes zu erhalten, funktioniert so nicht.
- 2) Die gestellten Urlaubsanträge von Mitarbeitern werden nicht, oder erst sehr spät beantwortet, obwohl in diesem Zeitraum kein weiterer Mitarbeiter Urlaub angefragt hat. Hier ist die Delegation der Meinung, dass eine Nachbesserung erfolgen muss.

Die Verantwortlichen teilten uns mit, dass sich das Verfahren zur Validierung des Urlaubs auf CDM/DDM-Ebene geändert hat, und die Verant-

wortlichen jeden Urlaub genehmigen möchten und es so zu den längeren Wartezeiten kommt. Es wurden aber auch Veränderungen vorgenommen, sodass verschiedene alltägliche Aufgaben auf Mitarbeiter des operativen Bereiches UP Lux übertragen wurden. Unter diese Aufgaben fallen auch die kurzfristigen Urlaubsanträge. Somit müssten die Antworten den Mitarbeitern auch schneller mitgeteilt werden.

Besetzung der freien Umlaufpläne "Roulements" beim Factage.

Die drei freien Umlaufpläne werden in den kommenden Wochen besetzt werden.

Besetzung der Schichten vom Koordinator und Dispatcher in der UP Sud seit Januar 2022. Wie viele Schichten wurden nicht besetzt?

Die Besetzung des Dispatchers lag bis Woche 39 bei 92 %.

Die Besetzung des Koordinators lag bis Woche 39 bei 30 %.

Grundlegende sollte die Besetzung vom Dispatcher von Montag bis Sonntagmorgen auf 3 Schichten und mit 1 Dispatcher

Sonntagnacht erfolgen. Der Koordinator soll von MO-FR auf 2 Schichten besetzt sein.

Als Erklärungen, dass die Besetzung des Koordinators zu wenig sei, wurde uns genannt, dass es betrieblich insgesamt seit Wochen eine sinkende Aktivität gibt, und dass es infolge einer Optimierung der internen Abläufe einen Rückgang beim Rangierbedarf gibt. Aus personal technischer Sicht ist der hohe Krankenstand, Elternurlaub und Pensionierung ebenfalls ein Grund für die Nichtbesetzung.

Aktualisierung der Delegationsberichte auf dem Intranet CFL cargo

Da seit längerem die Präsentationen und Berichte auf dem Intranet der CFL Cargo nicht mehr aktualisiert wurden, forderte die Delegation diese wieder auf einen aktuellen Stand zu bringen. Dem wurde von den Verantwortlichen zugestimmt und es können jetzt jeweils die Präsentationen sowie die Berichte von dem letzten und dem aktuellen Jahr eingesehen werden.

Diese sind auf dem Intranet der CFL cargo unter FRET → CFL cargo → RH CFL cargo → Réunion des délégués du personnel CC einzusehen.

Aktueller Stand der neuen E-Tfz

Die ersten beiden Lokomotiven werden im April 2023 geliefert und dienen der Ausbildung der Lokführer von CFL cargo Deutschland. Weitere 8 Lokomotiven werden im Juli 2023 geliefert, mit der Zulas-

sung Deutschland - Polen. Die Zulassung in Luxemburg ist für Anfang 2024, in Frankreich und Belgien Ende 2024 vorgesehen.

Zustand Lokomotiven

Unter diesem Punkt wurden von der Personalvertretung Schäden vorgetragen, welche die schlechten Zustände der TFZ wiedergeben sollten. Diese beinhalteten Fehler, welche wir als sicherheitsrelevant sehen, immer wiederkehrende Fehler bei denselben Lokomotiven, und Wartungsarbeiten, welche unserer Meinung nicht zu genügend ausgeführt werden. Auch wurde wieder die Reinigung der TFZ angesprochen, welche sehr schlecht ist. Eine Liste von aktuellen und älteren Schäden, welche von mehreren TFZ aus dem Rail Fleet herausgeschrieben wurden, hat der Verantwortliche vom Fleet von uns erhalten. Dieser erklärte uns die Abläufe der Instandhaltung und wieso manche Schäden sehr schwer zu reparieren sind, da durch teilweise nicht korrekte Fehlermeldungen es schwierig ist, die genaue Störung zu verstehen, und den Fehler zu beheben. Nach einer längeren regen Diskussion wurde beschlossen, dass im Anschluss ein separates Treffen von der Personaldelegation, Lokführern und den Verantwortlichen gemacht werden soll, um die Probleme nochmals ausführlich zu behandeln und eine gemeinsame Lösung zu finden.

Punkte des LCGB wurden nicht behandelt, da diese der Direktion nicht zeitgerecht eingereicht wurden.

Dirk Lorig

Rapport de la réunion de la délégation du personnel de CFL-cargo du 12 octobre 2022

En date du 12 octobre 2022, la délégation du personnel a rencontré la direction de CFL cargo pour sa troisième réunion de l'année 2022.

La direction de CFL cargo fut représentée par Madame Laurence Zenner ainsi que par Messieurs Boris Peters, Sébastien Hoffmann et Max Solvi. Madame Carole Huberty assura la fonction de secrétaire. Monsieur Nikolas Clerc rejoignit la réunion plus tard dans le contexte des discussions sur le matériel moteur.

La délégation de l'OGBL/Landesverband se composa des camarades Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Oliver Benassi et du délégué à la sécurité Bruno Da Silva. Le rapport de la réunion du 13 juin 2022 approuvé à l'unanimité constitua le premier point de l'ordre du jour.

Sécurité

Depuis le 1^{er} janvier 2022, trois accidents de travail dont un avec absence de maladie se sont produits chez CFL cargo. Ceux-ci ont eu lieu pendant le troisième trimestre et le but fixé pour cette période n'est pas atteint. En clair, la prime de sécurité ne sera ainsi pas versée pour cette période.

En plus, une augmentation des irrégularités dans le respect de la signalisation a dû être constatée. Quatre cas se sont déjà produits cette année.

Évolution de la société

Pour cette année, le chiffre d'affaires se situe au niveau prévu. Mais, comme les frais de l'énergie et les frais fixes supplémentaires se situent actuellement à un niveau très élevé, le résultat devient en fin de compte négatif. Beaucoup de nos trafics

subissent l'influence de la situation économique actuelle. Arcelor-Mittal a transféré sa production vers les périodes à coût plus réduites ce qui demande un effort logistique plus important.

Le volume du trafic de coke et de carburant a également diminué, le volume du trafic de clincker avec Cimalux est resté toutefois stable.

Absences pour maladie

Le taux d'absentéisme pour maladie a augmenté de 1 % par rapport à l'année précédente. Certains groupes professionnels dépassent actuellement largement le nombre maximal fixé.

