

Unregelmäßigkeiten im Busbetrieb



Am 13 Juni kam es zu einem Treffen zwischen dem Landesverband und der Führung von EF, RH und BU. Seiten 8-9

Women @ CFL



Am 10. Mai fand eine Führung mit Taina Bofferding, Ministerin für die Gleichstellung von Frauen und Männern statt, die CFL wurde ausgezeichnet.

Seiten 12

Treffen mit der CGSP-Cheminots



Am 8. Juni fand ein Treffen mit unseren Kollegen der CGSP-Cheminots statt, Hauptthema: Probleme auf der Nordstrecke bzw. auf der SNCB-Linie 42.

Seite 17

Das Leid mit der Buslinie 29



Bip fragt sich warum der erste Kontakt von Touristen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln am Flughafen oft wenig erfreulich ist und sich nichts ändert.

Seite 21

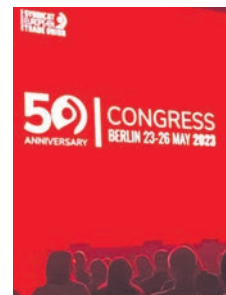
Generalversammlung Sektion Mersch



Zur diesjährigen Generalversammlung der Vereinigung Mersch konnte Präsident/Sekretär Alphonse Classen etliche Mitglieder in Lintgen begrüßen..

Seiten 22-23

15. Kongress des (EGB)



Vom 23. bis 26. Mai 2023 fand in Berlin der 15. Kongress des Europäischen Gewerkschaftsbundes statt.. 600 Delegierte aus 41 Ländern nahmen teil.

Seiten 26-27



Georges
Melchers

Safety Day & Nordstrecke

Eine Millisekunde Unachtsamkeit kann fatale Folgen haben und dein Leben für immer verändern. Leider passieren jedes Jahr Unfälle, in allen Bereichen, sei es im Privatbereich oder sei auf der Arbeit.

Doch jeder Unfall ist einer zu viel! Oft ist die Ursache auf menschliches Versagen zurückzuführen. Um aus den Ursachen zu lernen, ist es wichtig, immer eine genaue Unfallanalyse durchzuführen. So kann man aus den Ursachen lernen und somit die Risiken und Unfälle minimieren oder gar ganz aus der Welt schaffen. Vorbeugenden Maßnahmen sind dabei sehr wichtig!

In den Unfallberichten sind immer wieder Worte zu lesen wie: Unfallursache durch Stolpern, Rutschen, Stürzen, falsches Bedienen von Werkzeug oder Maschinen, falsches Heben, Missachten von Sicherheitsvorschriften, mangelnde Erfahrung, Nachlässigkeit durch Routine und mangelndes Bewusstsein von Sicherheit und Risiken.

Jedes Jahr findet der sogenannte „Safety Day“ bei den CFL statt. Die Besucher können dabei über den ganzen Tag verteilt an verschiedenen Workshops oder Kolloquien teilnehmen. Bei Symposien und Redebeiträgen wird dem Besucher z.B. die Möglichkeit geboten, an einer Präsentation von 45 Minuten über die Themenbereiche der Gesundheit, der Sicherheit am Arbeitsplatz, die Verkehrs- und der Eisenbahnsicherheit teilzunehmen.

Das Thema Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz hat aber nicht nur am „Safety Day“ oberste Priorität. Der Arbeitgeber ist ständig bemüht, den Arbeitsplatz so sicher wie möglich zu gestalten. Dies beweisen auch die rückläufig gemeldeten Arbeitsunfälle. Ziel eines jeden Betriebes ist es, die Zahl der Unfälle auf null zu reduzieren.

Die Zahl der Arbeitsunfälle ist auch bei den CFL 2022 leicht rückläufig. Man kann dieses Resultat positiv bewerten, doch zufrieden kann man erst sein, wenn die Unfallzahl auf null gesunken ist.

Eines der größten Unfallrisiken im In- und Ausland sind und bleiben die Bahnübergänge. Die Gefahren an Bahnübergängen werden dabei leider allzu oft von den Verkehrsteilnehmern unterschätzt.

Die häufigste Ursache der Unfälle an Bahnübergängen ist auf Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer und Verstoß gegen die Bestimmungen der Verkehrsvorschriften zurückzuführen.

Dieser Schwachstelle ist sich die CFL sehr wohl bewusst. Deshalb werden im Schnitt, pro Jahr, 2 Bahnübergänge durch

Unterführungen beseitigt.

Man bemüht sich, so viele Gefahrenstellen wie möglich zu eliminieren.

Die CFL geht kein Risiko ein, wenn die Sicherheit nicht zu hundert Prozent garantiert ist. Ein anschauliches Beispiel hierfür sind die Sanierungsarbeiten am Tunnel „Schieburg“. Die Bahn ist stets auf die Sicherheit Ihres Personals und Ihrer Kunden bedacht.

Am 27. August 2022 erfuhr man in der Presse, dass die Decke des Tunnels eingestürzt sei. Dabei wurde bei dem Vorfall, Gott sei Dank, niemand verletzt. In einer Pressekonferenz erfuhr man, dass die Nordstrecke bis zum 10. Dezember 2022 geschlossen bleiben sollte. Für die Bahnkunden bedeutete diese Nachricht, den Arbeitsweg mit Ersatzbussen zu bewältigen, was mitunter zu weit längerer Reisezeit führt. Umsteigen und Wartezeiten nicht inbegriffen.

Zweieinhalb Monate später ist in der Presse zu lesen, dass die Inbetriebnahme zum vorgegebenen Datum nicht möglich sei. Verschiedene Analysen führten zu dieser Entscheidung der Bahn. Eine weitere Hiobsbotschaft für die CFL-Kunden, die mit einer deutlich schnelleren Inbetriebnahme des Bahnverkehrs gerechnet hatten. Resignation und Hoffnungslosigkeit machen sich breit und die Alternative, mit dem Auto von Stau zu Stau zu fahren, scheint für die Bürger der Bahnstrecke aus dem Norden des Landes auch keine glückliche Lösung zu sein.

Kürzlich teilte die CFL per Pressemitteilung mit, dass die Arbeiten voraussichtlich am 5. August 2023 abgeschlossen sind. Eine Erleichterung für die Bewohner aus dem Norden, leider nur von kurzer Dauer, denn die nächsten Wartungs- und Modernisierungsarbeiten sollen vom 19. August 2023 bis einschließlich 10. September 2023 stattfinden.

Schwer verständlich. Hier fehlt es den Bahnkunden leider an den nötigen Erklärungen. Hätte eine Pressekonferenz seitens der CFL nicht für die nötigen Erklärungen liefern können? Bei einer solchen hätte man auch die Gelegenheit, den Kunden mitzuteilen, wie die CFL in Zukunft bei der Renovierung der anderen Tunnel auf der Strecke vorgehen will, um nicht Gefahr zu laufen, die Strecke erneut für ein Jahr schließen zu müssen. Vielleicht ist eine solche Pressekonferenz schon geplant, um den Kunden diesbezüglich zu beruhigen, dass es sich beim Vorfall im Tunnel „Schieburg“ um einen einmaligen Vorfall gehandelt hat.

Georges MELCHERS
Präsident Syndikat Eisenbahnen
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband

Safety Day & Ligne du nord

Il suffit d'une milliseconde d'inattention pour avoir des conséquences fatales et changer ta vie à jamais. Malheureusement, des accidents se produisent chaque année, dans tous les domaines, que ce soit dans la vie privée ou au travail.

Mais, chaque accident en est un de trop ! Souvent, la cause est une erreur humaine. Pour tirer des enseignements des causes, il est important de procéder systématiquement à une analyse détaillée de l'accident. Cela permet de tirer des enseignements des causes, et donc de minimiser les risques et les accidents, voire de les éliminer complètement. Les mesures préventives sont essentielles à cet égard !

Dans les rapports d'accidents, on peut toujours lire des mots comme : Cause de l'accident : trébuchement, glissade, chute, manipulation incorrecte d'outils ou de machines, mauvais levage, non-respect des consignes de sécurité, manque d'expérience, négligence due à la routine et manque de conscience de la sécurité et des risques.

Chaque année, les CFL organisent un "Safety Day". Les participants peuvent assister à différents ateliers ou colloques tout au long de la journée. Lors de symposiums et conférences, le participant peut, par exemple, assister à une présentation de 45 minutes sur les thèmes de la santé, de la sécurité au travail, de la sécurité des transports et de la sécurité ferroviaire.

Le thème de la santé et de la sécurité au travail est toujours une priorité absolue, et ce pas uniquement lors du "Safety Day". L'employeur s'efforce en permanence de rendre le lieu de travail aussi sûr que possible. C'est ce que prouvent également les accidents du travail déclarés, qui sont en baisse. L'objectif de chaque entreprise est de réduire le nombre d'accidents à zéro.

Aux CFL, le nombre d'accidents du travail est par ailleurs en légère baisse en 2022. On peut considérer ce résultat comme positif, mais on ne pourra être satisfait que lorsque le nombre d'accidents sera tombé à zéro.

L'un des plus grands risques d'accident à l'intérieur du pays et à l'étranger est et reste les passages à niveau. Les dangers liés aux passages à niveau sont malheureusement trop souvent sous-estimés par les usagers de la route.

La cause la plus fréquente des accidents aux passages à niveau est le mauvais comportement des usagers de la route et le non-respect des dispositions du code de la route.

Les CFL sont parfaitement conscients de cette vulnérabilité. Pour cette raison, les CFL suppriment en moyenne deux passages à niveau par an en les remplaçant par des passages souterrains.

Des efforts sont faits pour éliminer le plus grand nombre possible de zones dangereuses.

Les CFL ne prennent aucun risque si la sécurité n'est pas garantie à cent pour cent. Un exemple parlant est celui des travaux de réfection du tunnel "Schieburg". Les chemins de fer sont toujours soucieux de garantir la sécurité de leur personnel et de leurs clients.

Le 27 août 2022, on apprenait par la presse que la voûte du tunnel s'était effondrée. Heureusement, personne n'a été blessé dans l'incident. Lors d'une conférence de presse, il a été annoncé que la ligne nord resterait fermée jusqu'au 10 décembre 2022. Pour les clients des chemins de fer, cette nouvelle signifiait qu'ils devaient prendre des bus de substitution pour se rendre au travail, ce qui entraînait parfois des temps de trajet bien plus longs. Les changements de train et les temps d'attente ne sont pas compris.

Deux mois et demi plus tard, on peut lire dans la presse que la reprise du trafic à la date prévue n'est pas possible. Différentes analyses ont conduit à cette décision des chemins de fer. Une mauvaise nouvelle de plus pour les clients des CFL qui s'attendaient à une reprise du trafic ferroviaire dans des délais nettement plus raisonnables. La résignation et le désespoir s'installent alors que l'alternative de se déplacer en voiture d'embouteillage en embouteillage ne semble pas non plus être une solution heureuse pour les habitants de la ligne ferroviaire du nord du pays.

Récemment, les CFL ont annoncé par communiqué de presse que les travaux seraient vraisemblablement terminés le 5 août 2023. Un soulagement pour les habitants du nord, malheureusement de courte durée, puisque les prochains travaux de maintenance et de modernisation sont prévus du 19 août 2023 au 10 septembre 2023 inclus.

Difficile à comprendre. Sur ce point, il y a regrettamment un manque d'explications pour les clients des chemins de fer. Une conférence de presse de la part des CFL n'aurait-elle pas pu fournir les explications nécessaires ? Une telle conférence aurait également été l'occasion d'informer les clients de la manière dont les CFL comptent procéder à l'avenir pour la rénovation des autres tunnels de la ligne du nord, afin de ne pas courir de nouveau le risque de devoir fermer la ligne pendant un an. Peut-être qu'une telle conférence de presse est déjà prévue pour rassurer les clients sur le fait que l'incident dans le tunnel "Schieburg" était un fait exceptionnel et unique.

Georges MELCHERS
Président Syndicat Chemins de Fer
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband



Georges Melchers

EDITORIAL



Fermeture Büro'en



Eis Büro'en sinn den 23 Juni 2023 zou

NOTE

A tous les Services

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2023, 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 :

Mercredi	le 28 juin 2023
Jeudi	le 27 juillet 2023
Mardi	le 29 août 2023
Mercredi	le 27 septembre 2023
Vendredi	le 27 octobre 2023
Mardi	le 28 novembre 2023
Mercredi	le 27 décembre 2023

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

Aktueller Punktwert seit dem 1. April 2023

Indexstand: 921,40

Punktwerte

Kaderpersonal: 22,2733 €

Nicht pensionsberechtigte Elememte: 21,0907 €

In Memoriam

SCHOLER-BRESER Thérèse	1940 - 2023	Vereenigung Lëtzebuerg
WOLFF-REUSCH Rosalie	1928 - 2023	Vereenigung Ettelbréck
GRETHEN Joseph	1933 - 2023	Vereenigung Lëtzebuerg
WAHL-HALSDORF Paulette	1952 - 2023	Vereenigung Klierf-Kautebaach-Woltz
WEBER Nico	1948 - 2023	Vereenigung Klengbetten/Mamer
LUX Roger	1932 - 2023	Vereenigung Rëmeleng
RESIDORI Antoine	1938 - 2023	Vereenigung Klengbetten/Mamer
KRIES-OTTO Thérèse	1931 - 2023	Vereenigung Beetebuerg
LOMMEL Francois	1979 - 2023	Vereenigung Beetebuerg

Le Signal 2023

N°	clôture de rédaction	parution
7	lundi, 3 juillet 2023	mercredi, 12 juillet 2023
8	lundi, 8 août 2023	mercredi, 16 août 2023
9	lundi, 4 septembre 2023	mercredi, 13 septembre 2023
10	lundi, 09 octobre 2023	mercredi, 18 octobre 2023
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023



Öffnungszeiten

Montag bis Freitag:

8.00 - 12.00 Uhr - 13.00 - 16.00 Uhr



Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:
FNCTTFEL-Landesverband

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

Verantwortlich für den Layout:
Josy Bourgraff,
Georges Melchers

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

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

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Espace-Médias S.A.

Redaktion und Koordination:
FNCTTFEL-Landesverband

Made in Luxembourg

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

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

Kongresseinberufung

FNCTTFEL
Landesverband

Der Verbandsrat vom 19. April 2023 hatte beschlossen, einen außerordentlichen Kongress für den 07. Oktober 2023 festzulegen.

Hiermit wird die Einberufung eines außerordentlichen Kongresses mitgeteilt, welcher am Samstag, dem 07. Oktober 2023 im Festsaal des Casino Syndical in Bonneweg stattfindet

Auszug aus den Statuten des Landesverbandes:

ART. 16. Der Kongress ist das oberste Organ des Landesverbandes. Er vertritt die Gesamtheit der Mitglieder und ent-

scheidet endgültig über alle den Landesverband betreffenden Fragen.

Der Kongress wird gebildet aus:

- den Mitgliedern des Verbandsrates
- den Vorstandsmitgliedern der einzelnen Vereinigungen
- den Delegierten der Sektoren
- drei Vertretern/innen der Jugendabteilung, die von ihrem Führungsgremium bestimmt werden
- drei Vertreterinnen der Frauenabteilung, die von ihrem Führungsgremium bestimmt werden.

Die unter c) aufgeführten Delegierten werden wie folgt bestimmt:

Jeder Sektor hat bis zu einer Mit-

gliederzahl von 200, Anrecht auf einen Delegierten pro 50 Mitglieder oder für die Bruchzahl von 25. Für die restlichen Mitglieder haben selbe Anrecht auf einen Delegierten pro 100 Mitglieder oder für die Bruchzahl von 50.

Die Delegierten sollen nach Möglichkeit im Verhältnis zur Mitgliederzahl der Sektoren und Berufssektionen bestimmt werden.

ART. 20. Die Anträge der Vereinigungen und der Sektoren sind spätestens einen Monat vor dem Kongress dem Verbandsrat schriftlich vorzulegen.

Der Verbandsrat nimmt Stellung zu den fristgemäß eingereichten Anträgen und verweist sie anschließend zwecks Prüfung an eine Antragsberatungskommis-

sion. Diese Kommission fungiert im Prinzip als Resolutionskommission auf dem Kongress.

Anmerkung: Ein diesbezüglicher Verbandsrat findet am Donnerstag dem 21. September 2023 statt.

ART. 23. Der Kongress wählt sein Präsidium, bestehend aus:

- einem/er Präsidenten/in
- 2 Vizepräsidenten/innen
- 3 Sekretären/innen

Im Präsidium müssen alle Sektoren sowie die Jugendabteilung und die Frauenabteilung vertreten sein.

