

## Abschluss Foodtruck-Tour 2023



Am 25. Juli stand die letzte Station der diesjährigen Foodtruck-Tour auf dem Programm.

Seiten 14, 15

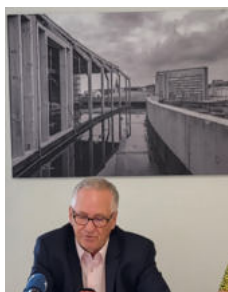
Das alte CFL-  
Verwaltungsgebäude hat  
endgültig ausgedient



Ersetzt wird es durch ein  
neues Gebäude...

Seiten 11-13

„Aktion Öffentlichen  
Transport“



Die diesjährige Presse-  
konferenz der Aktioun  
Öffentlichen Transport  
(AÖT) fand am 20. Juli  
statt

Seite 16-18

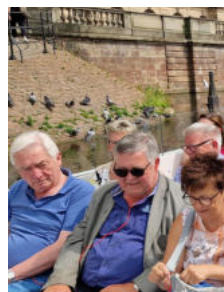
Antworten der  
Dienststellenleiter GI/EI  
und GI/MI



Am 06. Juli 2023 trafen  
sich die Direktion GI  
zusammen mit den Per-  
sonalvertretern

Seiten 21, 22

Urlaubsreise  
ins Elsass



32 Verbandsmitglieder  
samt Familienangehöri-  
gen nahmen....

Seiten 34, 35

Championnat  
CFL 2023



Den 7 Juli 2023 huet den  
FC Eisebunn 97...

Seite 38



Josy  
Bourgraff  
Secrétaire  
général

## Quo vadis Cargocenter

Anfang August wurde bekannt, dass Luxair sich nach fast 50 Jahren vom Cargocenter trennen wird, um sich zukünftig ausschließlich auf das Airline-Geschäft zu konzentrieren.

Im Moment ist LuxairCARGO ist der führende Luftfrachtanbieter am Flughafen Luxemburg und belegt den achten Platz unter den größten Luftfrachtumschlagplätzen in Europa. Das Unternehmen hat eine Kapazität von 1.200.000 Tonnen pro Jahr, die noch weiter ausgebaut werden kann, und bedient alle Fracht- und Flugzeugkategorien. Dabei sind die integrierten Prozesse vom Flugzeug zum Lkw und umgekehrt ein einzigartiger und geschätzter Vorteil von LuxairCARGO.

Der Verwaltungsrat von Luxair hatte bereits im Mai beschlossen, nicht mehr an der öffentlichen Ausschreibung teilzunehmen, bei der zwei Gesellschaften gesucht werden, die das Frachtmanagement für die kommenden sieben Jahre übernehmen sollen. Dabei müssten die neuen Betreiber viel Geld in das Cargocenter investieren, da dieses weiter ausgebaut und modernisiert werden muss, im Raum steht dreistellige Millionen summe. Dieses Geld kann und will Luxair zum jetzigen Zeitpunkt nicht investieren.

Beim derzeit laufenden Ausschreibungsverfahren haben sich laut RTL drei Bewerber beteiligt, wobei es sich bei einem der Bewerber um Luxcargo Handling SA handeln soll, eine Tochtergesellschaft von Cargolux, die erst im Mai dieses Jahres mit einem Eigenkapital von 30 000 € gegründet worden ist.

Über die Identität der beiden anderen Bewerber ist offiziell nichts bekannt, aber die Namen CFL-Multimodal und Wal-lenborn gehen um, wobei beide Unternehmen diese Gerüchte jedoch dementieren.

Mit ersten Entscheidungen über den Zuschlag der europaweiten Ausschreibung wird Ende Oktober gerechnet.

Gegenwärtig arbeiten rund 1.200 Menschen im Frachtzentrum. Bisher gibt es keine Anzeichen dafür, dass diese Arbeitsplätze gefährdet sein könnten. Am 08. August stellte der CSV-Abgeordnete Marc Spautz eine parlamentarische Anfrage zu diesem Thema an das Ministerium für Mobilität, das Eigentümer des Flughafens ist. Dabei will er von Minister François Bausch wissen, welche Folgen ein Wechsel des Betreibers für die rund 1.200 Beschäftigten hätte und welche Auswirkungen dies auf andere Luxair-Dienste und den Flughafen selbst haben könnte.

Nach einer Aussage des LCGB-Sekretärs Paul de Araujo gehe die Gewerkschaft davon aus, dass im Falle eines Betreiberwechsels des Frachtzentrums die Beschäftigten dort weiterbeschäftigt werden und der sektorielle Kollektivvertrag beachtet wird. Dies sei seinen Informationen zufolge auch in den Bedingungen der Ausschreibung festgehalten worden.

CFL-Multimodal ist ein Dienstleister, der bereits in 5 europäischen Ländern eine Reihe von Transport- und Logistikdienst-

leistungen in den Bereichen Straßentransport und Spedition, Lagerhaltung, maßgeschneiderte Logistikdienstleistungen sowie Zollagentur anbietet. In Luxemburg konzentrieren sich die Aktivitäten der CFL multimodal um das intermodale Terminal in Bettemburg-Düdelingen, auf den Logistikpark Eurohub Süd.

In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass es bereits während der Coronavirus-Pandemie zu einer Zusammenarbeit zwischen CFL-Multimodal, Cargolux und LuxairCARGO gekommen ist. Cargolux, das Cargocenter und CFL-Multimodal spielten für die Logistikzelle eine entscheidende Rolle beim Transport, der Lagerung und der Lieferung von Sanitätsmaterial während der COVID-19-Krise. Ohne die Unterstützung und Professionalität der drei Akteure hätten die von der Logistikeinheit der Regierung getätigten Schritte bezüglich der Materialbestellungen nicht erfolgreich abgeschlossen werden können.