Une raison reste la pandémie du Covid qui est à l'origine de dix congés de maladie par mois en moyenne. La direction ne peut que rappeler au personnel de respecter les consignes d'hygiène recommandées.

Mise en place d'une protection contre le soleil dans le bureau du personnel au NBA

La demande a été transmise à CFL Site Services qui est encore à la recherche d'informations supplémentaires et de suggestions. La meilleure solution sera retenue par après.

Formation TE des agents du factage. Une formation supplémentaire a-t-elle eu lieu ?

Lors de la formation qui a comporté deux jour-

nées théoriques et trois séances de travail pratiques, aucune formation complémentaire n'a eu lieu. Deux facteurs n'ont pas encore été formés. Leur formation de base a fait l'objet d'une évaluation écrite et un TIA leur a été mis à côté.

Pour les responsables, la formation attribuée correspond aux attentes et ils ne voient donc pas de besoin pour des cours de formation supplémentaires.

Conclusions tirées des dernières déviations de trafic

La délégation informe la direction de nombreuses réclamations du personnel concerné en relation avec les dernières déviations de trafics. Celles-ci concernent par exemple la mauvaise planification et prestation de services ainsi qu'un manque de documents nécessaires et une disponibilité d'engins moteurs qui laissait à désirer.

La direction de CFL cargo accepta la critique et disait être informé de cet état de choses. Les responsables ont fourni à la délégation les raisons pour l'apparition de ces problèmes lors de ce barrage complet de ligne ; ceux-ci résultèrent dans le barrage simultané des lignes Bettembourg - Thionville, Thionville - Apach, Forbach - Sarrebruck et Bettembourg - Luxembourg.

Le fait qu'aucune aide logistique ni de DB cargo ni de Sibelit n'a été donnée malgré une augmentation de 18 % des trains déviés par rapport à l'année passée n'a pas facilité les choses. En plus les températures élevées ont eu leur

influence sur le personnel et le matériel ; ceci a été la cause de suppressions répétées.

Afin d'être mieux préparés pour les prochaines déviations de trafic, les responsables s'entretiennent et se sont déjà entretenus avec plusieurs collaborateurs concernés dans le but de pouvoir mieux analyser la situation.

Est-ce que l'analyse des risques du raccordement GSMR du col-laborateur Realtime a été dressée ?

L'analyse des risques qui nous a été présenté comme prochaine étape dans ce dossier n'a pas été faite. Les responsables nous informèrent que la réglementation temporaire OT_22-01_COO couvre les risques et que ce fait l'analyse à ce sujet était superflue.

Cette réglementation valable jusqu'au mois de septembre sera prolongée pour le moment jusqu'au mois de novembre. À ce moment-là, il sera décidé de la suite à donner.

Est-ce que chaque collaborateur du NBA a accès avec son badge à tous les étages depuis la cage d'escalier (sortie de secours) ?

Chaque collaborateur qui travaille dans le NBA (Nouveau Bâtiment Administratif) a accès avec son badge aux différents étages depuis les cages d'escalier. Les visiteurs ou les entreprises externes ne peuvent accéder depuis les escaliers qu'aux étages qui sont nécessaires pour

leurs rencontres ou interventions techniques.

En cas d'incident ou d'incendie, le contrôle d'accès au NBA fonctionne dans le mode « incident » et n'est pas contrôlé par la centrale de contrôle « incendie ». Ceci veut dire que le contrôle d'accès reste activé, la sortie du bâtiment est garantie par les sorties de secours.

Avancement des travaux de rénovation du Bâtiment Commun BC

Le nouveau bureau du Coordinateur Visite est terminé et les locaux pour les Conducteurs et les Dirigeants de manœuvre ainsi que pour les Visiteurs le seront dans les semaines à venir.

Mauvaise accessibilité des distributeurs de service et des dispatcheurs au NBA. Quelles améliorations seront prévues pour y remédier ?

La délégation a informé la direction que pas mal de collaborateurs se plaignent de la mauvaise accessibilité des distributeurs de service et des dispatcheurs ; une durée d'attente de 20 à 30 minutes n'est pas rare.

Les responsables ont répondu que pour les distributeurs (ST Visite et UP Luxembourg) une personne est sur place pendant un jour de la semaine afin de faciliter la communication au personnel sur place ; en plus, les distributeurs ont été avisés de rappeler les collaborateurs au cas où leur appel ne pourrait pas être



Même si le tunnel Kierchbiert a disparu et que la loc 1508 est partie vers d'autres destinations, le transport de Clinker se porte encore bien.

pris immédiatement (sous condition bien-entendu que l'origine de l'appel puisse être constaté). En plus, la mise en place temporaire d'un collaborateur supplémentaire devra permettre de compenser l'absence d'un distributeur.

En attendant l'embauche et la fin de la formation du nouveau distributeur, certaines tâches journalières ont été attribuées à l'UP Luxembourg.

Concernant les dispatcheurs, la direction informa la délégation que les Real Time Teams au BU2 et BU3 ont pris leur service en date du 26 septembre 2022 et que la communication qui s'était fait jusqu'à ce jour uniquement par BU1 est répartie sur les trois BU ce qui devrait nettement améliorer l'accessibilité.

Distribution au personnel de la nouvelle convention collective

La délégation a critiqué l'absence de modèle uniforme sur les différents sites et auprès des différentes catégories de personnel pour la distribution de la nouvelle convention collective ; ceci a poussé un bon nombre de collaborateurs à s'adresser à la délégation pour l'obtention de renseignements y relatifs.

La direction a répondu que la distribution des copies de la nouvelle

convention collective a débuté ensemble avec celles des bons cadeaux au mois d'août. Elle ne peut pas expliquer pourquoi une copie de la nouvelle convention collective n'a pas été remise simultanément avec la remise des bons, surtout que celle-ci ne s'est faite que sur signature de réception.

Problèmes avec les demandes et listes de congé chez les DDM, CDM et visiteurs de l'UP Luxembourg.

La liste existante ne peut pas être consultée et une confirmation d'un congé demandé n'est pas donnée ou transmise seulement tardivement. Ce point de l'ordre du jour touche plusieurs problèmes auxquels la délégation rendit la direction attentive.

1) La nouvelle gestion des congés qui aurait dû permettre aux collaborateurs d'avoir un aperçu sur les jours de congé encore disponibles après la distribution des congés annuels ne fonctionne pas.

2) En plus, les demandes de congé des collaborateurs restent souvent sans réponse ou ne sont avisées que tardivement même si aucune autre personne n'a demandé du congé pendant cette période. La dé-

légation fut d'avis qu'une amélioration nette dans cette affaire s'impose.