Der Kongress setzt eine Antragsberatungs- sowie eine Resolutionskommission ein und bestimmt seine Tages- und Geschäftsordnung.

Werte Mitglieder des Sektors öffentlicher Dienst,

Aufgrund unvorhergesehener technischer Probleme kam es ab August 2022 zu Schwierigkeiten beim Einbehalten der Mitgliedsbeiträge. Infolgedessen sahen wir uns anschließend

dazu veranlasst, die Erhebungen mehrmals monatlich durchzuführen. Wir bedauern die dadurch entstandenen Unannehmlichkeiten und möchten euch darüber informieren, dass

wir daran arbeiten, dieses Problem schnellst- und bestmöglichst zu lösen, damit die künftigen Erhebungen wieder wie gewohnt einmal monatlich ab Mitte Juni erfolgen.

Wir bitten um euer Verständnis und möchten uns aufrichtig bei Ihnen für die Unannehmlichkeiten entschuldigen.

Zögern Sie bei weiteren Fragen bitte nicht, uns telefonisch (48 70 - 44 24) oder per E-Mail (compta@landesverband.lu) zu kontaktieren!

Vielen Dank für euer Verständnis, mit gewerkschaftlichen Grüßen.

FNCTTFEL-Landesverband
Buchhaltungsabteilung

Chers membres du Secteur Service Public,

En raison de problèmes techniques imprévus, nous avons eu des difficultés à encaisser les cotisations à partir du mois d'août 2022. En conséquence, nous avons été amenés par la

suite à effectuer les encaissements à plusieurs reprises par mois. Nous regrettons les désagréments occasionnés et souhaitons vous informer que nous travaillons à résoudre le

problème le plus rapidement et efficacement possible afin que les futurs prélèvements aient lieu comme d'habitude une fois par mois à partir de la mi-juin.

Nous vous prions de bien vouloir faire preuve de compréhension et vous présentons nos sincères excuses pour les désagréments occasionnés.

Pour toute question supplémentaire, n'hésitez pas à nous contacter par téléphone (48 70 - 44 24) ou par e-mail (compta@landesverband.lu) !

Nous vous remercions de votre compréhension et vous adressons nos salutations syndicales.

FNCTTFEL - Landesverband
Service comptabilité

Energie-, Klima- und Verkehrspolitik



Kommentar

Die Regierung hat kürzlich eine Aktualisierung des integrierten Planes für Energie und Klima, für die Periode von 2021 bis 2030, auf den Weg gebracht. Es ist unumstritten, dass die Transport- und Verkehrspolitik, die Energie- und Klimabilanz stark beeinflussen. Auch das Verhältnis zwischen dem ärmeren und dem reicheren Teil der Bevölkerung wird von den energie- und klimapolitischen Maßnahmen beeinflusst.

Mit einer Reihe von Prämien, so für die energetische Sanierung von Häusern und für Elektroautos, will die Regierung die Menschen dazu ermuntern, weniger schädliche Klimagase zu emittieren. Hier stellt sich die Frage, ob Großverdiener auf solche Prämien angewiesen sind und ob Geringverdiener, trotz dieser Hilfen sich entsprechende Sanierungen und Elektroautos leisten können. Hier besteht die Gefahr, dass die Kluft zwischen Arm und Reich sich weiter vergrößern wird.

Indexmanipulation verhindern

Die Modalitäten zur Erhöhung der Karbon-Steuer müssten, nach unserem Dafürhalten, dringend nachgebessert werden. Zusätzliche indirekte Steuern, respektive deren Erhöhung, belasten die Konsumenten ohne Unterschied und werden von uns grundsätzlich abgelehnt. Zielgerechte Umweltsteuern können unter Umständen akzeptiert werden, wenn die entsprechenden Einnahmen, integral und sozialgerecht, an die Konsumenten zurückfließen. Dies ist nicht der Fall. Denn nur die Hälfte der entsprechenden Einnahmen soll für soziale Ausgleichsmaßnahmen verwendet werden, während die andere Hälfte für ökologische Maßnahmen, so etwa für die Bezuschussung der individuellen Elektromobilität, verwendet werden sollen. Die Karbon-Steuer muss in der Indexberechnung berücksichtigt werden. Eine weitere Indexmanipulation ist inakzeptabel, da auch die Gefahr besteht, dass hierdurch die Tür für weitere Manipulationen geöffnet wird.

Notwendige Verkehrswende

Im aktualisierten Energie- und Klimaplan wird zwar angegeben, dass der Verbrauch von elektrischer Energie, bedingt durch Wärmepumpen und Elektroautos, ansteigen wird. Allerdings werden in dieser Hinsicht keine Zahlenangaben, die auf einer entsprechenden Berechnung basieren, vorgelegt. Unsere deutschen Kollegen von „Mobifair“ haben errechnet, dass wenn in Deutschland der Individualverkehr und der Güterkraftverkehr auf Elektrisch umgestellt würden, dass man hierdurch die zusätzliche Jahresleistung von 23 Atomkraftwerken oder eine Strommenge, die für 80 Millionen Haushalte ausreichen würde, benötigen würde. Dieses Beispiel beweist in aller Deutlichkeit, dass die Elektroautos, die gewünschte Verkehrswende nicht herbeiführen können und dass es zur Förderung des öffentlichen Transportes keine Alternative gibt. Der Mobilitätsminister hat zwar einen mittelfristigen Mobilitätsplan bis 2035 vorgelegt, der positive Elemente enthält, der aber schwerlich, in klimapolitischer und sozialer Hinsicht, die gewünschte Verkehrswende, herbeiführen kann. Vor allem bezüglich des not-

wendigen Ausbaus der Eisenbahninfrastrukturen ist dieser Plan allzu bescheiden. Auffallend ist in diesem Zusammenhang, dass die Vorschläge von der IDEA-Stiftung, einer Denkfabrik der Handelskammer, bezüglich des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur, ambitionierter sind als die des Mobilitätsministeriums. Im mittelfristigen Mobilitätsplan des Ministeriums wird der schrittweise zweigleisige Ausbau der Nordstrecke, oberhalb von Ettelbrück, nicht erwähnt. Auch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf verschiedenen Strecken, so zwischen Ettelbrück und Bissen findet im Plan des Ministeriums keine Erwägung. Dabei ist gewusst, dass wenn heute neue Eisenbahninfrastrukturen geplant werden, es mindestens 15 Jahre dauert, bis diese betriebsbereit sind.

Folgen der Liberalisierung

Eine notwendige Verkehrswende darf sich nicht nur auf den öffentlichen Nahverkehr beschränken, sondern muss auch den Güterverkehr und den Fernverkehr mit einbeziehen. Die Liberalisierungspolitik der E.U. hat den schienengebundenen Verkehr, nicht wie von der E.U.-Kommission vorgegeben, gefördert, sondern diesem großen Schaden zugefügt. Bei den Eisenbahnen wurden europaweit viele Tausende von Arbeitsplätzen abgebaut. Im gesamten Transportbereich sind die Sozialbedingungen schlechter geworden.

Im Güterverkehr sind viele Transporte, vor allem der Einzelladungsverkehr, von der Schiene zur Straße abgewandert. Infolge der Liberalisierung sind viele bequeme Fernverkehrsverbindungen, wie beispielsweise von Brüssel über Luxemburg nach der Schweiz und Italien, eingestellt worden. Es ist deshalb verständlich, dass viele Menschen die einzige Alternative im Privatauto und im Flugzeug sehen, was nicht im Sinne einer klimafreundlichen Transportpolitik ist. Die Liberalisierung im Flugverkehr hat vor allem den Billigfluggesellschaften zur Expansion geholfen. Hierdurch wurde zwar der Flugverkehr demokratisiert, da es mehr Menschen erlaubt, mit dem Flugzeug zu reisen. Diese Billigfluggesellschaften ignorieren aber vielfach die Interessen der Passagiere und des Personals. Immerhin hatte die E.U.-Kommission vor einiger Zeit vorgeschlagen, die Flughäfen mittels der Eisenbahn miteinander zu verbinden, um so unnötige Flugreisen zu verhindern. Dies ist aber bei uns kein Thema. Trotz eines unterirdischen Bahnhofes auf dem Flughafen Findel und trotz eines verabschiedeten Gesetzes, das den Anschluss des Flughafens an das klassische Eisenbahnnetz vorsieht, weigert sich das Mobilitätsministerium dies in Erwägung zu ziehen. Vielleicht wird man, infolge der Klimakrise, auf politischer Ebene zur Einsicht gelangen, dass die Liberalisierungen und Privatisierungen im Transport- und in andern Dienstleistungsbereichen ein Fehler waren, und dass diese rückgängig gemacht werden müssen.

Nico Wennmacher
Ehrenpräsident
FNCTTFEL-Landesverband

Politiques de l'énergie, du climat et des transports



Commentaire

Le gouvernement a récemment initié une mise à jour du plan intégré pour l'énergie et le climat, pour la période de 2021 à 2030. Il est indéniable que les politiques de transport et de circulation, ont un impact considérable sur le bilan énergétique et climatique. Le rapport entre la partie la plus pauvre et la plus riche de la population est également influencé par les mesures de politique énergétique et climatique.

Avec une série de primes, par exemple pour la rénovation énergétique des maisons et pour les voitures électriques, le gouvernement veut encourager les gens à émettre moins de gaz climatiques nocifs. La question qui se pose ici est de savoir si les gros salaires ont besoin de telles primes et si les bas salaires peuvent se permettre de procéder à de telles rénovations et d'acheter des voitures électriques malgré ces aides. Le risque est grand de voir le fossé entre les riches et les pauvres s'élargir.

Empêcher la manipulation de l'index

Les modalités d'augmentation de la taxe carbone devraient, à notre avis, être améliorées de toute urgence. Des impôts indirects supplémentaires, ou leur augmentation, frappent les consommateurs sans distinction et nous les refusons par principe. Des taxes environnementales ciblées peuvent éventuellement être acceptées si les recettes correspondantes sont intégralement et socialement redistribuées aux consommateurs. Ce n'est pas le cas. En effet, seule la moitié des recettes correspondantes doit être affectée à des mesures de compensation sociale, tandis que l'autre moitié est destinée à des mesures écologiques, comme le subventionnement de la mobilité électrique individuelle. La taxe carbone doit être prise en compte dans le calcul de l'index. Une nouvelle manipulation de l'index est inacceptable, car elle risque d'ouvrir la voie à d'autres manipulations.

Une transition nécessaire dans le domaine des transports

Le plan climat-énergie actualisé indique certes que la consommation d'énergie électrique augmentera en raison des pompes à chaleur et des voitures électriques. Toutefois, aucune donnée chiffrée basée sur un calcul correspondant n'est fournie à cet égard. Nos collègues allemands de "Mobifair" ont calculé que si le transport individuel et le transport routier devaient passer à l'électricité en Allemagne, cela nécessiterait la puissance annuelle supplémentaire de 23 centrales nucléaires, soit une quantité d'électricité suffisante pour 80 millions de ménages. Cet exemple prouve clairement que les voitures électriques ne sont pas en mesure d'opérer le changement souhaité dans le domaine des transports et qu'il n'existe aucune alternative à la promotion des transports publics. Le ministre de la Mobilité a certes présenté un plan de mobilité à moyen terme, jusqu'en 2035, qui contient certes des éléments positifs, mais qui peut difficilement aboutir au changement dans le domaine des transports, tant du point de vue de la politique climatique qu'au niveau social. Notamment en ce qui concerne le développement nécessaire des in-

frastructures ferroviaires, ce plan est trop modeste. Il est frappant de constater que les propositions de la fondation IDEA, un groupe de réflexion de la Chambre de commerce, sont plus ambitieuses que celles du ministère de la Mobilité en ce qui concerne le développement des infrastructures ferroviaires. Le plan de mobilité à moyen terme du ministère ne mentionne pas la mise à double voie progressive de la ligne du nord, en amont d'Ettelbruck. La reprise du trafic voyageurs sur différentes lignes, notamment entre Ettelbruck et Bissen, ne figure pas non plus dans le plan du ministère. Il est pourtant connu que lorsque de nouvelles infrastructures ferroviaires sont planifiées aujourd'hui, il faut au moins 15 ans pour qu'elles soient opérationnelles.

Conséquences de la libéralisation

Un changement nécessaire dans le domaine des transports ne doit pas seulement se limiter aux transports publics locaux, mais doit également inclure le transport de marchandises et le transport à longue distance. La politique de libéralisation de l'Union européenne n'a pas favorisé le transport ferroviaire comme le prévoyait la Commission européenne, mais lui a causé de grands dommages. Des milliers d'emplois ont été supprimés dans les chemins de fer européens. Dans l'ensemble du secteur des transports, les conditions sociales se sont dégradées.

Dans le secteur du transport de marchandises, de nombreux transports, notamment le transport de charges isolées, ont quitté le rail pour la route. Suite à la libéralisation, de nombreuses liaisons confortables à longue distance, comme par exemple de Bruxelles vers la Suisse et l'Italie via le Luxembourg, ont été supprimées. Il est donc compréhensible que de nombreuses personnes voient la seule alternative dans la voiture privée et l'avion, ce qui ne va pas dans le sens d'une politique de transport respectueuse du climat. La libéralisation du transport aérien a surtout aidé les compagnies aériennes à bas prix à se développer. Certes, cela a démocratisé le transport aérien en permettant à davantage de personnes de voyager en avion. Mais, ces compagnies à bas prix ignorent souvent les intérêts des passagers et du personnel. Il y a quelque temps, la Commission de l'Union européenne avait pourtant proposé de relier les aéroports entre eux par le rail, afin d'éviter les voyages inutiles en avion. Chez nous, ce n'est pas à l'ordre du jour. Malgré la présence d'une gare souterraine à l'aéroport du Findel et l'adoption d'une loi prévoyant le rattachement de l'aéroport au réseau ferroviaire classique, le ministère de la Mobilité refuse de l'envisager. Peut-être que, suite à la crise climatique, on se rendra compte au niveau politique que les libéralisations et les privatisations dans le domaine des transports et d'autres services ont été une erreur et qu'elles doivent être annulées.

Nico Wennmacher
Président d'honneur
FNCTTFEL-Landesverband

Sektion Bus

Unregelmäßigkeiten im Busbetrieb

Am 13 Juni kam es zu einem Treffen zwischen dem Landesverband und der Führung von EF, RH und BU.

Seitens des Landesverbandes nahmen deren Präsident, Georges Merenz, der Präsident der Zentraldelegation, Patrick Vansteenkiste sowie der Personalvertreter der BU-Sektion, André Marques de Paiva teil.

Der Direktor Activités Voyageurs, Marc Hoffmann, der Direktor RH & Organisation, Yves Baden und der Chef de Service BU, Car-

lo Hansen nahmen vonseiten der CFL-Direktion teil.

Bei diesem Treffen kam es zu einer klaren Aussage des Direktors Marc Hoffmann zu 3 wichtigen Themen betreffend die Dienstplanung:

- Es werden ab sofort keine Schichtübergänge mit weniger als 14 Stunden in der Langfristplanung mehr eingesetzt.
- Ab sofort gelten die Ausnahmeregelungen des O.G. N° 13 betreffend das Personal, das laut einem „Roulement“ eingeteilt ist (Artikel 12) nicht mehr. Jeder Urlaubstag, der vor der Veröffentlichung des „Dienstplan“

angefragt wird, wird durch eine „Urlaubsschicht“ von 8 Stunden ersetzt. Dieselbe Regel gilt für Urlaubstage, die vonseiten der Dienstplanung ohne Anfrage des betreffenden Agenten eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang soll erwähnt werden, dass dies der Regelung des Artikel 13 des O.G. N° 13 entsprechen sollte.

- Die Personaldelegierten bekommen Einsicht in die Dienstpläne der Kurzfristplanung, um die Umsetzung der beiden erst genannten Punkte auch kontrollieren zu können.

Durch den unermüdlichen Einsatz der Personaldelegation der BU-Sektion vom Landesverband konnte ein Durchbruch in Sachen Einhalten und Verbesserung der Arbeitsbedingungen erreicht werden. In den kommenden Wochen werden die Personaldelegierten des Landesverbandes am Ball bleiben, um auch sicherzustellen, dass es zur Umsetzung der oben genannten Punkte kommt.

Deine FNCTTFEL Personal- und Ersatzpersonalvertreter der BU-Sektion



Irrégularités au Service BU

Le 13 juin, une réunion a eu lieu entre le Landesverband et les dirigeants EF, RH et BU.

Du côté du Landesverband, son président, Georges Merenz, le président de la délégation centrale, Patrick Vansteenkiste, ainsi que le représentant du personnel de la section BU, André Marques de Paiva, y ont participé.