CFL-Multimodal leistete durch die Lagerung und den Transport von medizinischem Material im Auftrag des luxemburgischen Staates einen wesentlichen Beitrag zu den nationalen Bemühungen im Kampf gegen COVID-19. Des Weiteren hatte CFL-Multimodal logistisches Fachpersonal an den Krisenstab des Staates in das Logistik- und Einkaufsteam entsandt.

Auf diese Weise wurden fast 2.000 Paletten im CFL-Multimodal Lager am Eurohub Süd zwischengelagert. Einerseits pendelten Sattelaufleger je nach Ankunft der Flugzeuge zwischen dem Flughafen und dem Lager von CFL-Multimodal, andererseits sorgten kleine Transporter für die Belieferung der Pflegezentren.

Bereits Anfang des Jahres erwarb die CFL-Gruppe auch schon 64,5 % der Aktien von Manuport, das wiederum zu 50 % an Luxport beteiligt ist. Ziel dieses Schrittes war es, das Frachtgeschäft zu stärken und zu diversifizieren. In einer Pressemitteilung gaben die CFL an, dass mit dem Erwerb die CFL-Gruppe ihre Aktivitäten im Güterverkehrsbereich stärken und mit zusätzlicher Infrastruktur und Aktivitäten wie Binnenschiffahrt oder Schüttgutlogistik diversifizieren.

Es wäre folglich logisch, wenn sich die CFL-Gruppe um eine Beteiligung am Cargocenter bemühen würde, die erforderlichen Kompetenzen sind auf jeden Fall vorhanden. Die CFL Gruppe wäre dann auf allen drei multimodalen Plattformen des Landes vertreten, die eine wichtige Rolle im Gütertransport spielen.

Sollten die CFL ernsthaft in Erwägung ziehen, sich am Cargocenter zu beteiligen, wäre es in den Augen des Landesverbandes auch wünschenswert, über eine Schienenanbindung an den Flughafen nachzudenken, um möglichst viele Lkw's über die Eisenbahn zu befördern.

Josy Bourgraff  
Generalsekretär

# Quo vadis Cargocenter

Début août, il a été annoncé que Luxair se séparerait du Cargocenter après presque 50 ans pour se concentrer à l'avenir exclusivement sur l'activité aérienne.

À l'heure actuelle, LuxairCARGO est le leader du traitement du fret aérien à l'aéroport de Luxembourg et occupe la huitième place parmi les plus grands hubs de fret aérien en Europe. L'entreprise a une capacité de 1.200.000 tonnes par an, qui peut encore être augmentée, et assure le service de toutes les catégories de fret et d'avions. Dans ce contexte, les processus intégrés de l'avion au camion et inversement constituent un avantage unique et apprécié de LuxairCARGO.

En mai dernier, le conseil d'administration de Luxair a décidé de ne plus participer à l'appel d'offres public visant à trouver deux opérateurs pour la gestion du fret pour les sept prochaines années. Les nouveaux exploitants devraient investir beaucoup d'argent dans le Cargocenter car celui-ci doit être agrandi et modernisé, il est question d'une somme à trois chiffres en millions d'euros. Aujourd'hui, Luxair refuse d'investir cet argent.

Dans le cadre de la procédure d'appel d'offres en cours, il y aurait, selon RTL, trois candidats, dont l'un serait Luxcargo Handling SA, une filiale de Cargolux qui n'a été créée qu'en mai de cette année avec un capital propre de 30 000 €.

L'identité des deux autres candidats n'est pas connue officiellement, mais les noms de CFL-Multimodal et de Wallenborn circulent, les deux entreprises démentant toutefois ces rumeurs.

Les premières décisions concernant l'attribution de l'appel d'offres européen sont attendues pour fin octobre.

À l'heure actuelle, environ 1.200 personnes travaillent dans le centre de fret. Pour le moment, rien n'indique que ces emplois pourraient être menacés. Néanmoins, le 8 août, le député CSV Marc Spautz a posé une question parlementaire à ce sujet au ministère de la Mobilité, qui est propriétaire de l'aéroport. Dans ce contexte, il aimerait savoir du ministre François Bausch les répercussions d'un changement d'exploitant pour les quelque 1.200 employés et les conséquences que cela pourrait avoir sur d'autres services Luxair et sur l'aéroport lui-même.

Suivant une déclaration du secrétaire du LCGB Paul de Araujo, le syndicat part du principe qu'en cas de changement d'exploitant du centre de fret, les salariés y seront maintenus et que la convention collective sectorielle sera respectée. À en croire ses informations, cela a également été stipulé dans les conditions de l'appel d'offres.

CFL-Multimodal est un prestataire de services qui offre déjà dans 5 pays européens une gamme de services de transport et de logistique dans le transport routier et l'expédition, l'entreposage, les services logistiques sur mesure ainsi que

l'agence en douane. Au Luxembourg, les activités de CFL multimodal se concentrent autour du terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange, sur le parc logistique Eurohub Sud.

Dans ce contexte, il convient aussi de rappeler que pendant la pandémie du coronavirus, il y avait déjà eu une collaboration entre CFL-Multimodal, Cargolux et LuxairCARGO. Cargolux, le Cargocenter et CFL-Multimodal ont joué un rôle essentiel pour la cellule logistique dans le transport, le stockage et la livraison de matériel sanitaire durant la crise COVID-19. Sans le soutien et le professionnalisme de ces trois acteurs, les démarches entreprises par la cellule logistique du gouvernement concernant les commandes de matériel n'auraient pas pu être menées à bien.