La direction nous informa d'un changement dans la validation des demandes de congé pour les groupes CDM et DDM. De même, les distributeurs de service veulent accorder au personnel le plus jours de congé demandés possible et ceci prend un certain temps d'attente afin de concilier les besoins du service et les désirs des collaborateurs.

Également, certaines tâches journalières ont été confiées à des collaborateurs opératifs de l'UP Luxembourg, entre autres aussi les demandes de congé à court terme, ce qui devrait accélérer les délais de réponse aux demandes de jours libres.

Attribution des tours de service vacants au Factage

Les trois tours de service vacants au Factage seront comblés dans les semaines à venir.

Occupation des postes du Coordinateur et du Dispatcheur dans l'UP Sud depuis janvier 2022. Combien de tours de service n'ont pas été occupés ?

Jusqu'à la semaine 39, le taux d'occupation du Coordinateur était de 30 %, celui du dispatcheur de 92 %.

En principe, le poste du Dispatcheur de l'UP Sud est occupé du lundi au dimanche matin par deux dispatcheurs sur trois séances de travail. La séance de travail nuit du

dimanche au lundi est assuré par un dispatcheur.

Le poste du Coordinateur est censé être occupé du lundi au vendredi sur deux séances de travail.

Pour expliquer le manque de personnel au poste de coordinateur, il nous a été répondu qu'au niveau de l'exploitation, il y avait globalement une baisse d'activité depuis des semaines et que les besoins en manœuvre avaient diminué suite à une optimisation des processus internes. D'un point de vue technique personnel, l'absentéisme élevé, les congés parentaux et les départs à la retraite sont également des raisons pour lesquelles le poste n'est pas pourvu.

Actualisation des rapports de la délégation sur Intranet CFL cargo.

Comme les présentations et les rapports de la délégation n'ont plus été actualisés sur le site Intranet de CFL cargo, la délégation exige une mise à jour de la part de l'entreprise. La direction marque son accord et toutes les présentations et rapports de la délégation sont à nouveau accessibles au personnel sur le site Intranet CFL cargo sous : FRET →CFL cargo →RH CFL cargo →Réunion des délégués du personnel CC

Nouvelles locomotives électriques

Les deux premières locomotives seront livrées en avril 2023 et serviront à la formation des conducteurs de CFL cargo Allemagne. Huit engins sup-

plémentaires seront livrés en juillet 2023 et auront une homologation pour l'Allemagne et la Pologne. L'homologation pour le réseau luxembourgeois est prévue pour début 2024 ; celle pour la Belgique et la France pour fin 2024.

État des engins moteurs actuels

Sous ce point, la délégation du personnel a présenté des dommages qui devaient refléter le mauvais état des locomotives. Il s'agissait de défauts que nous considérons comme sécuritaires, de défauts récurrents sur les mêmes locomotives et de travaux d'entretien qui, à notre avis, ne sont pas suffisamment effectués. Le nettoyage des locomotives, qui est très insuffisant, a également été évoqué. Une liste de problèmes anciens et actuels que les conducteurs ont inscrits au Rail Fleet a été remise par nos soins au responsable du service. Celui-ci nous a expliqué les processus de maintenance et les raisons pour lesquelles certains dommages sont très difficiles à réparer, car les messages d'erreur sont parfois incomplets et il est difficile de comprendre la panne exacte et d'y remédier. Après une discussion animée et prolongée, il a été décidé qu'une rencontre séparée entre la délégation du personnel, les conducteurs et les responsables aura lieu par la suite afin de reprendre les problèmes en détail et de trouver une solution commune.

Les points introduits par le LCGB n'ont pas été traités vu qu'ils n'ont pas été transmis dans les délais à la direction.



Fotos: Claudine Bosseler

Gut besuchte Pensionierten- und Jubilarenfeier

Erstmals seit 2019 fand dieses Jahr am Sonntag, dem 23. Oktober 2022 wieder die Pensionierten- und Jubilarenfeier im Festsaal des Casino Syndical statt.

Wie dies auch schon immer in den Jahren vor der Coronakrise der Fall war, war der Saal auch dieses Jahr wieder gut besetzt.

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten des Sektors Pensionierte und Witwen, Nico Wennmacher, der sich bei den anwesenden Pensionierten und vor allem bei den Jubilaren für ihre Präsenz bedankte und die mit ihrer Solidarität stets den Weg für gewerkschaftliche Erfolge in den vielen Jahren ihrer Mitgliedschaft ebneten, stand als

Nächstes eine gesangliche Darbietung der „Chorale d'Hommes Réunies“ welche sich zusammensetzt aus der Chorale Albert Bousser des Landesverbandes, Chorale Cessange, Chorale Ste Cécile Neudorf-Weimershof, Société de Chant Caecilia Merl-Belair, Société Chorale Alzingen und dem Männerchouer Letzeburg unter der Leitung von Josée Faltz Wilmes auf dem Programm.

Anschließend erfolgte der Auftritt der Harmonie des Landesverbandes Michel Hack, welche den anwesenden Leuten, unter der Leitung ihres Musikdirektors Ralph Massard, einige bekannte Märsche zum

Besten geben durften. Verbandspräsident Georges Merenz strich in seiner Anrede die wertvolle Arbeit des Sektors Pensionierte und Witwen hervor und betonte dabei, dass dieser Sektor das Rückgrat des Landesverbandes darstellt. Er dankte auch allen Jubilaren für die langjährige aktive Mitgliedschaft im Landesverband. Des Weiteren ging er nochmals kurz auf den letzten Kongress des Landesverbandes ein, der ja bekannterweise am 15. Oktober stattfand. Hier sei zu sagen, dass die Integration in den OGBL gut voranschreitet und dass so z.B. dank verschiedener Aktionen vom OGBL zu-

sammen mit dem Landesverband diese auch letztendlich zu einem Erfolg geführt haben, da bekannterweise das Koordinationskomitee der Tripartite am 20. September 2022 eine Grundsatzvereinbarung unterzeichnet hat durch die u.a. das normale Funktionieren des Index wiederhergestellt wird. Als Nächstes fordern wir den Minister für den öffentlichen Dienst, Marc Hansen, dazu auf, dass der OGBL in die Verhandlungen über das Lohnabkommen im öffentlichen Dienst integriert werden muss. Nach seiner Anrede erfolgte dann die Ehrung der Jubilare für ihre 50-, 60- und

70-jährige Mitgliedschaft im Landesverband. Der Sektor Pensionierte wird auch im nächsten Jahr eine Urlaubsreise für seine Mitglieder anbieten. Sie wird vom 26. - 30. Juni 2023 ins Elsass führen. Der Kassierer der Pensionierten Guy Greivelding präsentierte den Urlaubsort, das Hotel und das Besichtigungsprogramm, das an anderer Stelle in dieser Nummer ausführlich mit Anmeldeschein vorgestellt wird. Beim anschließenden Essen freuten sich die anwesenden Pensionierten, ihre Erinnerungen aus ihrer aktiven Zeit auszutauschen. Text: Josy Bourgraff