Le directeur Activités Voyageurs, Marc Hoffmann, le directeur RH & Organisation, Yves Baden et le chef de service BU, Carlo Hansen,

ont participé à la réunion pour le compte de la direction des CFL. Lors de cette réunion, le directeur Marc Hoffmann a fait une déclaration claire sur 3 sujets importants concernant la planification du « Dienstplan » :

- ➔ *Dorénavant, des repos journaliers de moins de 14 heures ne seront plus planifiés en long-terme.*
- ➔ *Avec effet immédiat, les exemptions de l'O.G. N° 13 pour le personnel déployé après un roulement (article 12) ne s'appliquent plus. Chaque jour de congé demandé avant la pub-*

lication du « Dienstplan » est remplacé par une période de 8 heures. La même règle s'applique aux jours de congé planifiés sans demande de l'agent en question. Dans ce contexte, il convient de mentionner que cela devra se conformer aux règles énoncées à l'article 13 de l'O.G. N° 13.

- ➔ *Les délégués du personnel recevront la possibilité de consulter les tours de service générés par la « Kurzfristplanung » afin de garantir l'application des deux premiers points cités ci-dessus.*

Grâce à l'engagement inlassable de la délégation du personnel de la section BU du Landesverband, nous avons pu obtenir une percée en termes de respect de la réglementation et d'amélioration des conditions de travail. Nos délégués du personnel du Landesverband resteront vigilants dans les prochaines semaines afin de garantir que les points mentionnés ci-dessus soient mis en œuvre.

Tes délégués et délégués remplaçants FNCTTFEL section BU





414 m³ Beton wurden zur Stabilisierung des Schieburg-Tunnels in den Fels injiziert

Foto: Editpress/Fabrizio Pizzolante

Ein Licht am Ende des Tunnels?

CFL Arbeiten am Bahntunnel Schieburg voraussichtlich am 5. August abgeschlossen

Die CFL plant, den Streckenabschnitt Kautenbach-Clerf im August wieder zu öffnen – die Erleichterung der Bewohner aus Luxemburgs Norden währt allerdings nur wenige Wochen.

Bereits seit Monaten ist die Zugverbindung zwischen Kautenbach und Clerf gesperrt. Grund dafür ist der Felssturz im Tunnel Schieburg, der sich am 27. August 2022 ereignet hatte. Seither versucht die CFL

den eingestürzten Tunnel wieder zu stabilisieren – eine Herausforderung, die letztlich schwieriger wurde als ursprünglich angenommen: Seit Januar 2023 seien am Tunnel Schieburg 49 Bohrungen mit anschließend 45 Betoninjektionen durchgeführt worden. Insgesamt 414 m³ Beton wurden ins Felsgestein gespritzt. 18 Verankerungen mussten gesetzt werden – zehn von außen und acht von innen –, um die injizierten Bereiche mit dem Gestein zu verfestigen.

Derzeit sehe es jedoch so aus, als könnte der Zugverkehr auf der Nordstrecke ab dem 5. August

vorerst wieder aufgenommen werden, schreibt die Bahngesellschaft in einer Pressemitteilung am Donnerstag.

Ersatzverkehr

Von Dauer wird die Öffnung der Strecke nicht sein: Transportminister Bausch hatte dieser Tage nämlich in Antwort auf eine parlamentarische Frage angekündigt, dass im Zeitraum vom 19. August bis einschließlich 10. September wieder Arbeiten auf besagter Strecke stattfinden werden. Die CFL habe die Zeit der Streckensperrung zwar genutzt, um diverse Wartungs- und Moderni-

sierungsarbeiten durchzuführen, doch der Termin für die angekündigten Streckenarbeiten stehe schon seit zwei Jahren fest.

Es sei nicht möglich gewesen, diese Arbeiten zeitgleich mit den Sanierungsarbeiten am Tunnel Schieburg durchzuführen, teilt die Bahn mit. Hierfür müssten spezielle Maschinen herangeschafft werden. Die geplanten Arbeiten beinhalten die vollständige Erneuerung der Gleise auf einer Länge von vier Kilometern zwischen Wilwerwiltz und Drauffelt, das Ersetzen von Holzschwellen durch Betonschwellen sowie die

Erneuerung des Schotterbetts unter den Gleisen. Der Zeitplan für die Nordstrecke sieht als wie folgt aus: Ab dem 5. August bis einschließlich 20. August abends soll der Zugverkehr zwischen Kautenbach und Clerf wieder aufgenommen werden. Vom 20. August abends bis einschließlich den 10. September werden die Streckenabschnitte Ettelbrück-Gouvy und Kautenbach-Wiltz dann erneut gesperrt. Für diesen Zeitraum soll ein Ersatzverkehr eingerichtet werden. Details sollen über die Webseite der CFL mitgeteilt werden. (WiR)

CFL erholt sich von Pandemie Jahren

Jahresbilanz 22 Millionen Passagiere zu „90,5 Prozent pünktlich“ abgeliefert



Laut eigenen Aussagen zu 90 Prozent pünktlich: die Züge der CFL im Jahr 2022

Foto: Fabrizio Pizzolante

Ein Jahresumsatz von einer Milliarde Euro und eine Pünktlichkeitsquote von 90

Prozent stehen für die CFL im Jahr 2022 zu Buche. Ein Blick in die Jahresbilanz des Luxemburger Zugunternehmens gibt Aufschluss.

Die CFL schreibt weiterhin gesunde Zahlen. Ein Jahresumsatz von 1,073 Milliarden Euro bedeutet ein Wachstum von 7,2 Prozent für 2022 im Vergleich zum Vorjahr. Es ist zudem das zweite Jahr in Folge, dass der Umsatz der CFL die eine Milliarde-Euro-Marke überschreitet. Doch nicht nur in der Gesamtbilanz kann die „Société nationale des chemins de fer lux-

embourgeois“ ein Wachstumsplus verzeichnen. In allen drei Aktivitätsbereichen (Fracht, Reisende und Infrastrukturen) verzeichnet die CFL ein Umsatzplus – trotz hoher Energiepreise, wie es in der Pressemitteilung der Eisenbahner heißt. So steigern sich die Aktivitäten im Frachtbereich von 259,1 auf 264,4 Millionen Euro, im Bereich Reisende von 323,3 auf 341,9 und im Bereich Infrastrukturen von 416,2 auf 463,9 Millionen Euro.

13 Millionen Euro Nach einem Rekordgewinn im Jahr 2021 von 20,9 Millionen Euro, pendeln sich die Gewinne im Jahr 2022 wieder auf dem Niveau der Vor-Pandemiejahre ein. Das bedeutet ein Nettogewinn von 13 Millionen Euro für 2022. Der Großteil die-

ser Summe setzt sich aus Gewinnen aus Staatsverträgen zusammen (10,4 Millionen Euro). Die CFL Cargo Group trägt mit einem Gewinn von 1,2 Millionen dazu bei, während das Subunternehmen Lorry-Rail einen Gewinn von 2,2 Millionen Euro einfährt. Die CFL Multimodal Gruppe muss Verluste von 0,7 Millionen Euro einstecken. 2022 hat die CFL Investitionen in Höhe von 88,3 Millionen Euro getätigt – zehn mehr als noch im Jahr davor. In der Investitionssumme ist unter anderem auch die Anzahlung der 34 neuen „Coradia Stream High Capacity“-Züge enthalten.

22 Millionen Passagiere hat die CFL im Jahr 2022 transportiert – somit fehlen nur noch drei Millionen

Passagiere, um das Niveau von 2019 zu erreichen. 2020 hatte es durch die Pandemie einen Einbruch der Passagierzahlen gegeben. Von 25 Millionen Passagieren im Jahr 2019 stürzte die Zahl 2020 auf 14,5 Millionen ab. Derzeit bewegen sich die Passagierzahlen bei der CFL auf dem Niveau von 2016, konnten aber im Vergleich zu 2021 wieder um 32,5 Prozent ansteigen. Insgesamt haben die Züge der CFL 2022 7,1 Millionen Kilometer zurückgelegt – 0,2 weniger als im Vorjahr.

Die 22 Millionen Passagiere will die CFL auch zu 90,5 Prozent pünktlich abgeholt und transportiert haben. Die Definition von Pünktlichkeit bei der CFL folgt dabei dem europäischen Standard: Kommt der Zug

mit weniger als sechs Minuten Verspätung an, gilt er gemeinhin als „pünktlich“. „Gelitten“ hat die Pünktlichkeit laut CFL wegen Streiks auf den Schienennetzen in den Nachbarländern und größeren Infrastrukturprojekten und Arbeiten am Luxemburger Schienennetz. Für 2024 visiert die CFL eine Pünktlichkeitsrate von 92 Prozent an.

Um den Umstieg vom Auto aufs öffentliche Verkehrsnetz zu erleichtern, will die CFL die Kapazität an Sitzplätzen in ihrer Flotte von derzeit 26.543 auf 38.751 im Jahr 2025 steigern. Das soll vor allem mit der Integration der „Coradia Stream High Capacity“-Züge in die CFL-Flotte gelingen.

Sidney Wiltgen



Women@CFL

Besuch der Ministerin Taina Bofferding und Auszeichnung der CFL mit dem Label « actions positives »

Am 10. Mai fand eine Führung mit Taina Bofferding, Ministerin für die Gleichstellung von Frauen und Männern, in unserer Betriebsleitzentrale sowie in den Werkstätten in Luxemburg statt.

Diese beiden Standorte eigneten sich bestens, um sich ein Bild über den Schichtbetrieb zu machen und sich mit Frauen auszutauschen, welche schon längere Zeit in dieser Männerdomäne arbeiten. Hier

bei kam ein aufschlussreicher Dialog zwischen Mitarbeiterinnen und Ministerin zustande und die anwesenden Kolleginnen berichteten über ihre Erfahrungen bei den CFL.

Im Anschluss an diesen Rundgang wurde die Ministerin von den Verantwortlichen aus dem RH Bereich, sowie dem Präsidenten und den stellvertretenden Direktoren der CFL und CFL FRET in einen Sitzungssaal begleitet.

Hier waren die einzelnen Vertreter aus der Arbeitsgruppe « Women@CFL » ebenfalls anwesend. In einer kleinen Zusammenfassung wurde der Ministerin über die Arbeit und Ziele

dieser Gruppe berichtet und in einem kurzen Videoclip wurden die einzelnen Schritte erläutert, welche im Rahmen von « Women@CFL » unternommen wurden.

Im Anschluss an diese Besichtigung wurde den

Verantwortlichen der Direktion das Label « Actions positives » in Bezug auf « Women@CFL » überreicht. Diese Arbeitsgruppe wird sich aber weiterhin noch treffen und an diesen Themen arbeiten, da hinsichtlich der Gleichstellung

noch einige Herausforderungen auf die CFL warten, welche gemeinsam von den Verantwortlichen dieser Gruppe in Angriff genommen werden.

*Gaby Birtz
Gleichstellungsdelegierte der CFL*



Food Truck Tour 2023

Am 8. Mai fiel der Startschuss für die Foodtruck-Tour 2023. Diese Tour war schon lange geplant, allerdings wurden unsere Pläne durch die Coronakrise durchkreuzt. In der Zwischenzeit besuchte das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband die Kameraden in Luxemburg, Esch/Alzette, Bettemburg und Kleinbellingen. Die weiteren Daten finden sich im Anschluss an diesen Bericht.

Im Rahmen dieser Tour sollen die Kolleginnen und Kollegen über die aktuellen Geschehnisse bei der CFL, CFL cargo, CFL multimodal und bei Luxtram informiert werden. So werden die Kameraden über den aktuellen Stand der Verhandlungen über die IG 15 (Bereitschaftsdienst), die Einführung von Dienstplänen bei MI, die Einstellungsprobleme bei den CFL, den Umzug in das neue Dairy House, die Unregelmäßigkeiten beim Busdienst usw. auf dem Laufenden gehalten.

Die Kolleginnen und Kollegen werden auch über die zukünftige Integration in den OGBL

informiert. Sie werden über die Gründe für diese Entscheidung, die neuen Strukturen, aber auch darüber, wie es in Zukunft weitergehen wird, in Kenntnis gesetzt. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass sich auch in Zukunft in Bezug auf die Mitarbeitervertretung nichts ändern wird. Die Kontaktpersonen bleiben dieselben.

Den Mitarbeiter:innen wird aber auch die Möglichkeit geboten, ihre Probleme, Sorgen und Vorschläge mit den Vertretern des Syndikats zu teilen. Dass die Tour gut aufgenommen wird, zeigen die Fotos von den bisherigen Besuchen. Besonders groß war der Andrang beim BAS wo viele Angestellten aus dem BU, TM und EI zu uns kamen. Aber auch beim altem Direktionsgebäude waren viele Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen vorbeigekommen und kamen so mit uns ins Gespräch.



Programm Food Truck Tour

a) Juni 2023

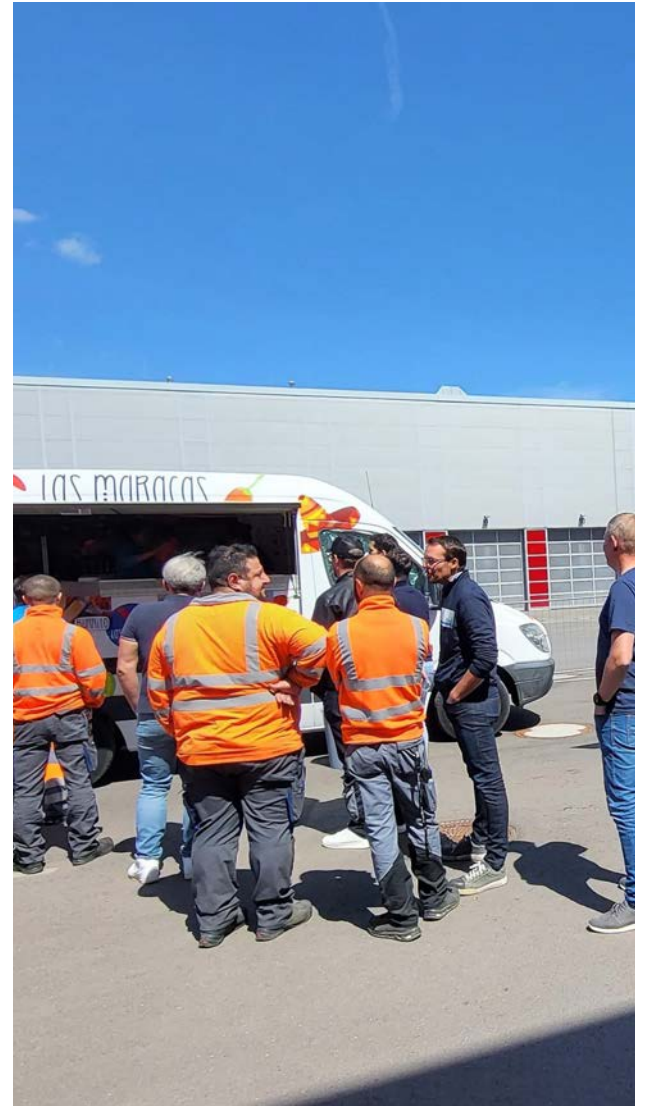
- Montag, 26.06.2023: In Petingen von 11.30 bis 14.30 Uhr beim Gebäude des PD Petingen. Alle im Raum Petingen - Rodingen (Bahnhof Petingen, PD Petingen, AV-PAT, MI.CST-S35, MI.CST-T3, MI.I-B22, TM-CO poste isolé, Bahnhof Rodingen usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 30.06.2023: In Echternach von 11.30 bis 14.30 Uhr beim BUS Depot. Alle hier ansässigen Bediensteten vom Bus können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder in der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

b) Juli 2023

- Montag, 03.07.2023: In Petingen von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den Werkstätten von CFL technics. Alle hier ansässigen CFL- und CFL cargo Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 07.07.2023: In Wasserbillig von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den MI-Dienststellen. Alle hier im Osten des Landes (Bahnhof Wasserbillig, PD Wasserbillig, Mertert-Hafen, MI.CST-S22, MI.I-B23, CFL Mobility usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 14.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim MI-Gebäude „Millewee“. Alle in der Nachbarschaft ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

- Montag, 17.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr auf dem Gelände in der Nähe des neuen PDL in der rue de la Déportation. Alle in der Nähe (PDL, MI-ME, MI.CST-S21, MI.I-B21, MI.EMB BGT, MI.CST-T2 usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder in der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Donnerstag, 20.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim Dairy House / Dôme. Alle hier ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 21.07.2023: In Ettelbrück von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den MI-Dienststellen. Alle im Raum Ettelbrück (Bahnhof Ettelbrück, PD Ettelbrück, MI.CST-S12, MI.CST-T1, MI.I-B12, BUS, PAT, TM-CO poste isolé usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 24.07.2023: In Uiflingen von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den MI-Dienststellen. Alle im Norden des Landes (Bahnhof Uiflingen, PD Uiflingen, AV-PAT, TM-CO poste isolé, MI.CST-S13, MI.I-B14, MI.I-B13 Kautenbach usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Dienstag, 25.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim BAS in Bonneweg. Alle hier (TM-BAS, TM-CO, TM-CM, BLZ, BUS, Luxemburg-Triage usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

Fotoimpressionen Food Truck Tour 2023





Programme Food Truck Tour

a) Juin 2023

- **Lundi, 26.06.2023:** À Pétange, de 11h30 à 14h30, près du bâtiment du PD Pétange. Tous les agents travaillant dans la région Pétange - Rodange (Gare de Pétange, PD Pétange, AV-PAT, MI.CST-S35, MI.CST-T3, MI.I-B22, TM-CO poste isolé, Gare de Rodange, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Vendredi, 30.06.2023:** À Echternach, de 11h30 à 14h30 au Dépôt BUS. Tous les agents du Service BU travaillant ici peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

b) Juillet 2023

- **Lundi, 03.07.2023:** À Pétange, de 11h30 à 14h30, aux ateliers de CFL technics. Tous les agents CFL et CFL cargo travaillant dans cette région peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Vendredi, 07.07.2023:** À Wasserbillig de 11h30 à 14h30 auprès des Services MI. Tous les agents travaillant dans cette région (gare de Wasserbillig, PD Wasserbillig, Mertert-port, MI.CST-S22, MI.I-B23, CFL Mobility, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Vendredi, 14.07.2023:** À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 près du bâtiment MI "Millewee". Tous les agents travaillant à proximité peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer /

FNCTTFEL-Landesverband.