En stockant et en transportant du matériel médical pour le compte de l'État luxembourgeois, CFL-Multimodal a apporté une contribution essentielle à l'effort national dans la lutte contre COVID-19. En outre, CFL-Multimodal avait détaché du personnel logistique spécialisé auprès de la cellule de crise de l'État au sein de l'équipe logistique et d'achat.

Presque 2.000 palettes ont ainsi été stockées temporairement dans l'entrepôt de CFL-Multimodal à l'Eurohub Sud. D'une part, des semi-remorques faisaient la navette entre l'aéroport et l'entrepôt de CFL-Multimodal en fonction de l'arrivée des avions, et d'autre part, des camionnettes assuraient l'approvisionnement des centres de soins.

La preuve est ainsi apportée que CFL-Multimodal possède les compétences nécessaires.

Par ailleurs, au début de cette année, le groupe CFL est devenu propriétaire de 64,5 % des actions de Manuport, qui détient une participation de 50 % dans Luxport. L'objectif de cette opération était de renforcer et de diversifier l'activité fret. Dans un communiqué de presse, les CFL ont indiqué que cette acquisition permettrait au groupe CFL de renforcer ses activités dans le domaine du transport de marchandises et de se diversifier avec des infrastructures et des activités supplémentaires telles que le transport fluvial ou la logistique des marchandises en vrac.

Il serait donc logique que le groupe CFL s'efforce de participer au Cargocenter, dans tous les cas les compétences nécessaires sont là. Le groupe CFL serait alors présent sur les trois plates-formes multimodales du pays, qui jouent un rôle important dans le secteur du transport de marchandises.

Si jamais les CFL envisageaient sérieusement une participation au Cargocenter, il serait souhaitable, aux yeux du Landesverband, de réfléchir également à une liaison ferroviaire avec l'aéroport, dans le but d'acheminer le plus grand nombre possible de camions par le rail.

Josy Bourgraff  
Secrétaire général



Josy  
Bourgraff  
Secrétaire  
général

Editorial

## Vor einem wichtigen Wahltermin!



*Kommentar*

Am kommenden 8. Oktober sind die in Luxemburg lebenden Wahlberechtigten aufgerufen, eine neue Abgeordnetenkammer zu wählen. Leider haben viele Arbeitnehmer, die tagtäglich unseren Wohlstand mit erwirtschaften, kein Wahlrecht. Dies betrifft die Grenzpendler, die zwischenzeitlich fast die Hälfte der hiesigen Arbeitnehmerschaft darstellen. Von denen in Luxemburg lebenden Arbeitnehmer besitzt rund die Hälfte nicht die luxemburgische Staatsbürgerschaft, so dass nur etwa 25% des Salariats wahlberechtigt sind.

Trotz dieses demokratischen Defizits sollten wir unser Wahlrecht wahrnehmen, für das unsere gewerkschaftlichen Vorfahren gekämpft haben. Im Sinne dieses Einsatzes für mehr Demokratie, sollten wir Überlegungen anstellen, in welcher Form alle Menschen, die hier leben und arbeiten, besser in den demokratischen Prozess miteingebunden werden können. Dies wird nicht einfach sein. Beim Referendum von 2015, das die Regierung ohne die absolut notwendigen Hintergrundinformationen in die Welt gesetzt hatte, wurde das Ausländerwahlrecht mit großer Majorität abgelehnt. Die Resultate von Referenden werden bei unsen Parteien sehr lange benutzt, um politische Positionen zu rechtfertigen. Bestes Beispiel in dieser Hinsicht ist unsere Monarchie, die 1919, per Referendum abgesegnet wurde. Entsprechend diesem Referendum wurde die Monarchie bei der Verfassungsreform, die im Gegensatz zum Ausländerwahlrecht, ohne Referendum verabschiedet wurde, bestätigt. Die einzige Institution, wo alle Arbeitnehmer und Pensionierte wahlberechtigt sind, ist die Arbeitnehmerkammer. Diese Kammer hat in der zurückliegenden Periode viele richtungsweisende Gutachten und Stellungnahmen ausgearbeitet. Leider finden diese beim Gesetzgeber nicht immer die notwendige Beachtung.

### Wahltag ist Zahntag

Ich bin überzeugt, dass die Gewerkschaftsmitglieder, aufgrund eines Vergleiches zwischen den Wahlprogrammen und den gewerkschaftlichen Forderungen, entscheiden werden, welche Partei und welche Kandidatinnen und Kandidaten sie wählen werden. Dabei sollte man nicht nur die Wahlprogramme vergleichen, sondern auch die politischen Inhalte analysieren, für welche die einzelnen Parteien in den letzten Jahren eingestanden sind. Bei dieser Analyse kann man auch herausfinden, dass zwischen den Wahlversprechen und der betriebenen Politik, sich oft erhebliche Unterschiede auftun. Ein rezentes Beispiel in dieser Hinsicht ist der Index, für den alle Parteien in ihren Wahlprogrammen 2018 eingetreten sind, was die staatstragenden Parteien aber nicht daran hinderte, im März 2022 einer Indexmanipulation zuzustimmen.