Jubilaren

50-jährige Mitgliedschaft

ACKERMANN Joseph-Albert, BERTEMES Pierre, BRAAS Aloyse, CAREGARI Camille, CHRISNACH-KONEN Maisy, D'ALESSANDRO Carlo, DALEIDEN Camille, DELVAUX Marc, DISIVISCOUR Roger, DONDELINGER Michel, FABER Marco, GIERES Guy, GILBERTZ Marcel, GILSON Léon, GOERGEN Germain, GOERGEN Joseph, GONNER Norbert, GORGES Jean, GRUN Fernand, HISSETTE-EPPE Marie-Thérèse, HOFFMANN René-Lucien, KIEFFER-REDING Marie-Simone, KIRSCHT-BECKER Cécile, KLEIN Jean-Pierre, KNEIP Fernand, KNEIP Romain, KRISCHEL Jean-Paul, KUNSCH-MARTIN Marianne, LOUIS-WEISEN Colette, LUX Jean-Paul dit Jeannot, MAES ép. BIANCONI SCHOMER Marie-France, PATRA Georges, RIPPINGER Arnold, SCARPONI-SCHLESSER Nicole, SCHEFFEN Nico, SCHMITT Emile, SCHNEIDER François, SCHNEIDER René, SCHONS Fernand, THILL Raymond, THINNES-HEINERICY Marie-Andrée, THOMES René, TOMPERS Alfred, URBING Antoine, WAHL-HALSDORF Paulette

60-jährige Mitgliedschaft

BACKENDORF-MANTZ Jacqueline, BARTHEL Raymond, BARTOCCI Raymond, BAULER Norbert-Pierre, CLEMENS-WEYER Margot Jeannette, FEND-HEUERTZ Sylvie, KAISER-SCHMIT Elisabeth Gisèle, KIEFFER Jean, LINDEN-JUNGERS Marguerite, MANDER Ernest, MARX René, MUTSCH-BIERMANN Monique, OE Paul, POOSMOUSEL Eugénie, REUTER Robert, SASSEL Mathias, SCHODER Romain, SPAU-

TZ-ZACHARIAS Renée, TAILGER Richard, THEISEN-BECKER Mathilde, THULL-MACK Marguerite, WILTGEN-OETTINGER Annette, ZAHLEN Léon

70-jährige Mitgliedschaft

ALLARD-MARX Josephine, ANSAY-HAAG Marianne, ARNOLDY-SCHMIT Lucie, BALMANN-JUCHEMES Anne,

BARTHEL-REISER Anne, BERINGER-NEY Josephine, BERNARD-BASCH Yvonne, BISSEN-ANDRES Margot, BREMER-MENEULT Paulette, BRIMEYER-BEMTGEN Anne-Marie dite Mady, BRUCKLER Robert, CLOSTER-PLUMER Yvonne, CONRAD-MOHNNEN Justine, DAHM-ADAMY Jeannine, DONDELINGER-SEWEN Liliane, ZENNERS Robert, DRESCH Albert, ERNSDORFF-FANDEL

Blanche, EWEN-RAULAND Jeanne, EWERT Jean, FELLENSTEMPELS Maria, FELTGEN Lucien, FONCK Jean, FUNCK Roger Jean, GILSON-REITER Margot, GREIS-BERG Maria, GROMMESCH-ERR Mariette, HANSEN-BECKER Marie, HOFFMANN-SCHROEDER Eliane, HOMMEL André, JEROLIM Albert, KAES-WINANDY Marie-Madeleine, KIEFFER-ESCHER Marguerite, KIEFFER-HEVER

Marie-Anne, KLOPP-ZAZZI Elma, KRIES-OTTO Thérèse, LANTER Johnny, LELIG-MOOTZ Lydie, LILTZ Hermann, LINDEN-JUNGBLUT Liliane, LUX-DELVENNE Denise, MAES-LESAGE Selma, MAJERUS Alphonse, MANES Fernand, MARNACH Mathias, MELZIG-LUTGEN Margot, MERES Liliane Marie, MEYERS Roger, MILLER-THILL Yvonne, MOOS-TRIERWEILER Catherine, NEUMANN René, PETTINGER-TOSS Irma, QUINTUS-GOERGEN Margareta, REDING-CHRISTIAN Gertrude, REGORSEC-FLAMMANG Hélène, RIECKEMANN, ép. div. MANNES Dorothea, SCHEID-STAUDT Françoise, SCHILLINGER-BARTH Margot, SCHMIT-STUYCK Jacqueline, SCHUMMER-MERSCH Gabrielle, SIMON Joseph, THEISEN-DUFRESNE Denise, THEKES-DORNER Mathilde, THILL-BECKER Anny, THILL-FRANCK Catherine, THINNES-MOSSAL Thekla, THOMA-SCHMIT Marie, TREMUTH-QUINTUS Irene Catherine Marie, URBANO Umberto, WEIS-MEYER Madeleine, WEYNANDT Jean, ZENNERS Robert



FNCTTFEL Sektor Pensionierte **Programm der Urlaubsreise 2023** **ins Elsass / 26. - 30. Juni 2023**

Montag, 26. Juni 2023

- 08.00 Uhr Abfahrt mit einem Bus von Demy Schandeler auf dem Bus-Parking Glacis, mit anschließendem Halt auf Quai 6 auf der Rocade in Bonneweg
Fahrt nach Obernai (kurze Pause unterwegs)
Freizeit in Obernai, anschließend Weiterfahrt nach Otrott
- 13.00 Uhr Mittagessen im Restaurant „A l'Ami Fritz“
- 15.00 Uhr Weiterfahrt nach Colmar
Check-in im Hotel Mercure Colmar Centre Unterlinden
15, rue Golbery - Galerie du Rempart
F-68000 Colmar
Tél. : 0033 3 89 41 7171
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel Mercure
Übernachtung im Hotel

Dienstag, 27. Juni 2023

- 09.30 Uhr Frühstück im Hotel
Fahrt nach Mulhouse
Geführte Besichtigung der „Cité du Train – Patrimoine SNCF“
Mittagessen im Restaurant « Le Mistral » im Museum
Rückfahrt nach Colmar
- 16.00 Uhr Besichtigung von Colmar mit dem „Petit train“
Freizeit
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel Mercure
Übernachtung