- **Lundi, 17.07.2023:** À Luxembourg, de 11h30 à 14h30, sur le terrain situé à proximité du nouveau PDL, rue de la Déportation. Tous les agents travaillant à proximité (PDL, MI-ME, MI.CST-S21, MI.I-B21, MI.EMB BGT, MI.CST-T2, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Jeudi, 20.07.2023:** À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 près du Dairy House / Dôme. Tous les agents travaillant ici peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Vendredi, 21.07.2023:** À Ettelbruck de 11h30 à 14h30 auprès des Services MI. Tous les agents travaillant dans la région d'Ettelbruck (Gare d'Ettelbruck, PD Ettelbruck, MI.CST-S12, MI.CST-T1, MI.I-B12, BUS, PAT, TM-CO poste isolé, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Lundi, 24.07.2023:** À Troisvierges de 11h30 à 14h30 auprès des Services MI. Tous les agents travaillant dans le Nord (Gare de Troisvierges, PD Troisvierges, AV-PAT, TM-CO poste isolé, MI.CST-S13, MI.I-B14, MI.I-B13 Kautenbach, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- **Mardi, 25.07.2023:** À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 au BAS à Bonneweg. Tous les agents travaillant ici (TM-BAS, TM-CO, TM-CM, BLZ, BUS, Luxembourg-Triage, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.



Rapport de la réunion auprès du Chef du Service BU du 06 juin 2023

1. Présentation de la situation 2023 des reliquats en journées improductives.

La situation des reliquats a été distribuée aux délégués. Fin mai, le Service BU a enregistré 10 748 jours improductifs. Aujourd'hui, nous sommes revenus à la situation élevée de juin 2022. À partir du 16 juillet 2023, il y aura un changement d'horaire où la ligne 413 existante ne sera plus assurée par les CFL. Par conséquent, le nombre de trajets quotidiens diminue temporairement de 50.

2. Les délégués demandent au Chef « Mouvement » de prendre position au courriel, qui lui a été adressé en date du 27 avril 2023 au sujet de l'application du roulement selon le statut, article 52 alinéa 16.1 et l'alinéa 16.2 donnant droit aux délégués du personnel intéressé à prendre connaissance des tableaux de service et des roulements avant leur mise en vigueur et, le cas échéant, à présenter leurs observations.

Le chef Mouvement a expliqué aux délégués que les grilles de base combinées aux tours de service, qui seront distribués ultérieurement, et de ce fait inutilisables par les délégués, sont conformes aux dispositions du statut du personnel. Les délégués contestent avec virulence cette affirmation et vont continuer à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour faire aboutir leur revendication, à savoir le retour des roulements.

3. Les délégués aimeraient avoir le compte rendu à la question 11/23 posé lors de la dernière réunion en date du 14 mars 2023.

Selon le chef Mouvement, les délégués recevront jusqu'à la mi-août 2023 les temps théoriques et réels dans une statistique. Lors de la prochaine réunion auprès du Chef du Service, ce point fera à nouveau partie de l'ordre du jour et sera discuté par les délégués de la FNCTTFEL.

4. À la demande du Chef de service,

qui avait annoncé qu'une cabine de sécurité avait été récemment installée dans le bus 40 de la série 40, les délégués ont analysé la solution mise en place. Cependant, il est ressorti de l'analyse des délégués que la distance entre la cabine et le pare-brise était encore trop importante.

Le constructeur fournit une protection conforme à la norme. Malheureusement, il ne serait pas possible de faire mieux sur les bus existants. Les délégués espéraient cependant une meilleure protection et une meilleure sécurisation du conducteur.

5. Les délégués souhaitent être informés de la raison pourquoi les plans de service distribués au CR Roulement pour la période mai-juin n'ont plus les temps de l'amplitude de travail.

Les délégués ont reçu comme réponse que toutes les informations seraient à nouveau disponibles dès le prochain service (Dienstplan).



Marques De Paiva
André



Schweigen Jean-Paul



Kerschen Steve



Nies Joel



Arantes Manuel



Speck Mireille



Etzi Giovanni



Treffen mit den Kollegen der CGSP- Cheminots

Am 08. Juni fand auf Einladung des Landesverbandes ein Treffen mit unseren Kollegen der CGSP-Cheminots (Centrale Générale des Services Publics fédérale) statt. Angeführt wurde die Delegation der CGSP von deren Generalsekretär Thierry Coune. Seitens des Landesverbandes waren u.a. der Präsident des Syndikates Eisenbahnen, Georges Melchers sowie der Generalsekretär des Landesverbandes, Josy Bourgraff anwesend.

Probleme auf der Nordstrecke bzw. auf der SNCB-Linie 42

Hauptthemen der Unterredung waren dabei die derzeit bestehenden Probleme auf der Nordstrecke bzw. auf der SNCB-Linie 42 sowie das auf der Linie 162 eingesetzte nicht angemessene Zugmaterial. Besonders auf der Nordstrecke müssen dabei die Bahnreisende auch weiterhin Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen, da die Strecke nach dem De-

ckeneinsturz im Tunnel Schieburg seit dem 27. August 2022 zwischen Kautenbach und Clerf weiterhin gesperrt ist. Wir konnten unseren belgischen Kollegen mitteilen, dass die CFL plant, den Streckenabschnitt Kautenbach-Clerf am 05. August 2023 wieder zu öffnen, dies jedoch allerdings nur bis zum 19. August, da im Zeitraum vom 19. August bis einschließlich 10. September wieder Arbeiten auf besagter Strecke stattfinden werden.

Personalmangel bei der SNCB

Auch der Mangel an Personal, sowohl aufseiten der SNCB als auch der CFL, wurde angesprochen. Der Kollege Thierry Coune informierte uns, dass der Verwaltungsrat der SNCB den neuen Transportplan verabschiedete, der von Dezember 2023 bis Dezember 2026 laufen wird. Dabei handelt es sich um einen Verkehrsplan, der für die CGSP zu ehrgeizig ist. Er beinhaltet eine Erhöhung der Zugkilo-

meter um 7,4 %, was bis 2026 fast 2.000 zusätzlichen Zügen pro Woche entspricht, sowie verschiedene Maßnahmen für einen besseren Service für die Reisenden. Dieser Verkehrsplan kann allerdings nur dann umgesetzt werden, wenn es möglich ist, massiv zu rekrutieren. So müssten 2023 mehr als 500 Zugführer und Zugbegleiter eingestellt werden, was in den Augen der Vertreter der CGSP schwer zu erreichen wird.

Außerdem unterrichtete Michael Jacquemin unsere belgischen Kollegen über die Entwicklung bei CFL-MM.

Schlussendlich wurde auch noch ein nächstes Treffen für den 31. August in Lüttich fixiert. Bis dahin soll ein gemeinsamer Forderungskatalog ausgearbeitet werden für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen auf der Nordstrecke und der SNCB-Linie 42.

J. Bourgraff

Sektion BU - Vorbereitungsschulung zum Examen im Herbst

Am 08. Juni 2023 fand die zweite Schulung zur Vorbereitung auf das Herbst-Examen 2023 statt. Sowohl Gast Schoumacker als auch Änder Marques vermittelten den Teilnehmern alle wichtigen Grundlagen, Hinweise und Tipps, um den Lernstoff besser zu verstehen.

Nach einer lebhaften Diskussionsrunde endete die Schulung gegen 16.00 Uhr. Die nächste Schulung wird Anfang Juli stattfinden, das genaue Datum kann bei unseren Delegierten erfragt werden.

Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an Gast Schoumacker und unsere Delegierten für ihr unermüdliches Engagement.

Text & Fotos: Josy Bourgraff



Ein Handwerk, das Menschen bewegt

BERUF Informationstag über Ausbildungen bei der CFL

Mit fast 5.000 Mitarbeitern ist die Luxemburger Eisenbahngesellschaft CFL einer der größten Arbeitgeber des Landes. Um den Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden, sucht die Gesellschaft für das Jahr 2023 mehr als 500 neue Mitarbeiter - und lud dafür am Samstag zu einem Informationstag in die Werkstätten an der route de Thionville ein.

Tagtäglich setzen Lokführer Züge in Bewegung und transportieren Passagiere von A nach B. Doch ohne Mechatroniker, Kältetechniker, Elektrotechniker oder Elektriker wäre das alles gar nicht möglich. Umso mehr sucht die CFL händeringend nach Nachwuchs, der sich für diese Berufszweige interessiert und damit den Fuhrpark zu warten und zu reparieren weiß.

Das Interesse an den Ausbildungsplätzen in einem Job, der Menschen bewegt, war am Samstag recht groß. Über 200 Jugendliche hatten sich zuvor über die digitalen Medien eingeschrieben. Tiago, 16 Jahre alt, ist einer von ihnen. Der Jugendliche ist derzeit im Sportlycée in der 5. Klasse des allgemeinen Sekundärunterrichts eingeschrieben. Er interessiert sich für das Handwerk des Elektrikers bei der CFL, vor allem die Arbeit in einem Team



Charlotte und ihr Vater sehen sich in den Werkstätten um

würde ihn ansprechen, so Tiago. Ob sich der 16-Jährige nun bei der CFL melden möchte, stehe noch nicht fest, so seine Mutter. Man wolle noch andere Schulen besuchen, die ebenfalls handwerkliche Berufe anbieten, unterstreicht sie. Praktische Erfahrungen im Bereich der Elektrik konnte Tiago bisher leider nicht sammeln, denn im Sportlycée bestehe diese Möglichkeit nicht, wie uns Tiago verrät. Zu Hause habe er auch nie die Gelegenheit gehabt, sich mit Elektrik zu beschäftigen.

„Hors du commun“

In den Werkstätten selbst stellten die Werkstättenleiter und Handwerker ihre Berufe vor. In den Hallen konnten sich die Jugendlichen einen ersten Überblick verschaffen, was sich hinter den Begriffen wie Elektrotechniker oder Kältetechniker verbirgt.

Unter den Interessenten haben sich auch einige junge Damen nach einer

möglichen Ausbildung umgesehen, so etwa Charlotte, 15 Jahre, aus dem französischen Aumetz. Sie absolviere derzeit ein Praktikum bei der Luxair, sie begeistere sich vor allem für die Mechanik. Eine Ausbildung als Kfz-Mechanikerin sei ihr aber zu langweilig, verrät uns Charlotte. Ich möchte einen Beruf ergreifen, der Menschen bewegt, die Mechanik an Zügen sei wesentlich interessanter, halt „hors du commun“, so die junge Frau, die ein T-Shirt der European Space Agency, kurz ESA, trägt. Auch die Raumfahrt würde sie begeistern, so Charlotte weiter. Ihre Vorliebe für handwerkliche Berufe scheinen ihr offenbar in die Wiege gelegt worden zu sein, denn ihr Vater ist ebenfalls Handwerker. Er arbeite als Heizungstechniker, er schraube zu Hause aber an allem herum, was ihm unter die Finger kommt. Seine Tochter Charlotte packe dann immer mit an. „Für mich ist es halt ein Erfolgserlebnis, wenn wieder ein

Werkteil nach der Reparatur funktioniert“, präzisiert Charlotte.

Ausbilder stehen häufig vor einem erheblichen Problem. Michel Kohl, einer der Ausbilder am CFL-Campus, zeigt sich enttäuscht über die mangelnden handwerklichen Kenntnisse vieler Jugendlicher heutzutage. Theoretisches Wissen sei wohl vorhanden, und auch eine Voraussetzung, idealerweise eine 5e G, für den Einstieg in die Ausbildungsberufe. Aber, so Kohl, viele der Schüler würden erhebliche Defizite in der handwerklichen Praxis aufweisen. In der Schule werde dieses Wissen kaum noch vermittelt, im Elternhaus auch nicht. Ein weiteres Problem bei einer Vielzahl Jugendlicher sei die Informationsflut der sozialen Medien, diese würde die Fähigkeit, sich auf ein bestimmtes Thema zu konzentrieren, erheblich vermindern, so Michel Kohl. Diese Umstände würden den Ausbildern das Leben nicht erleichtern; in den drei Ausbildungsjahren müsse man auch die fehlenden Grundkenntnisse in der Praxis vermitteln. Vielfältige Laufbahnen Zukunftssicher sind die Berufe bei der CFL auf jeden Fall. Denn in den Werkstätten wird der gesamte Fuhrpark des Personenverkehrs gewartet und repariert. Das Arbeitsfeld der einzelnen Berufszweige ist weit gefächert und bietet dem Mechatroniker, Elektrotechniker oder Techniker für die Klima- und Heizungssysteme Aufstiegschancen innerhalb des Unternehmens. So umfasst etwa das Berufsfeld des Elektrikers nicht nur Wartungen am elekt-

rischen System der Züge, sondern auch die Elektrik innerhalb von Gebäuden, die Planung, Montage und Wartung neuer Anlagen, Fotovoltaik, bis hin zur Wartung von Radio- und Fernsehantennen mitsamt Verstärker. Auch Mechatroniker und Spezialisten für Kältetechnik lernen teilweise das Handwerk des Elektrikers, denn auch Klimaanlagen sind strombetrieben und werden über komplexe vernetzte Mess- und Regeltechnik gesteuert.

Der Einstieg in die neue Laufbahn beginnt mit dem Verfassen eines Motivationsschreibens. Nach Annahme der Kandidatur, denn diese muss die CFL-Leitung überzeugen, müssen die Kandidaten noch Einstellungsgespräche, Eignungstests und arbeitsmedizinische Untersuchungen bestehen. Mit dem Abschluss eines Lehrvertrags beginnt dann die über drei Jahre laufende Berufsausbildung. Züge und Bahntechnik werden für die Berufseinsteiger bald keine Geheimnisse mehr bergen.

Im theoretischen Unterricht lernen die Azubis allgemeine Grundlagen, in der Praxis geht es um die Details im jeweiligen Fachgebiet, etwa der Mechatronik oder Kältetechnik. Auch wenn die Grundlagen die gleichen bleiben, so gilt es in der Praxis alle Züge, seien es diesel- oder elektrisch betriebene, neuer oder älterer Baujahre kennenzulernen. Einen wertvollen ersten Vorschmack auf das Berufsleben bietet die Vergütung, die jedem Lehrling während der Ausbildung zu steht.

André Feller

OGBL unterstellt Bildungsminister Meisch Realitätsverlust

SEW/OGBL Gewerkschaft kritisiert mangelnde Dialogbereitschaft

„Die Ära Meisch – Bildungspolitik im Monolog“: Mit diesem Titel veröffentlicht das OGBL-Syndikat Erziehung und Wissenschaft (SEW) am Dienstagnachmittag eine Pressemitteilung. Die Gewerkschaft unterstellt Bildungsminister Claude Meisch (DP) Realitätsverlust. Monatelang habe es keinen Dialog zwischen Gewerkschaft und dem Minister gegeben.