In vielen Presseartikeln konnte man lesen, dass fast alle Parteien zur politischen Mitte drängen, wo fast kein Platz mehr ist. Deshalb ist es wichtig, auch bei den Wahlprogrammen, genau wie bei anderer Werbung auch das Kleingedruckte zu lesen. Ein Beispiel in dieser Hinsicht ist die Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik, wie

sie in den zurückliegenden Jahren in Europa und bei uns betrieben wurde. Als Eisenbahner wissen wir, dass aufgrund dieser Politik viele Tausende von Arbeitsplätzen europaweit abgebaut wurden und dass die Dienstleistungen schlechter wurden. Der gewerkschaftlichen Forderung eine seriöse Evaluation dieser Politik, in wirtschaftlicher, sozialer, transportpolitischer und umweltpolitischer Hinsicht durchzuführen, wurde bis jetzt nicht entsprochen. Dennoch soll diese Politik bei uns, entsprechend dem konservativen und liberalen Lager, weitergeführt und auf andere Bereiche ausgedehnt werden. Rezentes Beispiel in dieser Hinsicht waren die Diskussionen in der Abgeordnetenkammer um das Gesetz über den „virage ambulatoire“ im Gesundheitswesen. Konservative und Liberale, unterschiedlicher Schattierungen, möchten den Spital- und Gesundheitssektor privaten Finanzakteuren öffnen, damit diese gewinnbringend investieren können. Dies würde den Weg für eine Zweiklassenmedizin ebnen, wo nur Gutbetuchte sich verschiedene Behandlungen leisten könnten. Was im Gesundheitswesen als Konsens zwischen den staatstragenden Parteien galt, wird heute von Verschiedenen als sozialistische Gesundheitspolitik verunglimpft. Die Liberalisierungs- und Privatisierungsfanatiker werden aber nicht beim Gesundheitswesen Halt machen. Sie haben sicher auch schon das gesamte öffentliche und solidarische Versicherungswesen ins Visier genommen. Auch dies ist ein Bereich, wo die privaten Versicherer, auf Kosten der Arbeitnehmer, viel scheffeln könnten. Aber auch im Unterrichtswesen hat eine schleichende Privatisierung eingesetzt, die es zu stoppen gilt.

### Spreu vom Weizen trennen

In vielen andern Bereichen gilt es, wie die alte Bauernregel es besagt, die Spreu vom Weizen zu trennen. Gemäß den meisten Wahlprogrammen soll eine bessere Vereinbarkeit zwischen beruflicher Tätigkeit und Familienobliegenheiten angestrebt werden. Der beste Weg, um dies zu erreichen ist eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung, die man in verschiedenen Programmen wiederfindet. Dies würde es Frauen und Männern erlauben, Beruf und Familie besser zu vereinbaren, ohne Lohn- und ohne spätere Pensionsverluste. Vor allem für die Liberalen scheint die Arbeitszeitverkürzung jedoch ein rotes Tuch zu sein. Sie wollen mehr individuelle Flexibilität einführen, die zwischen den einzelnen Arbeitnehmern und dem Betrieb ausgehandelt werden soll. Solche individuelle Übereinkommen sind nicht im Interesse der Arbeitnehmer. Sie zielen darauf ab, das Kollektivvertragswesen auszuhöhlen und die Gewerkschaften zu schwächen. Die Einführung einer solchen „Macronie“, wie in Frankreich, gilt es zu verhindern.

*Nico Wennmacher  
Ehrenpräsident  
FNCTTFEL-Landesverband*

## À la veille d'une élection importante!



## Kommentar

Les électeurs luxembourgeois sont appelés aux urnes le 8 octobre prochain pour élire une nouvelle Chambre des députés. Malheureusement, de nombreux salariés, qui contribuent chaque jour à notre prospérité, n'ont pas le droit de vote. C'est notamment le cas des salariés frontaliers, qui représentent aujourd'hui près de la moitié de la masse salariale du pays. Parmi les salariés vivant au Luxembourg, près de la moitié n'a pas la nationalité luxembourgeoise, ce qui fait que seulement 25% du salariat a le droit de vote.

En dépit de ce déficit démocratique, nous devrions faire usage de notre droit de vote, pour lequel nos ancêtres syndicalistes se sont battus. Dans l'esprit de cet engagement pour plus de démocratie, nous devrions entamer des réflexions sur la manière dont toutes les personnes qui vivent et travaillent ici pourraient être mieux intégrées dans le processus démocratique. Cette tâche ne sera certainement pas facile. Lors du référendum de 2015, qui avait été organisé par le gouvernement sans les informations de fond absolument nécessaires, le droit de vote des étrangers a été rejeté à une large majorité. Les résultats des référendums sont utilisés depuis longtemps par nos partis pour justifier leurs positions politiques. Le meilleur exemple à cet égard est notre monarchie, qui a été approuvée par référendum en 1919. Conformément à ce référendum, la monarchie a été confirmée lors de la réforme constitutionnelle qui, contrairement au droit de vote des étrangers, a été adoptée sans référendum. La seule institution où tous les salariés et les retraités ont le droit de vote est la Chambre des salariés. Au cours de la période écoulée, cette chambre a élaboré de nombreux avis et prises de position qui ont servi de référence. Malheureusement, ces avis ne sont pas toujours pris en compte par le législateur.

### Élections = jour de paie

Je suis convaincu que les membres des syndicats décideront pour quel parti et quels candidats ils voteront en comparant les programmes électoraux et les revendications syndicales. Pour ce faire, il ne faut pas seulement comparer les programmes électoraux, mais aussi analyser les contenus politiques que les différents partis ont défendus ces dernières années. Cette analyse permet également de constater qu'entre les promesses électorales et la politique menée, il existe souvent des divergences considérables. Un exemple récent à cet égard est l'indice que tous les partis ont défendu dans leurs programmes électoraux en 2018, ce qui n'a pas empêché les partis gouvernementaux de consentir à une manipulation de l'indice en mars 2022.