Mittwoch, 28. Juni 2023

- 10.00 Uhr Frühstück im Hotel
Fahrt nach Kirrwiller
- 12.00 Uhr Mittagessen im Restaurant „Le Majestic“ im Royal Palace
- 14.30 Uhr Show Frénésie
Tanz mit Orchester in der Lounge
- 18.00 Uhr Fahrt nach Ribeauvillé
Abendessen (Restaurant muss noch aus-
gesucht werden)
anschließend Fahrt nach Colmar
Übernachtung



Donnerstag, 29. Juni 2023

- 09.30 Uhr Frühstück im Hotel
Fahrt nach Straßburg, Hauptstadt des Elsass
Bootsfahrt auf der Ill (historische Bauten, Europaparlament)
Nach der Bootsfahrt Freizeit, individuelles Mittagessen
- 17.00 Uhr Rückfahrt nach Colmar
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel Mercure
Übernachtung

Freitag, 30. Juni 2023

- 10.30 Uhr Frühstück im Hotel
Fahrt nach Kaysersberg
Freizeit, individuelles Mittagessen
- 14.00 Uhr Weiterfahrt nach Riquewihir
Besichtigung und Verkostung in der Weinkellerei „Dopff au moulin“
Freizeit
- 16.30 Uhr Rückfahrt nach Luxemburg (kurze Pause unterwegs)
Rückankunft in Luxemburg gegen 20.00 Uhr

Preis pro Person

Im Preis sind enthalten

- Die Busfahrt nach Programm
- die Halbpension im Hotel
- alle anderen gemeinsamen Essen
- die geführten Besichtigungen
- die Bootsfahrt
- das Mittagessen, die Show und Lounge-Club im Royal Palace
- die Besichtigung und Verkostung in der Kellerei
- der Zubringerdienst für Hin- und Rückweg

Preis pro Person

- | | |
|-------------------|------------|
| - im Doppelzimmer | 845,00 € |
| - im Einzelzimmer | 1.105,00 € |

Die Teilnehmerzahl ist auf 50 Personen beschränkt.
Die Reservierungen werden in der Reihenfolge der eingegangenen Teilnahmescheine vorgenommen.

Anmeldungen über die 50-Personengrenze hinweg werden auf eine Warteliste gesetzt.

Die Anmeldungen sind bis zum 28. Februar 2023 an das Sekretariat des FNCTTFEL-Landesverbandes 63, rue de Bonnevoie L-1260 Luxemburg mittels des Anmeldescheines zu schicken.

Der Teilnehmerbeitrag ist gleichzeitig zu überweisen auf das Konto
IBAN LU67 0019 2755 9583 8000
FNCTTFEL Secteur Pensionnés/Veuves

Der Vorstand des Sektors Pensionierte



ANMELDESCHEIN **ZUR URLAUBSREISE INS ELSASS**

Name und Vorname : _____

Adresse : _____

Telefon : _____

Begleitperson

Name und Vorname : _____

Adresse : _____

Telefon : _____

nimmt / nehmen teil an der Urlaubsreise ins Elsass.
(Nichtzutreffendes durchstreichen)

Automatischen Zugbetrieb und die Digitalisierung in den Werkstätten



Fahren in Europa bald alle Züge automatisch? Und übernehmen in den Werkstätten die Roboter und Computer das Kommando? Mit diesen und weiteren Fragen beschäftigte sich der insgesamt dritte Workshop des gemeinsam von der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) veranstalteten Projektes „EDA Rail“.

Im Rahmen des Projektes „EDA Rail“, bei dem sich europäische Arbeitnehmer:innen- und Arbeitgebervertreter:innen den Themen Digitalisierung, Automatisierung und Beschäftigungsfähigkeit widmen, fand ein weiterer Workshop in Lille statt. Dieses Mal ging es um den automatischen Zugbetrieb und die Digitalisierung in den Werkstätten.

Den Anfang am ersten Tag und damit den Einstieg ins Thema machte

die Präsentation von Manfred Scholze, Vorsitzender der Arbeitsgruppe Werkstättenpersonal, und Dirk Möller, Mitglied dieser Arbeitsgruppe, stellten die Ergebnisse einer Umfrage zum Thema Digitalisierung in der Instandhaltung vor. Diese hatten sie im Rahmen ihrer Tätigkeit in der „ETF Advisory Group Maintenance“, also der Fachgruppe zum Thema Instandhaltung der ETF, durchgeführt. Im Wesentlichen kam die Befragung zu dem Ergebnis, dass die befragten Beschäftigten keine Angst vor der Digitalisierung an sich haben – wohl aber vor einem Scheitern der Transformation. Für die Zukunftsfähigkeit der Werkstätten und damit für den sicheren Eisenbahnbetrieb seien Pro-



Foto:Wikimedia Commons

zesse und Regelwerke rund um Fahrzeugsicherheit, Komponenten und IT sowie qualifizierte Beschäftigte wichtiger als ein reiner Fokus auf IT und digitale Lösungen. Darüber hinaus ergab die Befragung, dass die Beschäftigten vehement vom Out-Sourcing der wertschöpfenden Instandhaltung an die Fahrzeughersteller abraten – auch, wenn es um die Instandhaltung im automa-

tisierten Fahrbetrieb geht, denn auch dafür fühlen sich die Mitarbeiter:innen gut gewappnet. Die staatliche französische Eisenbahngesellschaft SNCF machte dann eine Präsentation über das Digitalisierungsprojekt NExTEO, mit dem die Kapazität der Pariser Vorstadtzüge (RER) erhöht werden soll, ohne dass die Infrastruktur verdoppelt werden muss: In Stoßzei-

ten soll NExTEO einige Aufgaben der Lokführer:innen wie Beschleunigung und Abbremsen übernehmen, um so eine Erhöhung der Frequenz zu ermöglichen. Italien, stellte verschiedene digitale Innovationen vor die im Bereich Instandhaltung und automatischer Fahrbetrieb entwickelt, getestet und eingeführt werden. Die italienische Gewerkschaft FILT CGIL ergänzte den Vortrag der Arbeitgeber mit Hinweisen zu den sozialen Auswirkungen derartiger Neuerungen auf die Beschäftigten und verband sie mit dem Appell, bei aller Begeisterung für Digitalisierungsprojekte Arbeitsbedingungen, Arbeitsumfeld und Sicherheit der Arbeitnehmer:innen nicht aus den Augen zu verlieren.

Vierländertreff der Lokführer bei mobifair

Vom 28. bis 30.06. trafen sich die Vertreter*innen der Lokführer der Eisenbahngewerkschaften aus Österreich, Schweiz, Luxemburg und Deutschland bei mobifair in Frankfurt.