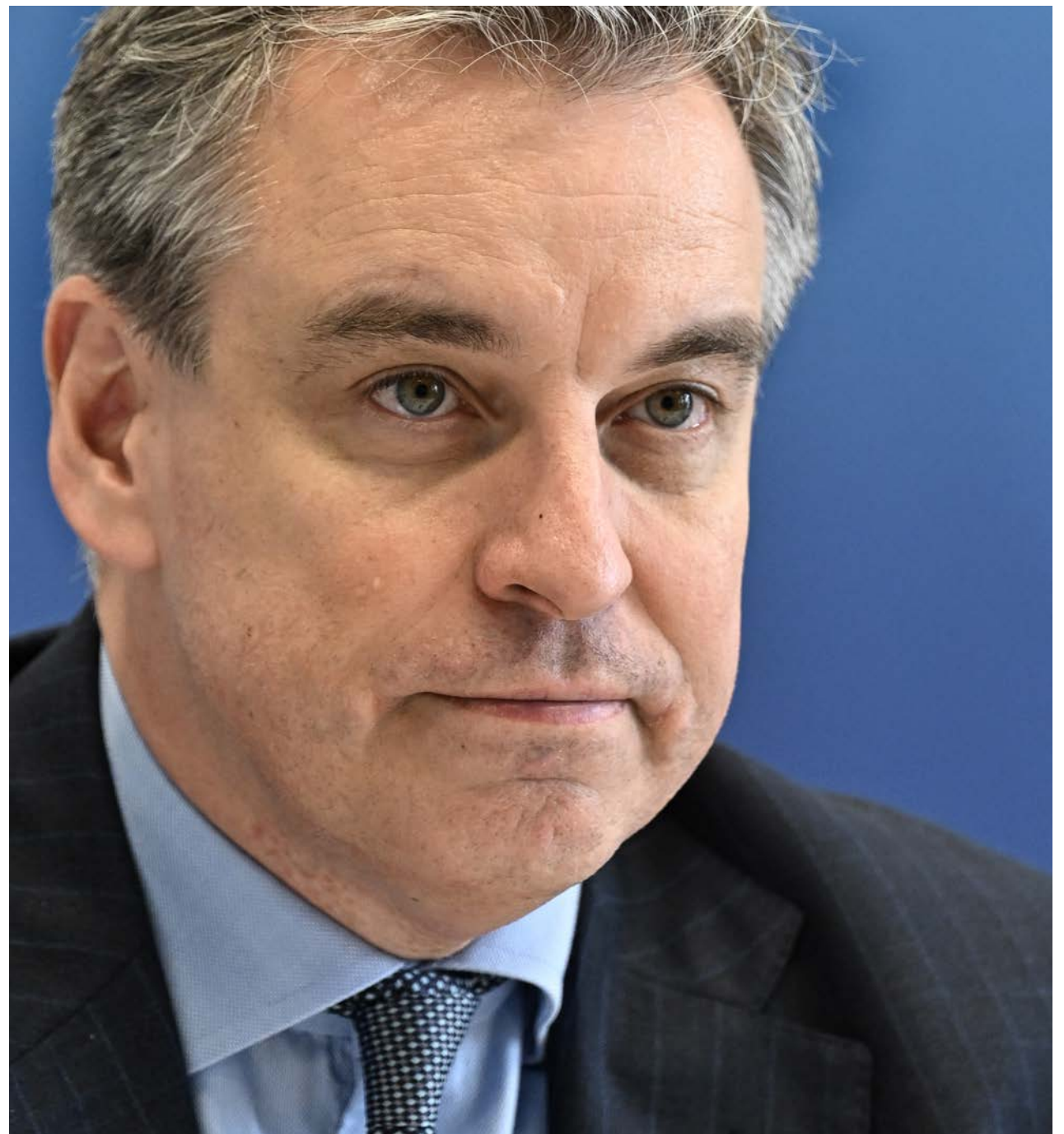
Leidet der Bildungsminister Claude Meisch (DP) unter Realitätsverlust? Diese Frage wirft das OGBL-Syndikat Erziehung und Wissenschaft (SEW) auf. Sowohl das Syndikat als auch die Jugendorganisation OGJ der Gewerkschaft „hatten einen Dialog mit dem Minister über die Verlängerung der Schulpflicht“, schreibt der OGBL in einer Pressemitteilung am Dienstag. Die Gewerkschaft bezieht sich dabei auf einen Tweet des Ministers vom 15. Mai, der wie folgt lautet: „Nom Dialog mat alle Partner huet d’Regierung leschte Freideg Amendementer ugeholl.“ Die Gewerkschaftler stellen die Frage, „welche Partner“ und „welchen Dialog“ Meisch damit meine. Weder die Jugendorganisation OGJ noch das Syndikat SEW selbst hät-

ten einen „Dialog mit dem Minister über die Verlängerung der Schulpflicht“ gehabt. Stattdessen habe es

seitens des Ministeriums „Dialogverweigerung und Beratungsresistenz“ gegeben.

Allein in den vergangenen sechs Monaten seien fünf Anfragen von SEW/OGBL und dem Landesverband

„bezüglich einer Unterredung“ unbeantwortet geblieben. (DJ)



Bildungsminister Claude Meisch (DP) steht in der Kritik

Foto: Julien Garroy

Ich bin nun 3 Tage Linie 29 gefahren ...

Heute stelle ich mir die Frage, ob wir unsere Kunden am Flughafen mit Absicht wirklich vertreiben wollen, oder ob wir die Menschen, die nach Anreise in Luxemburg, zuerst mit einem Busfahrer in Verbindung kommen, wir denen zeigen wollen, dass es besser ist ein Taxi zu nehmen, als den öffentlichen Verkehr zu nutzen ...?

Ich bin schon viel in der Welt herumgekommen, aber das, was da am ‚Findel‘ abgeht, das habe ich noch in keinem Land erlebt !!!

Wir informieren die Personen über Internet oder andererseits, sie sollen den Bus 29 zum Stadtzentrum auf Gleis 3 nehmen. Am gleichen Gleis, wie in Richtung Senningerberg, nur dass wir es dann Gleis 4 nennen, das merkt absolut kein Kunde, der das erste Mal hier in Urlaub oder zum Arbeiten ankommt. So steigen alle paar Minuten, und ich betone, alle PAAR MINUTEN, Menschen, mit Gepäck, teilweise viel Gepäck in den falschen Bus ein !!!

Verständlicherweise führt dieses Problem zu Konflikten, scheinbar scheint es unsere Vorgesetzten oder die Gemeindeverantwortlichen der Gemeinde Niederanven sowie die Verantwortlichen von Lux Airport aber nicht zu stören! Es sind ja auch nicht diejenigen, die sich dieses Trauerspiel jeden Tag dutzende Mal mit anschauen müssen.

Persönlich möchte ich noch hinzufügen, dass dieses Problem schon öfter über Dienstberichte, sowie über die Gewerkschaft unseren Vorgesetzten mitgeteilt wurde. Schriftlich wurde es spätestens am 1. März 2023 in der Betriebsdelegation festgehalten! Uns wurde hier versichert, es würde sich was ändern, oder es würde alles besser beschildert werden. Heute ist nun der 15. Juni 2023. Nichts, wirklich nichts hat sich verändert. Und wie bereits erwähnt, ich spreche hier von dutzenden Fällen, wo sich Tagein, Tagaus, dieses Trauerspiel im Minutentakt wiederholt.

Ein weiteres Trauerspiel ist dann die Endhaltestelle 'Senningerberg Charlys Statioun' wo die oben genannte Linie ihren Terminus hat. Es ist absolut nicht vollziehbar, dass unsere Busse hier ständig im Kreis fahren, um einen anderen Bus vorbeifahren zu lassen, da dieser seine Kunden nicht mehr am Straßenrand laden darf! Die Fahrer können hier nicht mal das WC benutzen, das sie sicherlich verdient hätten nach so einer langen Fahrt, da sie ständig im Kreis fahren. Auch dieses Problem wurde schon öfter bemängelt und scheinbar wird auch hier nichts unternommen.

Es ist schon traurig, sich diese 2 Probleme innerhalb von nur 5 km Fahrstrecke andauernd mit ansehen zu müssen.

Mit freundschaftlichen und gewerkschaftlichen Grüßen,
Bep.



Generalversammlung Vereinigung Mersch

Corona, Pandemie und Krieg in der Ukraine

Zu der diesjährigen Generalversammlung der Vereinigung Mersch konnte Präsident/Secretary Alphonse Classen doch etliche Mitglieder im Café de la Gare in Lintgen begrüßen. Leider musste er neben Verbandspräsident Georges Merenz auch die Vorstandsmitglieder Guy Schiltz, Adrien Primc und Kohl Alex entschuldigen. Als Ehrengäste konnte man die Kameraden Georges Melchers (Mitglied der Verbandsleitung sowie auch Präsident des Syndikats Eisenbahnen) sowie Carlo Woltz (Überwachung) begrüßen. Alphonse Classen zeigte sich erfreut, auch die Kameraden Jos Consbrück und Marcel Breuskin aus dem Vorstand der Sektion Uelzechtall des OGBL's begrüßen zu können. Er bedankte sich auch bei ihnen, dass sie der Einladung zu der Generalversammlung gefolgt sind.

Nach einer Gedenkminute an die verstorbenen Mitglieder der Vereinigung Mersch ging Kamerad Alphonse Classen zu seinem Tätigkeitsbericht über.

Rückblick und Tätigkeitsbericht

Die letztjährige Generalversammlung fand am 19. Mai 2022 am selben Ort statt. Corona und Pandemie prägten damals die Berichtsperiode. Ein Artikel über die letztjährige Generalversammlung sei auch in der Gewerkschaftszeitung „Le Signal“ erschienen.

Diese Berichtsperiode wird vom Krieg in der Ukraine und dessen Auswirkungen auf Europa und die Welt geprägt.

Nach der letzten Generalversammlung fand am Montag, dem 13. Juni 2022 die Konferenz des Sektors Pensionierte im Casino Syndical in Bonneweg statt, wo die Vereinigung Mersch auch vertreten war. Dem Vorstand der Vereinigung Mersch, welcher auf der Generalversammlung vom 19. Mai

2022 erneuert wurde, war es leider nicht gelungen, einen Ausflug zu organisieren. Nach der Sommerpause nahmen auch Mitglieder am 5. September 2022 am Labor-Day auf dem amerikanischen Militärfriedhof in Hamm teil.

Auf dem Kongress vom 14. und 15. Oktober 2022 wurde eine neue Verbandsleitung gewählt. Kamerad Alphonse Classen wurde die Ehre erteilt, diesen Kongress zu leiten. Am darauffolgenden Wochenende am Sonntag, dem 23. Oktober 2022, wurden die Verbandsmitglieder im Casino anlässlich der Jubiläumsfeier für 50, 60 und 70 Jahre Mitgliedschaft geehrt.

Am 15. Dezember 2022 kam der Vorstand der Vereinigung Mersch in Lintgen zusammen, um verdienstvolle und langjährige Mitglieder, die dem Vorstand angehörten, zu ehren. In dieser Sitzung wurde auch die Generalversammlung vorbereitet. Ursprünglich war diese für den 18. März 2023 vorgesehen. Diese musste dann aber aus terminlichen Gründen erneut

verlegt werden. Kamerad Alphonse Classen bedankte sich zum Schluss bei allen Vorstandsmitgliedern für ihre Mitarbeit.

Kassenlage und Entlastung des Vorstandes

Der Kassenbericht, der von Kamerad Jean-Marie Thoma vorgetragen wurde, war wie auch schon bei seinem Vorgänger sehr ausführlich. Der Kassenstand sei gesund, coronabedingt wurden natürlich auch weniger Vorgänge in den beiden letzten Jahren getätigt. Im Vorfeld der Generalversammlung wurde der Kassenstand bereits von den Kameraden Guy Schiltz und Adrien Primc von der lokalen Aufsicht geprüft und bestätigt.

Wie sein Vorgänger Alex Kohl sei auch Jean-Marie Thoma beim ersten Kassenskontrolltag der Kontrollkommission am 5. Januar 2023 im Casino vorstellig geworden, um die Ausgaben und Einnahmen prüfen zu lassen.

Carlo Woltz von der Überwachung des Landesverbandes überbrachte die

Grüße der Verbandsleitung, bedankte sich beim Vorstand für die Arbeit der letzten Jahre und bei den Anwesenden für ihre Präsenz bei der Generalversammlung und bat die Versammlung dem Kassierer Entlastung zu geben.

Tätigkeitsbericht und Finanzbericht wurden einstimmig von der Generalversammlung angenommen und diesbezüglich Entlastung gegeben.

Referat Verbandsleitung

Als Mitglied der Verbandsleitung und in Vertretung von Georges Merenz überbrachte Georges Melchers die Grüße der Verbandsleitung und des Syndikats Eisenbahnen / FNCTT-FEL-Landesverband des OGBL und beglückwünschte die Vereinigung Mersch zu ihren Aktivitäten. Da am selben Tag auch die Generalversammlung der Vereinigung Luxemburg stattfand, mussten sich die Vertreter der Verbandsleitung die Generalversammlungen aufteilen.

Auf dem Syndikatstag im





Armand Kremer wurde geehrt für 40 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband.

Juli 2022 wurde eine neue Leitung des Syndikats gewählt, wobei er als Präsident gewählt wurde. Im zu Seite stehen Vize-Präsident Patrick Vansteenkiste, Sekretär Josy Bourgraff, Kassiererin Gaby Birtz mit den Beisitzenden Dirk Lorig, Jos Glesener, Freddy Schockweiler und Nico Wennmacher als Vertreter der Pensionierten.

Auf dem Kongress vom 14. und 15. Oktober 2022 wurde auch eine neue Verbandsleitung gewählt, mit Georges Merenz an der Spitze als Präsident; Alain Bonifas - Vize-Präsident; Josy Bourgraff - Generalsekretär; Gaby Birtz - Kassiererin und den Kameraden Georges Melchers, Yves Dondelinger, Freddy Schockweiler, Patrick Vansteenkiste und Nico Wennmacher. Es war ein wichtiger Kongress, wo eine positive Bilanz der bisherigen Zusammenarbeit zwischen dem Landesverband und dem OGBL gezogen wurde und bei welchem u.a. ein Antrag zur Beschleunigung der Integration in den OGBL gestimmt wurde. Im Oktober 2023 wird ein

außerordentlicher Kongress stattfinden, um den Beschluss zu treffen, um als eigenständiges Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesband vom OGBL bei den Sozialwahlen vom 12. März 2024 anzutreten.

Jetzt gilt es alle Kräfte zu bündeln, um die Interessen der Mitglieder bestens zu vertreten. Dazu zählt auch die Erneuerung der Kollektivverträge bei Lux-Tram, CFL Multimodal und CFL Cargo, welche ohne Eingliederung in den OGBL nicht möglich wäre, da man ja als FNCTTFEL-Landesverband keine nationale Repräsentativität habe.

Große Herausforderungen

Gemeinsam müsse man sich einsetzen, um die negativen Auswirkungen der anstehenden Krisen so weit es geht abzufedern. Dies gelte auch für den Erhalt der Kaufkraft und somit für die Erhaltung des automatischen Indexes, welcher seit über hundert Jahren ein wichtiges Element darstellt.

Der OGBL hatte dies bereits bei der ersten Tripartite unter Beweis gestellt und das Abkommen nicht unterzeichnet. Durch gemeinsame Protestaktionen konnte man in den nachfolgenden Verhandlungsrunden Genugtuung bekommen und sogar eine teilweise Anpassung der Steuertabelle erreichen.

Auch sei man froh, dass am 31. März 2023 der neue „Contrat Service public de transports de voyageurs par rail“ unterschrieben wurde, mit einem qualitativen hochwertigen öffentlichen Transport, wo Bahnhöfe mit Personal und auch Züge mit wenigstens einem Zugbegleiter und einem Lokomotivführer besetzt bleiben. Allgemein hat der luxemburgische Staat viel in den öffentlichen Transport investiert. Über die Probleme auf der Nordstrecke braucht man kein Wort mehr zu verlieren. Man kann nur hoffen, dass die ganze Nordstrecke baldmöglichst wieder geöffnet wird.

Die Herausforderungen an das Land und somit an ihre Gewerkschaften seien ge-

waltig und darum sei man sehr bemüht, sich weiterhin für gute öffentliche Dienstleistungen und ein gutes Gesundheitswesen einzusetzen.

Zum Schluss machte Georges Melchers noch den Aufruf auf die 1. Mai Feier des OGBL's in die Abtei Neumünster zu kommen.