On a pu lire dans de nombreux articles de presse que presque tous les partis se dirigent vers le milieu politique, là où il n'y a presque plus de place. Par conséquent, il est indispensable de bien lire les petits caractères des programmes électoraux, à l'instar des annonces publicitaires. Dans ce contexte, la politique de libéralisation et

de privatisation telle qu'elle a été menée ces dernières années en Europe et chez nous est un bon exemple. En tant que cheminots, nous savons que cette politique a entraîné la suppression de milliers d'emplois dans toute l'Europe et que les services se sont dégradés. La demande des syndicats de procéder à une évaluation sérieuse de cette politique sur le plan économique, social, de la politique des transports et de l'environnement n'a pas été satisfaite jusqu'à présent. Pourtant, cette politique sera poursuivie chez nous et étendue à d'autres domaines, conformément au camp des conservateurs et des libéraux. Un exemple récent à cet égard est la discussion à la Chambre des députés de la loi sur le "virage ambulatoire" dans le secteur de la santé. Conservateurs et libéraux, de différentes sensibilités, souhaitent ouvrir le secteur hospitalier et de la santé à des acteurs financiers privés afin qu'ils puissent y investir de manière rentable. Une telle mesure ouvrirait la voie à une médecine à deux vitesses, où seules les personnes bien placées pourraient s'offrir les différents traitements. Ce qui, dans le domaine de la santé, était considéré comme un consensus entre les partis gouvernementaux est aujourd'hui dénoncé par certains comme une politique de santé socialiste. Les fanatiques de la libéralisation et de la privatisation ne vont certainement pas se contenter du secteur de la santé. Ils ont sans doute déjà pris pour cible l'ensemble du système de sécurité sociale public et solidaire. Il s'agit là aussi d'un domaine où les assureurs privés pourraient faire fortune, au détriment des salariés. Par ailleurs, une privatisation rampante a également commencé dans le domaine de l'enseignement, qu'il convient de stopper.

### Trier la paille du blé

Dans de nombreux autres domaines, il s'agit de séparer la paille du blé, comme le dit le vieil adage paysan. La plupart des programmes électoraux préconisent une meilleure conciliation entre l'activité professionnelle et les obligations familiales. Le meilleur moyen d'y parvenir est une réduction générale du temps de travail, que l'on retrouve dans plusieurs programmes. Cela permettrait aux femmes et aux hommes de mieux concilier vie professionnelle et vie familiale, sans perte de salaire et sans perte de pension ultérieure. Toutefois, la réduction du temps de travail semble être un chiffon rouge, surtout pour les libéraux. Ils souhaitent introduire davantage de flexibilité individuelle, qui serait négociée entre les salariés et l'entreprise. Ces accords individuels ne sont nullement dans l'intérêt des salariés. Ils visent à saper le système des conventions collectives et à affaiblir les syndicats. Dans ce contexte, il convient d'empêcher l'introduction d'une telle "Macronie", comme en France.

Nico Wennmacher  
Président d'honneur  
FNCTTFEL-Landesverband



## Betreff: Klarstellung zur jüngsten Anpassung der Beiträge

Werte Kollegin, werter Kollege,

Anlässlich des Kongresses des FNCTTFEL-Landesverbandes vom 02. Dezember 2019 wurde u.a. beschlossen, die Beiträge der einzelnen Strukturen des Landesverbandes an die des OGBL anzupassen.

Auf dem Verbandsrat vom 10. November 2020 wurde eine Anhebung der Beiträge der aktuellen Mitglieder des Landesverbandes, mit Ausnahme der statutarischen Eisenbahner, bei denen die CFL automatisch 0,5 % des Nettolohns an den Landesverband überweist, auf 15,- € / Monat ab dem 1. Januar 2021 beschlossen. Im Anschluss daran sollten zwei weitere Erhöhungen um jeweils 2,- € am 1. Januar 2022 und zu Beginn des Jahres 2023 erfolgen. Aufgrund der Corona wurde jedoch beschlossen, auf die Anpassung am 1. Januar 2022 zu verzichten.

Die Beitragserhöhung wurde bereits im "Signal" vom 22. Oktober 2020 angekündigt. Anlässlich der Verbandsratssitzung vom 13. Dezember 2022 wurde der Beschluss gefasst, den Beitrag ab dem 1. Mai 2023 auf 20,20 € zu erhöhen, da im Jahr 2022 keine Erhöhung stattgefunden hatte. Für Rentner des öffentlichen Sektors bleibt der Beitrag jedoch bei 15,- €.

Wir danken dir für dein Verständnis und stehen dir bei Fragen gerne zur Verfügung, per E-Mail an [secretariat@landesverband.lu](mailto:secretariat@landesverband.lu) oder telefonisch unter 48 70 44 1.

Mit freundlichen Grüßen,  
(s.) Josy BOURGGRAFF  
Secrétaire général  
FNCTTFEL-Landesverband

## NOTE

### A tous les Services

Objet: Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour les exercices 2022/2023, 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 :

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.