Aus den Länderberichten wurde klar, dass die verkehrspolitischen Themen vergleichbar sind: Überall fehlt Personal. Auch die aktuelle EU-Konsultation zur neuen Triebfahrzeugführerrichtlinie wurde diskutiert. Die EU setzt hier alle Beteiligten unnötig unter Druck mit viel zu kurzen Fristen zur Äußerung. Die Lokführer der 4 Länder fordern, dass diese Fristen deutlich verlängert werden.



Inhaltlich gibt es klare Positionen: Einheitliche Ausbildungszeiten und Inhalte sowie die Einführung einer elektronischen

Datenaufzeichnung zum Arbeitszeitschutz werden gefordert. Die Gewerkschaftsvertreter*innen von Vida, EVG,

SEV und FNCTTFEL senden zudem eine unterstützende Botschaft an die streikenden Eisenbahner in Großbritannien.

Foto & Text mobifair



Stabwechsel im mobifair-Vorstand



Helmut Diener übergibt Dirk Schlömer mit dem Abfahrtsignal den Vorsitz

Stabwechsel bei mobifair - mit dem Abfahrtsignal Zp 9 erhält nun Dirk Schlömer den Auftrag mobifair auf Kurs zu halten.

Der langjährige mobifair-Chef Helmut Diener wird noch bis zu seinem Ruhestand im Frühjahr 2023 mithelfen, die Weichen in die richtige Richtung zu stellen. Bei der Sitzung des mobifair-Präsidiums am 27. Juli in Fichtelberg im Fichtelgebirge wurde der geplante Wechsel vollzogen. Einstimmig wurde Dirk Schlömer als neuer Vorsitzender des Vorstandes gewählt. Helmut Diener bleibt Mitglied

des Vorstandes und bedankte sich beim Präsidium mit den Worten: „Ich bin ja noch da und mächtig stolz darauf, dass wir es mit diesem tollen und fleißigen Team geschafft haben, dass unser mobifair als Institution zu einer festen Größe in der Verkehrswirtschaft geworden ist. Die einen lieben uns, andere mögen uns nicht allzu sehr. Aber die sind unser tägliches Brot, unser Auftrag dafür Sorge zu tragen, dass es einen fairen Verkehrswettbewerb gibt in dieser Qualifikation und dass Sozialstandards mit großem Respekt begleitet werden. mobifair ist eine Marke, die man

nicht aufgeben darf. Mein Appell richtet sich an meine Gewerkschaft EVG, um sicherzustellen, dass mobifair eine Zukunft hat“. Helmut Diener ist seit 1973 bei der Bahn. Nach der Ausbildung als Maschinenschlosser im damaligen Bahnbetriebswerk Hof war er als Lokführer in Nürnberg aktiv. 1988 wechselte Diener zur GdED, heute EVG. Mit Gründung von mobifair im Jahr 2006 übernahm er dort die Aufgabe als Geschäftsführer des Vereins und wurde später dessen hauptamtlicher Vorsitzender. Dirk Schlömer ist Gründungsmitglied von mobifair im Jahr 2006 und war

bis zu seinem hauptamtlichen Wechsel als Vorstand bei mobifair viele Jahre hauptamtlicher EVG Gewerkschaftler und letztendlich EVG Bereichsleiter für die Region Nord. Politische Erfahrung sammelte er zudem als Mitglied des Landtages von NRW. Für die EVG ist Schlömer zudem auch in der europäischen Dachorganisation ETF tätig. Dort ist er Vorsitzender des Ausschusses für den öffentlichen Nahverkehr. Seine Ziele beschreibt Schlömer wie folgt: „mobifair ist eine feste Größe, wenn es um Lobbyarbeit für faire Beschäftigung in der Mobilitätswirtschaft

geht. Dabei steht für uns der Mensch im Mittelpunkt. In vielen Bereichen sind Schiene und Bus kaputtgespart worden. Damit muss endlich Schluss sein. Wir brauchen dringend mehr Qualität für Arbeit und Leistung im öffentlichen Verkehr, damit das gesamte System den Anforderungen der Zukunft gewachsen ist. Darauf hinarbeiten, dies zu erreichen und abzusichern, sehen wir bei mobifair als unsere Aufgabe an. Es ist eine große Aufgabe, die wir auch nicht alleine erreichen werden, aber es ist unser festes Ziel.“

Foto & Text: mobifair



TOURNOI Indoor

**Sonndeg den 29 Januar 2023
vun 13:30 un
Hall sportif Weiler-la-tour**

***CFL* Mannschaften**

Respect FairPlay



Ambiances, TOMBOLA, Gedrenks, etc.....

USIC Euro Group Meeting in Luxemburg

Vom 10. bis zum 12. November fand in Petingen die diesjährige Generalversammlung vom USIC Euro Group statt.

An der Versammlung nahmen Vertreter aus den Ländern Tschechien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, Luxemburg sowie Österreich teil. Bei Österreich sei zu sagen, dass sie nach einer vierjährigen Pause erstmalig wieder teilnahmen. Luxemburg wurde vertreten durch Josy Bourgraff und Guy Herr.



Am 10.11. stand die Anreise der Teilnehmer auf dem Programm, die Sitzung war für Freitagmorgen angesagt. Am Nachmittag war dann eine Sonderfahrt mit dem Zug nach Fond de Gras programmiert, mit anschließender Besichtigung des Freilichtmuseums, bei welcher den Teilnehmern die Geschichte der Eisenerzgewinnung im Fond de Gras erklärt wurde. Abgeschlossen wurde das Meeting mit einem gemeinsamen Abendessen.

Zusammenfassung der diesjährigen Generalversammlung

Der Bericht der Generalversammlung von 2022, welche letzte Jahr in Prag stattfand, wurde einstimmig angenommen. Standen letztes Jahr coronabedingt nur wenige Veranstaltungen auf dem Programm, war das diesjährige Programm gut gefüllt.

2022 fanden folgende Veranstaltung statt:

Badminton: 28.07 - 31.07 in Berlin
Am Turnier nahmen 4 Länder teil - Sieger: Deutschland vor der Schweiz und Dänemark
Bowling: 23.09 - 25.09 in Wigan
Am Turnier nahmen 4 Länder teil - Sieger: Deutschland vor Tsche-

chien und Dänemark
Fußball: 23.06 - 24.06 in Modrá u Děčína

Freundschaftsspiel zwischen Deutschland und Tschechien.
Ergebnis: 2-2

Golf: 03.09 - 05.09 in Helsingør
Am Turnier nahmen 2 Länder teil - Sieger: Dänemark vor Tschechien
Orientierungslauf: 03.09 - 05.09 in Helsingør

An der Veranstaltung beteiligten sich 3 Länder - Sieger: Tschechien vor der Schweiz und Dänemark
Schach: 15.09 - 18.09 in Berlin
Am Turnier nahmen 5 Länder teil - Sieger: Deutschland vor Dänemark und Großbritannien
Tennis: 22.09 - 24.09 in Lugano/Cadro

Am Turnier nahmen 3 Länder teil - Sieger: Tschechien vor Deutschland und der Schweiz

Straßenlauf: 24.09 - 26.09 in Běchovice

Am 10-km-Lauf nahmen 9 Länder teil - Sieger: Tschechien vor Belgien und Deutschland
Hier sei anzumerken, dass Belgien von Tschechien eingeladen wurde, offiziell sind Sie aber nicht mehr in der USIC.