Zusammenarbeit mit den OGBL-Sektionen

Präsident Alphonse Classen ging kurz auf den Verlauf der Zusammenarbeit und die geplante Eingliederung des FNCTTFEL-Landesverbandes in den OGBL ein. Da auch auf lokaler Ebene zusammengearbeitet werden muss, nahm er bereits mit der Sektion Uelzechtall des OGBL's Kontakt auf und hatte auch Vertreter ihres Vorstandes zur Generalversammlung eingeladen.

Kamerad Classen erteilte sodann dem Kameraden Jos Consbrück von der Sektion Uelzechtall das Wort, um sich und seine Organisation vorzustellen. Die Sektion Uelzechtall, so Jos Consbrück, freue sich jetzt

schon auf eine gute Zusammenarbeit und heißt bereits jetzt alle Mitglieder der Vereinigung Mersch herzlich willkommen.

Mitgliederehrungen

Auf der Liste der Jubilare standen neben Vitantonio Giampaolo und André Laux für 20 Jahre, Joe Lallemand, Jean-Marie Sidon und Luc Weimerskirch für 30 Jahre, Armand Kremer für 40 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband. Armand Kremer ging in einem Rückblick über seinen Eintritt in den Landesverband und auf die Anfänge der damaligen Hauptberufsgruppe Öffentlicher Dienst beim Landesverband ein.

Verschiedenes

Da nichts unter Verschiedenes zu vermelden war, hob Präsident Alphonse Classen die Generalversammlung auf und lud im Namen des Vorstandes alle Anwesenden auf ein gemeinsames Abendessen ein.

Sekretär Alphonse Classen



FNCTTFEL-LANDESVERBAND - VEREENEGUNG ETTTELBRÉCK

3-Tage Ausflug in den Schwarzwald 20.10 - 22.10.2023

Programm

Freitag 20. Oktober 2023

- 07:00: Abreise in Ettelbrück und Fahrt bis Freiburg (kurze Rast unterwegs)
Ankunft in Freiburg: gegen 12h00
- 14:30: Geführter Stadtrundgang (Dauer ± 1,5 Stunden) anschliessend Freizeit bis 17h00
- 17:00: Weiterfahrt nach Bernau und Einweisung ins Hotel « Gasthof Rössle »
Ankunft im Hotel gegen 18h30
- Am Abend: Gemeinsames Abendessen

Samstag 21. Oktober 2023

- Nach dem Frühstück: Fahrt nach Schaffhausen und Besuch der Rheinfälle
Danach Weiterfahrt nach Radolfzell
- Radolfzell**
Rundherum Seelandschaft, Naturschutzgebiete mit Ried und Wäldern
- und mittendrin: eine lebendige Stadt mit langer Vergangenheit.
Schiffahrt über den Bodensee (Dauer ± 1,5 Stunden)
Rückfahrt zum Abendessen ins Hotel in Bernau



Sonntag 21. Oktober 2023

- Nach dem Frühstück Abfahrt nach Luxemburg - kurze Pause unterwegs in Offenburg oder in Saverne.
Freier Aufenthalt mit Gelegenheit zum Mittagessen.
Danach Rückreise nach Luxemburg
Der Reiseverlauf wird nach Lust und Laune angepasst.

Im Preis enthalten:

Aufenthalt im Hotel « Gasthof Rössle » in Bernau.

Zimmer der gehobenen Kategorie mit reichhaltigem Frühstücksbuffet, Genießerpension (4-Gang Wahlmenü), freie Nutzung des Spa Bereichs, Badetasche mit Bademäntel, Obst und Mineralwasser auf dem Zimmer und WLAN

Preis pro Person

Doppelzimmer: 290,- €

Einzelzimmer: 440,- €

Hotel « Gasthof Rössle »

Wer ins Rössle kommt, der genießt zunächst einmal die Annehmlichkeiten des Hauses - gemütliche Zimmer & Suiten, angenehmes Wellness & Beauty, gutes Essen & Trinken. wer ins Rössle kommt, der muss aber auch hinaus in die Natur des Hoch-tals, wunderbare Luft und Sonne atmen.

Anmeldung

Bis spätestens am 03. Juli 2023 durch Überweisung und Angaben korrekter Namen und Geburtsdatum auf das Konto
BCEE - FNCTTFEL Section Ettelbréck LU56 0019 5955 5676 6000

Achtung
begrenzte Teilnehmerzahl

Der Vorstand



DIKRICH-VEINEN - KLIERF-HOUSEN - KANTON WOOLZ - VEREENEGT SEKTIOUNEN ETTTELBRÉCK



OGBL
LANDESVERBAND
VEREINIGUNGEN NORDEN



Invitatioun **Summerfest**

01.07.2023 • 10 Auer • Centre Culturel, Wëntger (Winorange)

Programm

10h00 Table ronde mam Thema Santé an Logement mat den Invité'en Stéphanie Empain (Déi Gréng), Jean-François Steichen (CSV), Eric Thill (DP) an Carlo Weber (LSAP)

11h30 Apéro-Concert mam Lungo a Mil

14h00 Danzgrupp Zumba Chicas

16h00 Elvis Presley Tribute Artist Steven Pitman

Fir gutt lessen, Gedrénks an flott Stëmmung ass den ganzen Dag gesuergt!

Kanneranimatioun: Clown & Facepainting

Menü „à volonté“: Paella an Grill fir 15€ pro Persoun. Fir Kanner bis 6 Joër ass d'lessen gratis.

Navette : 08h30 Bissen – Kiirch > 08h50 Ettelbruck – Deich > 09h00 Diekirch – Gare
> 09h30 Hosingen – Kiirch > 09h45 Clervaux – Gare

Umeldung: ogblnorden@ogbl.lu

15. Kongress des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB)

Vom 23. bis 26. Mai 2023 fand in Berlin der 15. Kongress des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) statt. Der EGB wurde 1973 gegründet und feiert somit dieses Jahr seinen 50. Geburtstag.

Annähernd 600 nationale Gewerkschaftsdelegierte, darunter die Generalsekretäre und/oder Vorsitzenden von 93 nationalen Gewerkschaftsorganisationen aus 41 europäischen Ländern, 10 sektorale europäische Gewerkschaftsverbände sowie eingeladene Gäste aus Europa und anderen Ländern, nahmen an der Konferenz teil. Dabei sprachen u.a. der deutsche Bundeskanzler Olaf Scholz, der deutsche Bundesarbeitsminister Hubertus Heil, der luxemburgische EU-Kommissar für Beschäftigung und soziale Rechte Nicolas Schmit sowie die Präsidentin der Europäischen Kommission Ursula von der Leyen. Allein diese Präsenz zeigte die Wichtigkeit dieses Kongresses. Die EU-Kommissionspräsidentin ging in ihrer Rede vor allem auf die Rolle der Frauen ein. Dabei lobte Frau von der Leyen die Gewerkschaftsbewegung für ihre Vorreiterrolle bei der Gleichstellung. Der luxemburgische EU-Kommissar für Beschäftigung und soziale Rechte, Nicolas Schmit, betonte seinerseits die Wichtigkeit der kürzlich von der EU beschlossenen Richtlinie zum Mindestlohn. Ferner müsse die Tarifbindung als ein wichtiger Bestandteil fairer Löhne in der EU gestärkt werden.

Luxemburg war bei diesem Kongress vertreten durch Georges Merenz, Präsident des FNCTTFEL-Landesver-



bandes und Vizepräsident des OGBL, Véronique Eischen, Mitglied der Exekutive des OGBL, Jean-Claude Reding, Vizepräsident der Arbeitnehmerkammer Luxemburg (CSL) sowie von Katia Neves, Missionsbeauftragte des gemeinsamen Europasekretariats von OGBL und LCGB (SECEC).

Unter dem Titel „Together for a Fair Deal for Workers“ verabschiedete der EGB-Kongress in Berlin seine Leitlinien für die kommenden vier Jahre. Darüber hinaus standen auch Wahlen auf dem Programm, wo der Chef des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB) Wolfgang Katzian zum neuen EGB-Präsidenten und die Irin Esther Lynch zur Generalsekretärin gewählt worden sind.

Aus aktuellem Anlass wurde am letzten Konferenztag noch eine Resolution

„Streikrecht als universelles Recht“ verabschiedet, da es in einzelnen Mitgliedsstaaten in der jüngeren Vergangenheit immer wieder Bestrebungen gab, das Streikrecht einzuschränken.

Berliner Manifest - verabschiedet vom 15. statutarischen EGB-Kongress

1) Beendigung der Krise bei den Lebenshaltungskosten

Der EGB wird:

- Tarifverhandlungen und sozialem Dialog Vorrang einräumen
- Gewerkschaftskampagnen für reale Lohnerhöhungen, einschließlich des Erreichens des existenzsichernden Lohnniveaus, und für eine Angleichung der Einkommen und Arbeitsbedingungen in ganz Euro-

pa unterstützen

- Alle Formen von prekärer Arbeit mit einem Verbot von unbezahlten Praktika und einem Rechtsanspruch auf unbefristete Verträge und Vollzeitarbeit bekämpfen.
- Gegen Sozialdumping und Betrug kämpfen.
- Stärkere EU-Maßnahmen zur Beseitigung des geschlechtsspezifischen Lohngefälles fordern.
- die EU dazu drängen, Arbeitsplätze und Einkommen durch entscheidende Maßnahmen zu schützen, um die soziale Dimension der Lebenshaltungskostenkrise anzugehen und den Wert der Renten zu schützen und zu verbessern.
- Gegen jede Wiedereinführung von Sparmaßnahmen kämpfen.
- 2) Ein Wandel, der den Ar-

beitnehmern zugutekommt

Der EGB wird:

- Kampagnen zur Arbeitszeitverkürzung unterstützen und die Kontrolle über die Arbeitszeitflexibilität in die Hände der Arbeitnehmer legen.
- Sich für die Rechte von Telearbeitern einsetzen, einschließlich des Rechts auf Abschaltung und eines Verbots der invasiven und respektlosen Überwachung.
- Sich für einen gerechten Übergang einsetzen, um technologische und andere Veränderungen am Arbeitsplatz unter starker Beteiligung der Gewerkschaften zu bewältigen.
- Sich für das Prinzip "Mensch in Kontrolle" einsetzen und ein Recht auf menschliche Entscheidungsfindung am Arbeitsplatz einführen.

- Sich für das allgemeine Recht auf lebenslanges Lernen einsetzen.
- 3) Ein gerechtes soziales und wirtschaftliches Umfeld

Der EGB wird:

- Sich für ein neues Wirtschaftsmodell einsetzen, das die Realwirtschaft, nachhaltiges Wachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen, menschenwürdige Arbeit, gerechte und progressive Besteuerung und Umverteilung in den Mittelpunkt stellt.

- Sich für einen allgemeinen, auf Rechten basierenden Zugang zu qualitativ hochwertigen öffentlichen Dienstleistungen einsetzen und die Rolle des öffentlichen Eigentums befürworten, um einen gleichberechtigten Zugang zu öffentlichen Dienstleistungen für alle besser zu gewährleisten.

- Sich für eine starke europäische Industriepolitik mit umfangreichen und wirksamen öffentlichen und privaten Investitionen einsetzen, die hochwertige Arbeitsplätze und sozialen Fortschritt fördern.

- Sich dafür einsetzen, dass die Qualität der Dienstleistungen gewährleistet ist und dass die Beschäftigten im Dienstleistungssektor ein Recht darauf haben, qualitativ hochwertige Dienstleistungen zu erbringen.

- Sich für eine EU-Währungspolitik einsetzen, die auf Vollbeschäftigung und hochwertige Arbeitsplätze ausgerichtet ist.

- Sich für Gleichberechtigung, Gleichstellung und die Achtung der Diversität am Arbeitsplatz und in allen Lebensbereichen einsetzen, unter anderem durch umfassende Maßnahmen zur Konsolidierung der Gleichstellung von Frauen auf dem Arbeitsmarkt, Arbeitsplätzen



Georges Merenz - Esther Lynch (EGB-Generalsekretärin) - Véronique Eischen

und in der Gesellschaft.

- Sich für die Beendigung des EU-Fiskalpakts und die Reform des Stabilitäts- und Wachstumspakts einsetzen, um mit der Verwirklichung der in der Europäischen Säule der sozialen Rechte enthaltenen Rechte in Einklang zu bringen.

- Fordern, dass Arbeitnehmer-, Gewerkschafts- und soziale Rechte Vorrang vor wirtschaftlichen Freiheiten haben.

- Darauf bestehen, dass alle Formen der öffentlichen Finanzierung und der Unterstützung von Unternehmen mit strengen Auflagen in Bezug auf soziale, steuerliche und ökologische Kriterien versehen werden Formen der öffentlichen Finanzierung und Unterstützung von Unternehmen.

- Sich für die Stärkung des Rechts auf freie Tarifverhandlungen und für eine nachhaltige Sorgfaltspflicht einsetzen, um ein starkes Europa für ein neues wirtschaftliches und soziales Modell der Widerstandsfähigkeit und Zukunftsorientierung, das Europa zu einem starken Partner in der Welt machen.

- 4) Wertschätzung von Frieden, Sicherheit und Überleben

Der EGB wird:

- Sich weiterhin für starke Klimaschutzmaßnahmen durch gerechte

Übergänge auf nationaler, europäischer und globaler Ebene einsetzen.

- Frieden, Demokratie, Menschenrechte und globale wirtschaftliche Gerechtigkeit unterstützen, um wirtschaftliche Sicherheit zu gewährleisten für ArbeitnehmerInnen überall.

- Sich für ein sofortiges Ende des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine einsetzen.

- Für Migranten, Asylsuchende und alle, die unter den Folgen von Krieg, Aggression, Menschenrechtsverletzungen und Klimawandel leiden, kämpfen.

- Seine Kampagne gegen die Rechtsextremen und andere antidemokratische Organisati-

onen verstärken, auch im Vorfeld der Wahlen zum Europäischen Parlament 2024.

- Sich für die Reform der europäischen Institutionen einsetzen, um ein soziales und demokratisches Europa zu ermöglichen.

- 5) Mehr Mitsprache für Arbeitnehmer und Gewerkschaften

Der EGB wird:

- Eine europäische Agenda für die gewerkschaftliche Erneuerung durchsetzen, die Zahl der jungen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer schrittweise erhöhen, die Mitgliederdichte steigern und die Mitgliedsorganisationen dabei unterstützen, die Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu stärken, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und der Stimme der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch Tarifverhandlungen und kollektive Maßnahmen mehr Gewicht zu verleihen, wobei den neuen Arbeitsformen besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

- Die Mitgliedsorganisationen bei der Entwicklung von Erneuerungsstrategien unterstützen, auch durch digitale Ge-

werkschaftsarbeit und die Koordinierung von nationalen und sektoralen Strategien.

- Die Abdeckung der Kollektivverhandlungen steigern und für ein allgemeines Recht auf gewerkschaftliche Organisation, einschließlich des Zugangs zum Zugang zum Arbeitsplatz, das Recht auf Tarifverhandlungen und das Streikrecht.

- Die europäischen Regeln für das öffentliche Beschaffungswesen überarbeiten, um sicherzustellen, dass öffentliche Gelder nur an Organisationen gehen, die die Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte respektieren, mit den Gewerkschaften verhandeln und deren Beschäftigte durch Tarifverträge abgedeckt sind.

- Den europäischen sozialen Dialog fördern und die Achtung der gewerkschaftlichen Aktivitäten und Rechte vertiefen.

- Für eine Demokratie am Arbeitsplatz kämpfen, die auf der kollektiven Verhandlungsmacht der Gewerkschaften beruht und die Rechte auf Unterrichtung, Anhörung und Beteiligung am Arbeitsplatz respektiert.

Text: Josy Bourgraff & EGB
Fotos: EGB



Jean-Claude Reding - Katia Neves - Véronique Eischen - Georges Merenz



THE VOICE OF THE
WORKERS WHO
MOVE EUROPE.

Un message de soutien du 15e Congrès de la CES contre la poursuite de la libéralisation du rail et les attaques contre le fret ferroviaire français.

26 mai 2023

En date du 26 mai, le 15e Congrès de la Confédération européenne des syndicats (CES) a envoyé un message retentissant de soutien aux cheminots français dans leur résistance contre le démantèlement de SNCF Fret, la filiale de fret et de logistique de la société nationale des chemins de fer français.

Les 600 délégués, représentant les 93 confédérations syndicales nationales et 10 fédérations syndicales européennes, se sont levés avec Roman Hebenstreit, président de Vida, pour condamner la poursuite de la libéralisation dogmatique du rail en Europe au détriment direct des salaires et des conditions de travail des travailleurs et a adopté la motion « Fret SNCF : quand le dogme de la concurrence démantèle la transition énergétique ».