La présente est à porter à la connaissance du personnel par la voie la plus appropriée.  
Le Chef du Service FI G. SCHWINNINGER

## Aktueller Punktwert seit dem 1. April 2023

Index: 921,40 8,1% der Gehaltspunkte

Punktwerte	Kaderpersonal: 22,2733 €	Familienzulage	Minimum 25 Gehaltspunkte: 543,25 €
	Nicht pensionsberechtigte: 21,0907 €		Maximum 29 Gehaltspunkte: 630,17 €

## In Memoriam

FELTES Jean Baptiste	1934 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
BAULER Armand	1937 - 2023	Vereenegung Ettelbréck
GAFFINÉ Marie-Louise	1940 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
ROSEN Fernand	1939 - 2023	Vereenegung Esch-Uelzecht
WENNMACHER Paul	1936 - 2023	Vereenegung Klierf-Kautbaach-Wolz
Maisy BEHM-COCARD	1933 - 2023	Vereenegung Klengbetten-Mamer

## Le Signal 2023

N°	clôture de rédaction	parution
9	lundi, 11 septembre 2023	mercredi, 20 septembre 2023
10	lundi, 9 octobre 2023	mercredi, 18 octobre 2023
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023



**OGBL** **Öffnungszeiten** **FNCTTFEL Landesverband**  
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: <a href="mailto:lesignal@landesverband.lu">lesignal@landesverband.lu</a> Für eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten Artikel stellen nicht	Versand: Editpress SA - Esch/Alzecht Tel.: 54 71 31-1 Fax: 54 71 30

# Kongresseinberufung

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 entscheidet endgültig über alle den Landesverband betreffenden Fragen.

Der Kongress wird gebildet aus:  
a) den Mitgliedern des Verbandsrates

b) den Vorstandsmitgliedern der einzelnen Vereinigungen

c) den Delegierten der Sektoren

d) drei Vertretern/innen der Jugendabteilung, die von ihrem Führungsgremium bestimmt werden

e) 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 Mitgliederzahl 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 Antragsberatungskommission. 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.

Verbandsleitung, Luxemburg, Juli 2023

## Jubilarenfeier

Vorankündigung!

Die diesjährige Jubilarenehrung 2023 findet am

**Sonntag, dem 22. Oktober 2023**

um 15.00 Uhr im Casino Syndical in Bonneweg

Diese Jubilarenehrung findet zusammen mit der Pensioniertenfeier statt.

Wir bitten Dich, werte Jubilarin, werter Jubilar, dieses Datum jetzt bereits vorzumerken.

Die eigentliche Einladung mit Anmeldeschein wird Mitte September 2023 an allen Jubilaren verschickt werden.

In der Hoffnung Euch alle begrüßen zu dürfen, freuen wir uns auf ein geselliges Beisammensein und Verbleiben mit gewerkschaftlichen Grüßen.

Das Generalsekretariat  
gez. Malou EICHMANN



## Einladung an die Gedenkzeremonie des „Labor Day“

Liebe Kollegin, lieber Kollege,

In den USA ist der erste Montag im September ein Feiertag, der „Labor Day“, der Tag der Arbeit. Der OGBL und der FNCTT-FEL-Landesverband gedenken seit Ende des II. Weltkrieges, den jungen amerikanischen Arbeitnehmern, die als Soldaten ihr Leben ließen, als sie sich an der Befreiung Luxemburgs von den Nazis beteiligten.

Wir laden Dich ein, an der Zeremonie, die am Montag, dem 4. September 2023 um 10.00 Uhr auf dem amerikanischen Militärfriedhof in Luxemburg-Hamm stattfindet, teilzunehmen. Wir haben einen Bus für die Hin- und Rückfahrt von Bonneweg nach Hamm organisiert. Die Abfahrt ist um 9.30 Uhr an der Haltestelle „Gare Rocade“ einige Meter vom Casino entfernt. Anschließend treffen wir uns um 11.00 Uhr in der Brasserie des Casino Syndical.

Mit gewerkschaftlichen Grüßen,

*Georges MERENZ*  
Präsident

*Josy BOURGGRAFF*  
Generalsekretär

**Aus organisatorischen Gründen bitten wir dich, deine Teilnahme im Sekretariat via E-mail: [secretariat@landesverband.lu](mailto:secretariat@landesverband.lu) bis zum 29. August zu bestätigen oder den Coupon zurückzusenden.**



Name, Vorname

- nimmt an der Zeremonie auf dem amerikanischen Militärfriedhof teil
- nimmt den Bus
- nimmt am Empfang in der Brasserie im Casino Syndical in Bonneweg statt.

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Programm der Gedenkzeremonie

## „Labor Day“

am Montag, dem 4. September 2023

auf dem amerikanischen Militärfriedhof in Hamm

**9.45 Uhr** Treffen der Teilnehmer vor dem Friedhof

**10.00 Uhr** Empfang des Geschäftsträgers der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika und den Mitgliedern der luxemburgischen Regierung

Die Teilnehmer begeben sich zum Grab von General Patton

Kranzniederlegung - „Sonnerie aux Morts“ - Schweigeminute

Ende der Zeremonie in Hamm

**11.00 Uhr** Empfang in der Brasserie im Casino Syndical in Bonneweg



## Information « Demande de remboursement » - Entraide médicale CFL

Les informations pertinentes pour une prise en charge par la Caisse de maladie

D'emblée, il y a lieu de noter **qu'il n'est désormais plus nécessaire de remplir la demande de remboursement** (modèle ci-après).

En effet, celle-ci est devenue obsolète suite à un changement des procédures internes de tarification de l'Entraide médicale des CFL.