Das Programm für 2023 sieht wie folgt aus:

Badminton vom 28.04 - 30.04 in Brig (Schweiz)

Bowling: USIC-Meisterschaft vom 19.07-23.07 in Berlin

Fußball: USIC-Finalturnier vom 05.06 - 11.06 in Albena (Bulgarien) mit einer CFL-Mannschaft

Golf: USIC-Meisterschaft - eventuell in Indien

Orientierungslauf vom 17.06 -

19.06 in Chur

Schach vom 14.09 - 17.09 in Maribo (Dänemark)

Sportschießen: USIC-Meisterschaft im November in Saint Mandrier mit einer CFL-Mannschaft

Tennis: USIC-Finalturnier vom 18.09 - 24.09 in Albena (Bulgarien)

Tischtennis vom 29.09 - 01.10 in Magglingen (Schweiz)

Volleyball vom 12.05 - 14.05 in Schwerin mit einer CFL-Mannschaft - das Datum bleibt aber noch zu bestätigen

10 km Straßenlauf vom 23.09 - 25.09 in Běchovice (Tschechien) mit CFL-Beteiligung

Die nächste Generalversammlung vom USIC Euro Group wird voraussichtlich in Österreich stattfinden.

Text & Fotos: Josy Bourgraff





Association Touristique des Cheminots Luxembourgeois A T C L

Affiliée à la Fédération Internationale des Associations Touristiques de Cheminots (FIATC)

Organisme de la Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourg (FNCTTFEL)

Schlemmerreise nach See im Paznauntal zum 4. Erlebnis.Gourmet-Abend mit Mike Süsner vom 26. März bis zum 31. März 2023

Sonntag, den 26. März 2023

Abfahrt gegen 06.00 Uhr. Über Saverne, Basel, St Gallen, Feldkirch und durch den Vorarlbergtunnel erreichen wir See gegen 17.00 Uhr. Frühstückspause und Mittagspause unterwegs. Ankunft in See gegen 17.00 Uhr. Zimmereinteilung und Abendessen im Hotel Mallaun.

Montag, den 27. März 2023

Am Vormittag Fahrt nach Wirl (Galtür). Dort steht eine kleine Wanderung von ca 7 km in Richtung Mathon durch die hoffentlich noch verschneite Winterlandschaft an. Danach erwartet uns Christoph Mallaun mit einem Schlemmer Picknick verwöhnen. Der Rest des Tages steht Ihnen zur freien Verfügung. Abendessen im Hotel Mallaun

Dienstag, den 28. März 2023

Zum Aperó geht es mit Gondel und Sessellift zum Gratli hoch. Dort werden wir, hoffentlich bei gutem Wetter in der „Skybar“ das Apéro einnehmen und genießen dabei die schöne Aussicht auf 2.200 Meter.

Nach dem Apéro geht es in die Hotelbar zum ersten Höhenpunkt unserer Reise, in der Hotelbar erwartet uns Mike Süsner zum „Meet & Greet“. Dort hat jeder die Gelegenheit sich mit Mike über die Kunst des Kochens zu diskutieren.

Ab 16.00 Uhr steht dann der zweite Höhenpunkt auf dem Programm. „Privat Cooking mit Mike Süsner“.

Private Cooking, ein Muss für Feinschmecker um die ganz persönliche Seite von Mike Süsner kennen zu lernen. Was erwartet sie: „Warm up“ mit 1, 2 Gläsern Prosecco, rein ins Schürzchen und ab in die Küche.

Nach kurzer Absprache geht's in die Vorspeisenrunde, gefolgt von Haupt- und Dessertgang. Getränke wie Wein, Bier, Wasser, Kaffee sind im Preis inkludiert. Eine ausgezeichnete Weinbegleitung kombiniert Sommelier Christoph Mallaun. Die Zutatenliste des Kochabends gibt's auch, hier darf mitgeschrieben werden.

Abendessen im Mallaun Hotel Erlebnis für die die nicht am „Privat Cooking“ teilnehmen.



Mittwoch, den 29. März 2023

Tagesausflug nach Innsbruck. Nach dem Frühstück fahren wir nach Innsbruck. Nach einer geführten Besichtigung haben Sie noch Zeit um die Stadt auf eigene Faust zu erkunden respektiv durch die Geschäfte zu schlendern.

Am Abend steigt dann der nächste Höhenpunkt unserer Reise. Mike Süsner, der bekannte TV-Koch aus der Kabel 1 Sendung „Mein Lokal, Dein Lokal der Profi kommt“ und Servus TV gastiert bereits zum vierten Mal im Mallaun Hotel Erlebnis in See. Unterstützt durch die passenden Weine, und bestens unterhalten durch Mentalist Jakob Lipp wird dieser Abend ideal abgerundet.

Donnerstag, den 30. März 2023

Der ganze Tag steht Ihnen zur freien Verfügung. Besuchen sie den Wellnessbereich des Hotel Mallauns, drehen sie einige Runden im Schwimmbad, genießen Sie die Ruhe in der Sauna oder lassen Sie sich durch eine Massage verwöhnen.

Freitag, den 31. März 2023

Nach einer erholsamen Nacht und nach dem Frühstück erfolgt die Rückfahrt nach Luxemburg. Mittagessen unterwegs.

Der Preis dieser Reise beträgt: 875,00.-€ im Doppelzimmer, sowie 975,00.-€ im Einzelzimmer.

Leistungen

- Frühstück auf der Hinreise
- Mittagessen auf der Hin- und Rückreise
- 5 x Halbpension mit Schlemmer Frühstücksbuffet (kalt und warm), 5-Gang Abendessen mit 3 Wahlmenüs und Salatbuffet
- Schlemmer Picknick
- Apéro in der „Skybar“
- „Meet & Greet“ in der Hotelbar mit Mike Süsner
- Galadiner mit Mike Süsner inklusiv der Getränke (außer Spirituosen)
- Unterbringung in sehr schönen Zimmern mit Bad/Dusche, WC, TV und Balkon,
- freie Benutzung der Wellness-Oase
- Berg und Talfahrt zum „Gratli“
- Ortstaxe
- Trinkgelder
- Reiseleitung und Reiseversicherung

Der Reisepreis für den Bus wird Ihnen später mitgeteilt, wenn die genaue Teilnehmerzahl bekannt ist. Änderungen im Reiseprogramm sind nicht ausgeschlossen Privat Cooking mit Mike Süsner“.