Cela découle directement de la motion adoptée lors du 6e Congrès ordinaire de l'ETF il y a 12 mois à Budapest, où l'ETF s'est positionnée sans équivoque

contre les tentatives de la Commission européenne et des États membres individuels de démanteler et de privatiser les compagnies ferroviaires au détriment de leur utilité en tant que service publique.

La Commission européenne enquête actuellement sur l'entreprise publique de fret ferroviaire française pour des aides d'État accordées entre 2007 et 2019 lorsqu'elle était une entreprise publique, notamment l'annulation de 5,3 milliards d'euros de dette ainsi que l'injection de capital de 170 millions d'euros réalisée lorsque Fret SNCF a été transformée en société commerciale en 2020.

Le gouvernement français n'attend pas la décision de la CE et prépare déjà un scénario de discontinuité du Fret SNCF pour « sauver le transport public de marchandises ». La discontinuité serait une catastrophe pour le transport ferroviaire de marchandises en France et ses travailleurs. Cela signifierait la liquidation de l'entreprise, la suppression de 500 emplois et

l'abandon de 30 % du trafic.

Face à la crise climatique, et malgré leurs déclarations climatiques concernant le transfert modal du transport de marchandises et l'intermodalité, la Commission européenne a plutôt décidé d'attaquer les États qui soutiennent le mode de transport de marchandises le plus durable - la Commission européenne a lancé une enquête similaire contre DB Cargo en Allemagne.

Cette approche repose sur la conviction dogmatique et infondée que le marché peut mieux servir l'intérêt public. Ceci, malgré le fait que la libéralisation du secteur ferroviaire menée par la Commission européenne en 2007 a entraîné une diminution marquée de la quantité relative de fret transporté par chemin de fer, sans parler de la détérioration de l'infrastructure ferroviaire, des opérations, de la sécurité, et surtout le tout, dans la qualité du travail dans le transport ferroviaire.

Les transports ne peuvent pas devenir et ne deviendront pas un

secteur durable sans un financement suffisant et adéquat, et, de plus, il ne peut y avoir de transition réussie dans les transports sans ses travailleurs. Cette poursuite dogmatique de la libéralisation et des attaques contre les entreprises publiques se fait au détriment direct des utilisateurs et des travailleurs en particulier. Cet épisode souligne également l'engagement de la Commission européenne à résoudre le problème omniprésent du manque de travail décent dans le rail et les transports en général (sans parler de son engagement concernant le changement climatique) - aucun engagement du tout.

La CES s'est clairement engagée à faire preuve de solidarité et de coopération avec les travailleurs des transports d'Europe dans leur lutte contre les politiques qui se font au détriment des travailleurs des transports. Avec ce soutien, l'ETF s'efforce de faire en sorte que le transport ferroviaire soit un service public digne d'une Europe équitable et durable.

Text : ETF



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

--.06.2023

Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG – Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen **Stimmen Sie gegen die Zulassung von überlangen und überschweren Lkw in Europa**

Persönliche Anrede,

in der EU-Kommission gibt es erneut Pläne, übergroße Lkw – sogenannte Gigaliner oder Riesen-Lkw – europaweit zuzulassen. Dafür will sie bereits im laufenden, zweiten Quartal 2023 Vorschläge für eine Ausweitung der Maße und Gewichte von schweren Nutzfahrzeugen vorlegen. Gebündelt mit anderen Maßnahmen im „Greening Freight Package“ soll der Eindruck erweckt werden, Riesen-Lkw seien ein Beitrag zum Klimaschutz und die Lösung für Verkehrsprobleme. Doch das Gegenteil ist der Fall: Überlange und überschwere Lkw sind klimaschädlich, gefährlich und teuer.

Bitte lassen Sie nicht zu, dass die Kommission mit diesem Vorschlag ihre eigenen Green-Deal-Ziele konterkariert!

Riesen-Lkw bringen enorme Nachteile für

- **Klimaschutz:** Riesen-Lkw erhöhen die CO₂-Emissionen, denn pro Tonne Ladung sinken die Transportkosten. Dadurch wird der Straßengüterverkehr noch billiger, Güter werden von der klimaschonenden Schiene zurück auf die Straße verlagert und zusätzliche Transporte angereizt. Das ist völlig kontraproduktiv und unnötig, denn schon normale Lkw sind fast nie komplett beladen.
- **Beschäftigung:** Riesen-Lkw gefährden tausende Arbeitsplätze bei den europäischen Güterbahnen. Aber auch die Beschäftigten im Straßengüterverkehr haben nichts von Riesen-Lkw: Bei ihnen wird die Verantwortung für noch längere und schwerere Fahrzeuge abgeladen. Obendrein gibt es nicht mal genügend Parkplätze für normale Lkw und ein Gigaliner würde gleich zwei belegen.
- **Verkehrssicherheit:** Durch Riesen-Lkw dauern Überholvorgänge länger und auch beim Abbiegen, auf Kreuzungen, in Kreisverkehren und Autobahn-Anschlussstellen sind sie eine noch größere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer als normale Lkw. Längere Räumzeiten auf Bahnübergängen sind ein zusätzliches Sicherheitsrisiko. Und je schwerer der Lkw, desto gravierender die Unfallfolgen.

EU-Kommission legt Grundlagen der Vergaben im Öffentlichen Verkehr neu aus - und isoliert sich damit völlig

Es hört sich ja etwas trocken und bürokratisch an, wenn die EU Kommission eine neue Interpretation der EU Verordnung 1370/2007, oder kurz gesagt der sog. PSO-Verordnung vorlegen will. Deshalb muss das erst einmal kurz erklärt werden. Diese EU Verordnung regelt grob gesagt, wie in Europa Leistungen des ÖPNV und SPNV vergeben und betrieben werden dürfen. Im ÖPNV sind dies drei Möglichkeiten.

1. Erbringung von Verkehren durch Eigenbetriebe der Kommunen mit möglichem Verlustausgleich;
2. Konzessionsvergaben profitabler Verkehre an Unternehmen;
3. Vergabeverfahren (zumeist Ausschreibung) defizitärer Verkehre mit Kostenausgleich.

Im SPNV sind das folgende wesentliche Möglichkeiten:

1. Beauftragung eines Unternehmens zur Erbringung des Eisenbahnverkehrs (z. B. in Österreich die ÖBB)
2. Betrieb profitabler Verkehre durch Unternehmen (in Deutschland ausschließlich Fernverkehr)
3. Vergabeverfahren (zumeist Ausschreibung) defizitärer Verkehre mit Kostenausgleich.

Bereits im Jahr 2022 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Auslegung der PSO-Verordnung gemacht, in dem künftig der Wettbewerb im Eisenbahnverkehr alle anderen Möglichkeiten verdrängen soll. Das heißt, dass langfristige Verträge mit Staatseigenen Unternehmen zur Erbringung von Eisenbahnverkehren künftig fast unmöglich wären. Aus Sicht von mobifair und aller Fachverbände, Gewerkschaften aber auch aus Sicht vieler Mitglieder des EU Parlamentes geht das weit über die tatsächlichen Inhalte der PSO-Verordnung hinaus.



Für jeden einzelnen Verkehr müsste untersucht und bewiesen werden, dass die Leistung nicht im Wettbewerb erbracht werden kann. Für die Verkehrsplanung und auch zur Weiterentwicklung des Eisenbahnverkehrs in Anbetracht des EU-Green Deals wäre das ein Desaster!

Doch auch im ÖPNV würde mit dieser Argumentation die Situation für eigene Unternehmen der Kommunen schwieriger. Denn das Dogma der EU Kommission, den Wettbewerb über alles Andere zu stellen, würde auch hier vermutlich gravierende Auswirkungen haben. mobifair e. V. hat zu diesem Thema selbst an einer Anhörung der EU-Kommission im vergangenen Jahr teilgenommen. Im Anschluss daran zeigte sich Dirk Schlömer, mobifair Vorstand und auch Vorsitzender des ÖPNVAusschusses beim Dachverband der EU-Verkehrsgewerkschaften ETF, enttäuscht über die harte Position der EU-Kommission. „Ziel für den Öffentlichen Nahverkehr ist der beste und leistungsstärkste Nahverkehr, nicht der stärkste Wettbewerb. Die Position der Kommission

ist falsch und sie deutet in die PSO-Verordnung Inhalte hinein, die es so ausdrücklich nicht gibt!“

Aus diesem Grund haben im vergangenen Jahr die Europäischen Verkehrsgewerkschaften mit ihrem Dachverband der ETF, aber auch die Arbeitgeberverbände unter dem Dach der CER, gemeinsam mit vielen Nationalstaaten gegen die EU-Kommission Stellung bezogen. Auch das Europäische Parlament stellte sich gegen die Position der EU-Kommission. Nach dieser überwältigenden Kritik von allen Seiten, zog die EU-Kommission den ersten Entwurf wieder zurück und entwickelte einen Neuen. Doch anders als beim ersten Mal, wurde dieser erneute Entwurf weder dem EU Parlament, noch den Verbänden zur Beratung vorgelegt.

Neben den inhaltlichen Differenzen ist das ein weiterer Skandal. Am 28. Februar demonstrierte die ETF mit ihre Mitgliedsgewerkschaften vor dem Europäischen Parlament um im Vorfeld der Sitzung des Verkehrsausschusses (TRAN) ihrem Unmut über die Behandlung durch die EU-Kommission Luft zu machen. Zahlreiche Abgeordnete kamen ebenfalls zur

Demo und teilen die Sorgen der Gewerkschaftler. Jolanta Skalska, Internationale Sekretärin der EVG, Mitglied im Vorstand der ETF Eisenbahnsektion und mobifair-Präsidiumsmitglied unterstrich, dass die Kommission hier ihre Kompetenzen eindeutig überschreitet. Sie monierte auch die undemokratische Verfahrensweise und appellierte an das Europäische Parlament, entschlossen zu handeln. „Das Europäische Parlament als eine demokratisch gewählte Institution muss sicherstellen, dass die PSO-Auslegungsleitlinien den Inhalt der PSO-Verordnung respektieren und den rechtlichen Rahmen für die Organisation des öffentlichen Verkehrs nicht untergraben. Das Parlament muss die Europäische Kommission verpflichten, auf die von den Interessengruppen des Sektors geäußerten Bedenken einzugehen und die volle Transparenz über die Inhalte des Konsultationsprozesses herstellen.“ Am 02. März stellte die Vertreterin der EU-Kommission den Entwurf der neuen Interpretation dem EU-Verkehrsausschuss (TRAN) vor, ohne jedoch das Papier selbst auszuhändigen. Karina Delli, Vorsitzende des TRAN, Frankreich, Fraktion der Grünen, monierte dies umgehend und stellte fest: „Unsere (Parlament) Aufgabe ist es, Gesetze zu erlassen und nicht die der Kommission.“ Sie stellte darüber hinaus fest, dass die Interpretation der EU-Kommission keinerlei Rechtsbindung habe und dieser Umgang mit dem Europäischen Parlament völlig unakzeptabel wäre. Fast alle Wortmeldungen von Abgeordneten unterstützten diese Position. Letztlich bleibt uns die Hoffnung, dass eine Interpretation der EU-Kommission, die niemand inhaltlich bislang teilt und die offiziell keinerlei Rechtsbindung hat, nach ihrer Veröffentlichung auch dort landet, wo sie nach Auffassung von mobifair und der EVG hingehört, nämlich in den Papierkorb!

Reiner Bieck, Vorsitzender des mobifair Präsidiums

Was hast du gemacht, bevor du Vorsitzender des mobifair-Präsidiums wurdest?

Ich habe im August 1979 bei der S-Bahn in Berlin meine berufliche Laufbahn bei der Eisenbahn begonnen. Dort habe ich bei der Fahrzeuginstandhaltung gearbeitet, bevor ich Lokführer und Lehrlokführer wurde. 1989 bin ich hauptamtlicher Gewerkschaftssekretär bei der GdE geworden, später dann bei der GdED/TRANSNET/EVG. In dieser Zeit war ich für unterschiedliche Bereiche verantwortlich, z. B. für die Unternehmen außerhalb der DB AG und die Fachgruppen. Ich war Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands. Seit 2015 bin ich bei der DEVK beschäftigt und im Rahmen meiner Tätigkeit für den Verkehrsmarkt zuständig. Ich berate den Vorstand zu unterschiedlichen Themen der Verkehrsbranche.

Wie bist du zu mobifair gekommen?

Ich kann sagen, dass ich eines der Gründungsmitglieder von mobifair bin. In meiner damaligen Tätigkeit als Vorstand der EVG, haben wir das Thema, die Verschärfung des Wettbewerbs im ÖPNV, immer wieder auf der Tagesordnung gehabt. Lohndumping und maximale Ausbeutung der Kolleginnen und Kollegen standen leider immer wieder zur Diskussion. Das Ziel war es, ein Regulativ dagegen zu stellen. Jemanden der diese Missstände, ohne mit der Wimper zu zucken, öffentlich macht. Deshalb hatte die Gründung von mobifair meine absolute Unterstützung.



Warum ist mobifair wichtig und was ist deine Motivation dich bei mobifair aktiv zu engagieren?

Der unfaire Wettbewerb ist noch immer existent. Noch immer sind es vorwiegend die Lokführer*innen, Zugbegleiter*innen, Busfahrer*innen die im täglichen Kundenkontakt die Fehlentscheidungen des Managements aushalten müssen. Sie sind es aber auch, die dafür sorgen, dass der Betrieb weiter funktioniert. Der Verkehr am Rollen bleibt. Leider gibt es noch immer viel zu viele „schwarze Schafe“ in der Branche. Diese Unternehmen sind offenbar der Meinung, sich auf den Knochen der Kolleg*innen eine goldene Nase verdienen zu dürfen. Genau diese Ausbeuter müssen wir auf die öffentliche Bühne holen und die dubiosen Machenschaften offenbaren. Genau dafür ist mobifair heute und Morgen verdammt wichtig.

Welche Themen stehen, deiner Meinung nach, in nächster Zeit nach im Fokus des Vereins?

mobifair muss, trotz momentan geringer Kapazitäten, dafür sorgen, dass die Arbeit in der Mobilitätsbranche erträglich bleibt. Der Verein muss weiterhin, der Garant für fairen Wettbewerb bleiben. Die Bekanntheit in der Branche muss weiter steigen.

Dabei ist das Thema Ausbildungsqualität auch eine Baustelle. Ein nicht neues, aber immer aktueller werdendes Thema, ist die demographische Situation in den Betrieben. Hier wird mobifair auch ein Betätigungsfeld bekommen. Beispielsweise Rentner die mit 70 Jahren auf dem Bus sitzen und Geld dazu verdienen müssen, um einen schönen Lebensabend zu haben. Das kann es ja nicht sein.

Wo siehst du mobifair in fünf Jahren?

mobifair e.V. ist in fünf Jahren noch bekannter in der Verkehrsbranche. Das Thema Lokführerausbildung und einheitliche Qualifikationsstandards werden von mobifair hoffentlich nur noch kontrolliert, statt sie einfordern zu müssen. Da sie durch- und umgesetzt wurden. Der Vergabekalender ist nur noch halb so lang, weil unsere Diskussionen und Dialoge mit den Aufgabenträgern Wirkung gezeigt haben. Ansonsten sind und bleiben wir ein Garant für fairen Wettbewerb und gerechte Wettbewerbsbedingungen.

USIC: 59. Generalversammlung der Eisenbahnersportverbände in Hendaye

Die 59. Generalversammlung der Eisenbahnersportverbände fand vom 13. bis 26. Mai 2023 in Hendaye (Frankreich) statt. Im Vordergrund der Generalversammlung standen dabei die Statutenänderungen. Die CFL war vertreten durch Josy Bourgraff der seit letztem Jahr ebenfalls als Kassenprüfer der USIC fungiert.



Von den sechzehn Mitgliedsverbänden waren elf anwesend, Kasachstan und Großbritannien, die ihre Mitgliedsbeiträge noch nicht bezahlt haben, fehlten ebenso wie Russland und Weißrussland, die derzeit suspendiert sind. Indien wurde von Frankreich vertreten.