Cependant, les ordonnances médicales, les mémoires d'honoraires et les factures émanant des médecins ou médecins-dentistes, des professions de soins de santé ou des fournisseurs délivrant des prestations ou fournitures à charge de l'assurance maladie ne sont opposables à l'assurance maladie que si les **données personnelles d'identification de la personne protégée et le numéro de matricule national y figurent.**

Par **numéro matricule**, on entend le **numéro figurant sur la carte de la sécurité sociale** mise à disposition de chaque personne protégée par une des caisses de maladie au Grand-Duché de Luxembourg. Lors de la remise des documents susceptibles à une prise en charge par l'Entraide médicale, **l'assuré(e) doit veiller à ce que le numéro national correct de la personne concernée y figure.** Si ceci est pratiquement toujours le cas lors de mémoires d'honoraires ou factures émanant d'un prestataire luxembourgeois, **il n'en est pas pour les mémoires d'honoraires ou factures en provenance de**

prestataires étrangers. **Dans ce cas, l'assuré(e) doit y indiquer le numéro de matricule national de la personne ayant suivi le traitement.**

Le fait de se faire délivrer les prestations et fournitures dans le cadre du système du tiers payant ou de demander à l'assurance maladie le remboursement des frais avancés pour les prestations et fournitures par la remise d'ordonnances, factures et mémoires d'honoraires, implique acceptation par la personne protégée de l'incorporation des données à caractère personnel figurant sur ces documents dans le système informatique exploité par l'assurance maladie et le Contrôle médical dans le cadre de leurs missions légales.

Dans le respect du règlement général sur la protection des données à caractère personnel, la recherche du numéro de matricule national est limitée au strict minimum. En d'autres termes, **si un mémoire d'honoraires ou une facture émanant d'un prestataire étranger ne comporte pas de matricule national, ledit document est renvoyé à l'adresse y figurant**, en demandant d'y joindre le matricule national de la personne protégée.

Texte: CFL - Entraide médicale



Service Ressources Humaines  
Entraide Médicale  
Boîte Postale 1803  
L-1018 Luxembourg  
Téléphone : 4990 - 4462

Date 31/07/2023

### DEMANDE DE REMBOURSEMENT

Nom et Prénom de l'assuré(e)	<input type="text"/>
Adresse domiciliaire	<input type="text"/>
Service d'attache	<input type="text"/>
Numéro de matricule national	<input type="text"/>
Les factures jointes concernent : *	
Activ. <input type="checkbox"/>	Accident scolaire <input type="checkbox"/>
Retraité <input type="checkbox"/>	Accident de travail <input type="checkbox"/>
Veuve <input type="checkbox"/>	Accident domestique <input type="checkbox"/>
	Accident de circulation <input type="checkbox"/>
	Maladie <input type="checkbox"/>
	Maladie survenue lors d'un séjour à l'étranger <input type="checkbox"/>
Nombre de facture	<input type="text"/>
Montant total payé	<input type="text"/> €
	<input type="text"/> DEVISE

\*crocher la case concernée

# Informationen "Antrag auf Kostenerstattung" - Krankenkasse der CFL

Informationen, die für eine Kostenübernahme durch die CFL-Krankenkasse relevant sind.

Vorab sei darauf hingewiesen, **dass es fortan nicht mehr notwendig ist, das Kostenrückerstattungsformular (Muster unten) auszufüllen.**

In der Tat ist dies aufgrund einer Änderung der internen Verfahrensweise bei der Tarifierung bei der CFL-Krankenkasse überflüssig geworden.

Ärztliche Verschreibungen, Honorarrechnungen und Rechnungen von Ärzten oder Zahnärzten, Gesundheitsberufen oder Lieferanten, die Leistungen oder Lieferungen zu Lasten der Krankenversicherung erbringen, können jedoch nur dann gegenüber der Krankenversicherung geltend gemacht werden, wenn sie die **persönlichen Identifizierungsdaten der geschützten Person und die nationale Matrikelnummer enthalten.**

Unter der **Matrikelnummer** ist die **Nummer auf dem Sozialversicherungsausweis** zu verstehen, der jeder geschützten Person von einer der Krankenkassen im Großherzogtum Luxemburg zur Verfügung gestellt wird. Bei der Einreichung von Unterlagen, die für eine Kostenübernahme durch die CFL-Krankenkasse in Frage kommen, muss **der/die Versicherte darauf achten, dass die Matrikelnummer der betreffenden Person darauf vermerkt ist.** Während dies bei Honorarrechnungen oder Rechnungen, die von einem luxemburgischen Leistungserbringer stammen, praktisch immer der Fall ist, gilt dies nicht

für Honorarrechnungen oder Rechnungen von ausländischen Leistungserbringern. **In diesem Fall muss der Versicherte die nationale Registriernummer der Person angeben, die sich der Behandlung unterzogen hat.**

Der Umstand, dass die geschützte Person sich Leistungen und Lieferungen im Rahmen des Systems der Direktzahlung (système du tiers payant) ausstellen lässt oder bei der Krankenversicherung die Erstattung der für Leistungen und Lieferungen vorgestreckten Kosten durch die Einreichung von Rezepten, Rechnungen und Honorarrechnungen beantragt, bedeutet, dass die geschützte Person der Aufnahme der auf diesen Dokumenten enthaltenen personenbezogenen Daten in das von der Krankenversicherung und dem medizinischen Kontrolldienst im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben betriebene EDV-System zustimmt.