Preis pro Person:

bis 4 Teilnehmer 189,50.-€

ab 5 Teilnehmer 174,00.-€

ab 10 Teilnehmer 159,00.-€

Natürlich kann diese Reise auch zum Skifahren genutzt werden, ermäßigte Preise beim Kauf der Skipässe.

Für alle weiteren Fragen oder Auskünfte stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung Tel 691 52 39 88 sowie an folgende E-Mail-Adresse: roland.conter@pt.lu. Kleine Programmänderungen sind möglich.

Letzte Anmeldetermin für diese Reise ist der 28. Februar 2023.

Mit den besten Grüßen seitens der A.T.C.L. verbleibt euer Reiseleiter.

Foto: © TVB Paznaun - Ischgl

SEE

Anmeldeformular für den Aufenthalt in See vom 26. März bis 31. März 2023
zurück senden an die ATC Luxembourg, 63 rue de Bonnevoie, L - 1260 Luxembourg
oder mail an roland.conter@pt.lu

Foto: © TVB Paznaun - Ischgl

Adresse und Telefon sowie E-Mail Adresse:

Name

Vorname

Geburtsdatum

Privat Cooking mit Mike Süßer“

Nehme teil am Privat Cooking

☐

Name

Vorname

Unterschrift

Impressionen (85)

Eine Augenweide für die Sinne:

Das restaurierte Fouerrad dreht in neuem Glanz

Rechtzeitig zur anstehenden Weihnachtszeit fand kürzlich im Trierer Spielzeugmuseum eine nicht alltägliche überraschende Vorstellung statt, währenddessen die monatelangen Restaurierungsarbeiten am, über die Grenzen hinaus bekannten, Märklin-Wunderrad, auch liebevoll „Fouerrad“ genannt, abgeschlossen wurden. Die Kuratoren der Dauerausstellung nutzten die pandemiebedingte Schließung des Museums, um die Restaurierungsarbeiten am Wunderrad endgültig abzuschließen.



(v.l.n.r.) Pierre Buchholz, Pia Orth, Günther Loens

Foto: Infotel/P.Buchholz

Das eindrucksvolle Märklin-Wunderrad wurde 1955 gebaut und besteht fast ausschließlich aus Teilen der ehemaligen Märklin-Metallbaukästen. Es befindet sich seit Jahrzehnten in luxemburgischem Familienbesitz und konnte vor Jahren dem Museum als Leihgabe zur Verfügung gestellt werden. Besucher bietet sich eine einmalige Gelegenheit, ein solches seltenes Objekt einmal aus nächster Nähe zu bestaunen. Es sind aktuell nur noch zwei- und zwanzig mehr oder weniger gut erhaltene Wunderräder bekannt, welche in der ganzen Welt verstreut sind. Viele sind nur Ausstellungsstücke, im Gegensatz zum luxemburgischen Rad, das wiederum voll funktionstüchtig seine Runden dreht, dank zweier Eisenbahnfreunde und Modellbauenthusiasten, welche für die stundenlangen und oft mühseligen Arbeiten am Rad ihre kostbare Freizeit opferten. Das im Trierer Spielzeugmuseum ausgestellte Wunderrad ist weitestgehend im Originalzustand

erhalten. Nach einer ersten tiefgründigen Reinigung und der gelungenen Restaurierung durch den Restaurator Günther Loens, ein Fachmann für antike Modellbahnen, erstrahlt es in neuem Glanz und gehört wohl zu den eindrucksvollsten Ausstellungsstücken innerhalb der Museumsmauern. Keine einzige Schraube wurde ersetzt, nur die komplette Elektrik sowie die aufflackernden Lämpchen an den Radspeichen mussten erneuert werden. Der Zahn der Zeit nagte besonders am Gleisbett sowie am Schienenstrang. Rolf Orth, ein weiterer Fachmann, nahm nun die Herausforderung an und ihm gelang in akribischer Kleinstarbeit eine gelungene Instandsetzung der eisenbahntechnischen Struktur und Infrastruktur der beweglichen Teile des Aufbaues. Zuerst musste der Radkranz gerichtet werden, damit das Rad nicht mehr eierte. Dann wurden neue Schienen gebogen und verlegt. Eine große technische Aufgabe bestand darin,

die Gleise im Innenkreis des Wunderrades auf der Unterseite minutiös um einige Millimeter abzuschrägen, damit sie bündig ineinander verlegt werden konnten. Somit läuft die kleine Lokomotive, welche das schwere Rad ganz allein antreibt, wiederum störungsfrei auf den Gleisen ohne wie vormals des Öfteren hängenzubleiben. Neue Schleifer mussten aus China beschafft werden und sichern in Zukunft die optimale Funktionsweise des Konstrukts. Und beim Annähern des Museumsbesuchers an die schützende Vitrine des Rades setzt ein Bewegungsmelder die Lokomotive und die bunte Beleuchtung in Gang und lässt das Juwel drehen und erstrahlen. Das schwere „Fouerrad“ wird allein von nur der einzigen Modelllokomotive angetrieben und ist fast 1,30 Meter hoch und wiegt beachtliche 30 Kilogramm. Das eindrucksvolle Wunderrad wurde zwischen 1954 und 1957 unter der Bestellnummer BKM 7 angeboten. Um die Funktionssicherheit der Schaus-

tücke zu gewährleisten, mussten Änderungen an den Lokomotiven vorgenommen werden, darunter die Einführung von Haftreifen zur besseren Kraftübertragung. Der Trafo für den Betrieb der Lokomotive wurde über einen Bimetall-

Schalter gesteuert. Dieser sorgte dafür, daß die Lokomotive, welche das Rad antreibt, circa 30 Sekunden lief und dann eine Pause einlegte. Bei diesen Schaufenstermodellen wurden auch Teile verwendet, die im vertriebenen Metallbaukasten nicht enthalten waren und die man auch nicht als Sonderteil kaufen konnte. Beim Wunderrad waren das die 10 mm starke Welle für das Rad, die in zwei kugellagerten Böcken geführt wurde und am Ende ein Lochscheibenrad mit 10 mm Durchmesser. Es ist immer wieder schön anzusehen, was in den Fünfzigern und Sechzigern des vergangenen Jahrhunderts den Kunden noch geboten wurde, um seine Aufmerksamkeit zu erwecken. Dabei sind die seinerzeit aus unserer frühen Kindheit so populären Schaufensteranlagen heute fast völlig verschwunden.

Pierre Buchholz