Nach dem traditionellen Abspielen der USIC-Hymne begrüßten der amtierende USIC-Präsident Christophe Parel und Gérard Labonne, Präsident des Komitees SEM (Sud Est Méditerranée) und Gastgeber der Generalversammlung, alle Anwesenden. Als dann wurden die Be-

richte der letztjährigen Generalversammlung, den USIC-Vorstandssitzungen sowie der CTT-Sitzung vom Januar 2023 allesamt einhellig angenommen. Unter Punkt 4 der Tagesordnung wurden der Tätigkeitsbericht vom Generalsekretär Miroslav Kaprálek sowie der Finanzbericht vom Schatzmeister Peter Lienhard vorgetragen. Die Kassenprüfung wurde von Ernst Sternad (Österreich) und Josy Bourgraff am Vortrag durchgeführt. In seinem Bericht bestätigte Josy Bourgraff die einwandfreie Kassenführung des Eidgenossen. Die verschiedenen Berichte wurden ohne Gegenstimme angenommen. Das Budget

für das Jahr 2024 wurde ebenfalls einstimmig genehmigt. Änderungen der Statuten und ihre Anhänge, der internen Geschäftsordnung sowie der Sportordnung Als Nächstes standen dann Änderungen der Statuten und ihre Anhänge, der internen Geschäftsordnung sowie der Sportordnung auf der Agenda. Vor allem mit dem folgenden Punkt 1 will die USIC versuchen, den Rückgang bei den Mitgliederländern, den Problemen bei der Organisation von USIC-Meisterschaften, der sinkenden Zahl der Teilnehmer an den Wettkämpfen und vor allem den finanziellen Problemen der meisten

Mitgliedsländer entgegenzuwirken.

Folgende Änderungen wurden dann auch ohne größere Diskussionen angenommen:

1. Änderung der Gebühren und Beiträge
 - Erhöhung der Teilnahmegebühr pro Teilnehmer von 15 € auf 30 € pro Tag, das jedes Land an den Organisator einer USIC-Meisterschaft im Falle einer Teilnahme zahlen muss
 - Ab 2028 Erhöhung der Teilnahmegebühr pro Teilnehmer auf 50 € pro Tag für den Fall, dass ein Land keine USIC-Meisterschaft organisiert
 - Erhöhung des Beitrags pro Teilnehmer von 15

€ auf 20 € pro Tag, der durch die USIC bezahlt wird

- Abschaffung der Aufnahmegebühr von 4.000 € für Neumitglieder
- 2. Hinzufügung des folgenden Artikels in den Statuten betreffend die Suspendierung eines USIC-Mitglieds
In ganz außergewöhnlichen Fällen kann die Generalversammlung auf Vorschlag des Vorstandes die Suspendierung der Mitgliedschaft eines USIC-Mitglieds beschließen. Während dieser Zeit werden dem Mitglied die Rechte und Pflichten eines USIC-Mitglieds entzogen.



CTT-Vorsitzenden werden vereinheitlicht. Die Kandidaten werden für eine Amtszeit von zwei Jahren gewählt und können anschließend immer wiedergewählt werden.

7. Änderung der Anzahl der Medaillen
 - Im Tischtennis und beim Orientierungslauf wird die Anzahl der Medaillen erhöht, weil es in beiden Sportarten mehr Disziplinen gibt
8. Wirksame der Änderungen: 1. Januar 2024

USIC-Meisterschaften

Der nächste Tagesordnungspunkt war ein Rückblick auf die USIC-Meisterschaften im Cross-Country, Sportangeln, Tischtennis und Skilanglauf. Der Bericht über die Sportangelmeisterschaft war besonders erfreulich, da diese Meisterschaft bekanntermaßen von Luxemburg gewonnen wurde.

Sodann wurden die im Jahr 2023 noch ausstehenden USIC-Meisterschaften vorgestellt und es kam zur Auslosung der Gruppen bzw. der Startreihenfolge.

1. Finalrunde im Fußball in Alben (Bulgarien) vom 05.06. - 11.06.2023
 - Gruppe A: Bulgarien, Frankreich, Tschechien und Deutschland
 - Gruppe B: Slowakei, Indien und Dänemark
2. Bowling in Berlin vom

19.07. - 23.07.2023
3. Radmeisterschaften in Mols Bjerger (Dänemark) vom 07.09. - 11.09.2023

Startreihenfolge:
1) Tschechien - 2) Frankreich - 3) Dänemark - 4) Großbritannien (in der Schwebe) - 5) Indien - 6) Bulgarien - 7) Luxemburg - 8) Schweiz

Programm:
08.09: Mannschaftszeitfahren

09.09: Einzelzeitfahren
10.09: Straßenrennen

4. Tennis in Albena (Bulgarien) vom 18.09. - 24.09.2023

Gruppe A: Bulgarien, Frankreich, Schweiz und Deutschland

Gruppe B: Indien, Österreich, Tschechien und Slowakei

5. Sportschießen in Saint Mandrier (Frankreich) vom 17.10. - 21.10.2023

Teilnehmende Länder: Österreich, Tschechien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Indien, Luxemburg, Schweiz und eventuell Polen

Anschließend wurden die USIC-Meisterschaften für die Jahre 2024 und 2025 vorgestellt.

USIC-Meisterschaften 2024

Futsal in Kutná Hora (Tschechien) vom 22.04 - 26.04

Orientierungslauf in Celerrina (Schweiz) vom 08.08

- 12.08
Volleyball in Schwerin (Deutschland) - Datum bleibt noch zu bestimmen
Marathon - eventuell im Oktober in Sofia (Bulgarien)

Badminton in Polen - Datum und Ort bleiben noch zu bestimmen

Basketball: Im Moment hat sich leider noch kein Organisator für dieses Turnier gefunden. Des Weiteren sind erst vier Länder interessiert, an dem Turnier teilzunehmen.

USIC-Meisterschaften 2025

Golf in Tschechien - Datum und Ort bleiben noch zu bestimmen

Leichtathletik in Frankreich - Datum und Ort bleiben noch zu bestimmen

Schach in Frankreich - Datum und Ort bleiben noch zu bestimmen

Ski Alpin - vorgesehen, aber noch kein Organisator

Eventuell Fußball Qualifikationsturnier.

Nächste Kongresse

Der letzte Punkt auf der Tagesordnung waren die bevorstehenden Kongresse. Der 60. Kongress findet nächstes Jahr in Gaeta (Italien) statt und der 61. Kongress wird 2025 in Bratislava (Slowakei) abgehalten.

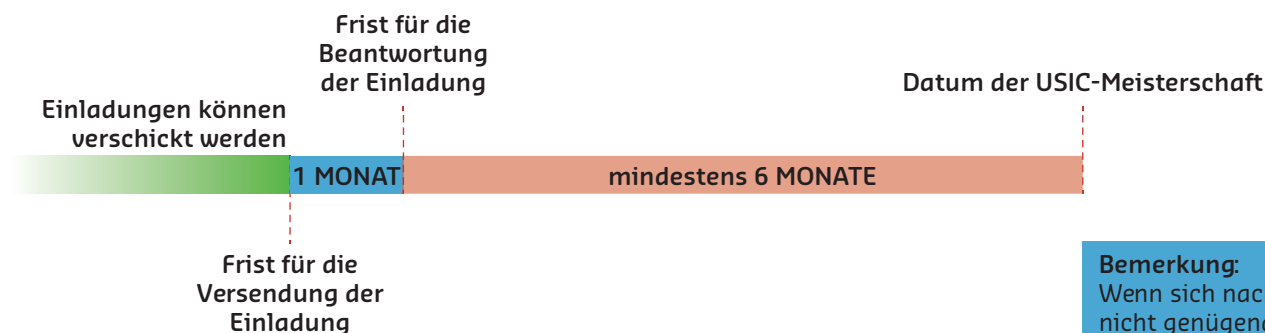
Josy Bourgraff

3. Änderungen in der Zusammensetzung und Wahl der CTT
 - In Zukunft setzt sich die CTT wie folgt zusammen:
 - dem Vorsitzenden
 - 4 Mitgliedern, die in Zukunft bei der Generalversammlung gewählt werden
4. Änderung der Regel für die Annahme von Beschlüssen der CTT
 - Zur Annahme eines Beschlusses ist die einfache Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder erforderlich.

5. Annullierung der Verpflichtung zur Organisation eines Ausfluges bei einer USIC-Meisterschaft
6. Vereinheitlichung der Regelung der Amtszeiten
 - Die Amtszeiten für den Präsidenten, den Vizepräsidenten, den Generalsekretär, den Schatzmeister und den

Änderung im Meldeverfahren für eine USIC-Meisterschaft

In Zukunft wird das Meldeverfahren für eine USIC-Meisterschaft wie folgt vereinheitlicht



Bemerkung:
Wenn sich nach Ablauf der Anmeldefrist nicht genügend Länder angemeldet haben wird die Meisterschaft auf das nächste Jahr verschoben.

38. Internationale Stroosselaf fir Eisebunner



Zu Feelen

Association Sportive des Chemins de Fer Luxembourgeois

Date: Samedi le 08.07.2023
Lieu: Feelen
Départ: 10h00
Ecole Nationale des Sapeurs Pompiers
25 Rue De La Wark, L-9175 Niederfeulen
US Feulen
44B Route de Bastogne, L-9177
Niederfeulen
Inscriptions: de préférence à l'avance :
Mail: luc.scheer@cfl.lu ou scheluc33@gmail.com
Tel.: 4990-5884 (Luc Scheer)
au Départ à partir de 09.00 hres

Frais d'inscription: 8,- €

Participants: Coureurs corporatifs et loisirs
Distances: 10 km pour les adultes
Parcours: Piste cyclable
Ravitaillement: Boissons au km 5 et à l'arrivée
Remarques: Seulement les agents CFL
peuvent devenir champion(ne)
10 km course sur route.

L'organisateur décline toute responsabilité en cas de vol et d'accident
Les coureurs s'engagent à respecter le Code de la Route

Remise des prix: Vers 11h30 - buvette US Feulen



Championnat



Vendredi 7 juillet 2023
à 17:30 heures

TOURNOI ÉCLAIR

Terrain du U.S. Sandweiler
(terrain synthétique)

Ambiances; Grillades et Boissons

Équipes participantes

AS CFL Gare Bettembourg
FC CFL Ateliers Luxembourg
FC CFL Fahrpersonal 58
FC CFL Gare Rodange
FC CFL Zwickau
FC CFL Garage (BU)
CFL RH
CFL PI

Réckbléck op d'Reckronn vun der Saison 2022/2023 vum FC Eisebunn 97 :



Iewescht Rei : Dresch Claude (Spillertrainer), Thill David, Mertz Laurent, Canelas Mike, Da Rocha Mariano Pedro, Conceição Pereira Stéphane, Machado Dany, Pepin Patrick, Azevedo Pereira Gunter

Ennescht Rei : Moreira Tomé Tiago, Bauer Bob, Gilbertz Tommy, De Barros Michael, Sequeiros Bernert, Soares Garcia Jordy

Photo : JC Dresch



An der 2. Divisioun vum Championnat FCL konnten mir och no der Réckronn eng gutt 4ten Platz vun 8 Equippen am Schlussklassement beleëen, dat mat 6 gewonnenen Matcher, 2 gläich gespillten Matcher an 6 verlueren Matcher. Eist Golverhältnis war 22:29 also haten mer eng Golddifferenz vun - 7. Domadder konnten mir am 4ten Essai an deenen leschten 12 Joer no vilen Op- an Ofstigen endlech an der 2. Divisioun dran bleiwen an deementspriedend eis positiv sportlech Weiderentwécklung iwwert déi läscht Joren bestätegen !

An der Coupe de Consolation FCL sinn mer dës Saison bis an d'1/2-Finall komm, leider koun et dunn zu engem batteren Aus mat 0:2 géint den FC AVL, eng Equipe géint déi mer während der Saison 3x (2x am Championnat an 1x am Frëndschaftsmatch) kloer konnten gewinnen, mee d'Coupe huet jo bekanntlech ëmmer Iwwerraschungen parat an hier eegen Gesetzer, och bei eis am Betribsfussball. D'Saison 2022/2023 hunn mer mat engem flotten an animéierten Frëndschaftsmatch géint den Service PI CFL ofgeschloss. Dësen Match konnten mir mat 5:4 fir eis entscheeden (Goaler

FC Eisebunn 97 : Dresch Claude, Ferreira Clemente Kevin, Drouet Jerry, Grün Cédric, Saurfeld Sam / Goaler Service PI CFL : 4x Bahovic Aldin).

Freides den 07.07.2023 ab 17:30 organiséieren mir och den CFL Championnat zu Sandweiler, kommt och do bis laanscht fir eis als Veräin ze ënnerstëtzen !

Dir kennt eis Aktivitéiten an Resultater och op www.fceisebunn97.com, www.fupa.net/club/fc-eisebunn-97, Facebook an Instagram suivéieren.

Claude Dresch (Vice-Präsident + Coach)

Impressionen (92)

Die Staatsbahn der Vatikanstadt

Die Bahn mit der kürzesten Gleisanlage der Welt

Der kleinste Staat der Welt ist auch der „allerheiligste“: Mit nur rund 44 Hektar Fläche oder 0,44 Quadratkilometer führt der Vatikan, das Land der Katholika, die Liste der kleinsten Länder an. Die Wahlmonarchie-Enklave mit ca. 1.000 Einwohnern mitten in Italien ist außerdem der einzige Staat der Welt, dessen Amtssprache Latein ist.



Viele unter uns wissen wohl kaum, dass der Zwergstaat über die kleinste Eisenbahn der Welt verfügt. Die Eisenbahn im Vatikan umfasst 400 Meter Streckenlänge, ein Tor, ein Viadukt, ein Tunnel und ein Bahnhof.

Im 19. Jahrhundert ließ der damalige Kirchenstaat erste Eisenbahnstrecken auf seinem Territorium konzessionieren und bauen - Vorläufer der Staatsbahn im Vatikanstaat. Damals wurde mit Zustimmung des Papstes die Erlaubnis für den Bau von Eisenbahnverbindungen von Rom an die neapolitanische Grenze bei Ceprano sowie nach Civitavecchia, Ancona und Bologna erteilt. Eine erste Teilstrecke wurde 1856 in Betrieb genommen.

Als Italien den Kirchenstaat 1870 endgültig beseitigen konnte, gingen die Eisenbahnlinien an den neuen Staat über und die „Heiligen Väter“ begaben sich in Isolation in den Vatikan. Erst durch den Lateranvertrag von 1929 erkannte Italien die Vatikanstadt als eigenen Staat an und gestand in Artikel 6 des Lateranvertrages dem Vatikan zu, einen Eisenbahnanschluss an das italienische Eisenbahnnetz und auf seinem Boden einen Bahnhof zu errichten.

Der Anschluss erfolgte im römischen Bahnhof Roma San Pietro als Abzweig von der Bahnstrecke Rom nach Viterbo. Die Arbeiten wurden unter der Regie des Königreichs Italien durchgeführt. Erstmals erreichte im März 1932 eine Lokomotive den Vatikan. Am 12. September 1934 wurde das für den grenzüberschreitenden Verkehr erforderliche Übereinkommen zwischen dem Vatikan und der italienischen Eisenbahn geschlossen und Italien übergab die technischen Anlagen auf dem Gebiet des Vatikans.



Die nicht elektrifizierte Bahnanlage der Vatikanischen Staatsbahn ist recht einfach. Die Zufahrt führt durch ein Eisenbahntor, welches abgeschlossen ist und nach Bedarf für den Zugverkehr geöffnet wird. Das Tor besteht aus zwei Flügeln, die auf Schmalspur-Fahrgestellen mit einer Spurweite von 480 mm Gleisende sind es etwa

300 m, die Gesamtlänge der Gleisanlagen beträgt etwa 860 m. Unmittelbar hinter dem Tor beginnt bereits der Bahnsteig, an den auch das Bahnhofsgebäude grenzt.

Der Bahnhof „Città del Vaticano“ weist zwei parallele Gleise auf. Abzweigend gibt es zwei kurze Stumpfgleise, auf denen Güterwagen für den Güterumschlag abgestellt werden

können. Die Weichen der Anlage werden von Hand gestellt. Um ein Rangieren überhaupt zu ermöglichen, musste das Ausziehgleis am Kopfende des Bahnhofs in einem 97 m langen Stumpftunnel verlegt werden.

Das Bahnpersonal gehört nicht zum Vatikan, sondern wird von der italienischen Eisenbahn gestellt, welche auch Zugverkehr und Infrastruktur verwaltet. Es besteht eine Telefonverbindung zum benachbarten Bahnhof Roma-San Pietro. Seit 2015 werden Touristenzüge bis an die Umfassungsmauer des Vatikans herangeführt, ansonsten verkehren bei Bedarf noch Güterzüge. Der Vatikan besitzt kein eigenes Rollmaterial und seine Eisenbahnanlagen liegen bei der „heiligen“ Verwaltung für Handelsgüter und für technische Dienstleistungen.

Es handelt sich wohl um die Staatsbahn mit der kürzesten Gleisanlage der Welt und ohne eigenes Eisenbahnunternehmen.



Pierre Buchholz
Fotos: Infotel/Archives