Unter Beachtung der allgemeinen Verordnung über den Schutz personenbezogener Daten wird die Suche nach der nationalen Matrikelnummer auf ein absolutes Minimum beschränkt. Mit anderen Worten: **Wenn eine Honorarrechnung oder eine Rechnung eines ausländischen Dienstleisters keine nationale Matrikelnummer enthält, wird das Dokument an die dort angegebene Adresse zurückgeschickt, mit der Bitte, die nationale Matrikelnummer der geschützten Person beizufügen.**



Service Ressources Humaines  
Entraide Médicale  
Boîte Postale 1803  
L-1018 Luxembourg  
Téléphone : 4990 - 4462

Date 31/07/2023

## DEMANDE DE REMBOURSEMENT

Nom et Prénom de l'assuré(e)	<input type="text"/>		
Adresse domiciliaire	<input type="text"/>		
Service d'attache	<input type="text"/>		
Numéro de matricule national			
<input type="text"/>			
Les factures jointes concernent : *			
Activ <input type="checkbox"/>	Accident scolaire <input type="checkbox"/>	Nombre de facture	<input type="text"/>
Retraité <input type="checkbox"/>	Accident de travail <input type="checkbox"/>		
Veuve <input type="checkbox"/>	Accident domestique <input type="checkbox"/>	Montant total payé	<input type="text"/>
	Accident de circulation <input type="checkbox"/>		€
	Maladie <input type="checkbox"/>		<input type="text"/>
	Maladie survenue lors d'un séjour à l'étranger <input type="checkbox"/>		<input type="text"/>
			DEVISE

\*crocher la case concernée

Ende einer Ära

# Das alte CFL-Verwaltungsgebäude hat endgültig ausgedient

Ersetzt wird es durch ein neues Gebäude, wo aber ein besonderer Schwerpunkt auf der Erhaltung des historischen Erbes liegt.

Im Laufe der Kalenderwoche 30 verließen die letzten verbliebenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das alte Verwaltungsgebäude der CFL, das sich auf der „Place de la Gare“ 7 und 9 befindet. Der temporäre Umzug in das Dairy House, 16, boulevard d'Avranches - L-1160 Luxemburg, hatte Anfang Juni begonnen und wurde notwendig, da das alte Verwaltungsgebäude der CFL in den letzten Jahren zu klein geworden ist und die CFL sich gezwungen sahen, nach einer Lösung für das bestehende Platzproblem zu suchen.

## Historischer Rückblick <sup>1)</sup>



Alte Verwaltungsgebäude



Alte Verwaltungsgebäude

Das bisherige Verwaltungsgebäude steht in engem Zusammenhang mit der Gründung der neuen nationalen Eisenbahngesellschaft im Jahr 1946. Die erste Hauptverwaltung der CFL befand sich damals auf der "Place de Metz" in Luxemburg. In

den 1950er-Jahren war die Absicht entstanden, ein neues Verwaltungsgebäude für die CFL zu errichten und dies auf einer Parzelle neben dem Hauptbahnhofsgebäude, auf der sich damals Werkhallen des Ausbesserungswerks der Bahn befanden. Die Gewinner des 1954 veranstalteten internationalen Architekturwettbewerbs, an dem 48 Bewerber teilnahmen, waren die luxemburgischen Architekten Camille Frieden und Constant Gillardin sowie der deutsche Architekt und Oberbaurat Gerhard Dietrich. Der eingereichte Entwurf sah einen zeittypischen Skelettbau aus Stahlbeton vor, bestehend aus einem achtgeschossigen Nordflügel und einem sechsgeschossigen Westflügel, die zusammen einen L-förmigen Grundriss bilden. Da für den damaligen Minister für öffentliche Arbeiten und Verkehr zusätzliche Räumlichkeiten benötigt wurden, wurde 1958, als die Bauarbeiten noch im Gange waren, beschlossen, das Gebäude um ein, beziehungsweise drei Ge-

schosse zu erhöhen.

Das neue Verwaltungsgebäude wurde dann Ende 1959 mit einer Bauverzögerung von einem Jahr seiner Bestimmung übergeben. Mit seiner Höhe von 41 Metern und seinen über 300 Büros war es eines der größten Bauprojekte der 1950er-Jahre. Für die damalige Zeit wurden auch hochmoderne Bautechniken angewendet, wie zum Beispiel eine thermisch isolierende Doppelverglasung für die 900 Fenster, eine Wand- und Deckentemperierung sowie eine zentrale Lüftungsanlage. In den 1980er- und Ende der 1990er-Jahren wurden aufgrund alterungsbedingter Verwitterungsschäden noch verschiedene Restau-

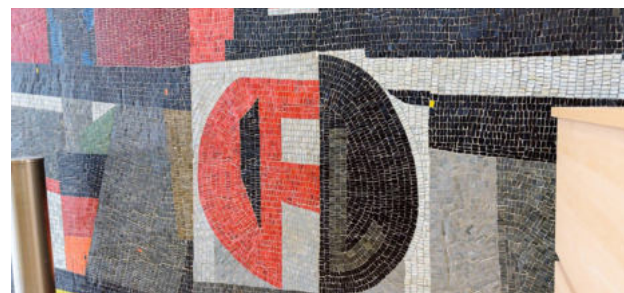
rierungsarbeiten am Gebäude durchgeführt.

Als Blickfang wurde in der Eingangshalle ein baufestes Glas- und Keramikmosaik angebracht, das von der luxemburgischen Künstlerin Mett Hoffmann entworfen wurde. Mett Hoffmann, dessen Vater Lokomotivführer war, zeigt in seinem Kunstwerk auf sehr stilisierte Weise die Initialen der CFL und eine Ansicht der fahrenden Züge.

Erwähnenswert ist auch das groß dimensionierte Treppenhaus mit einem dreiläufigen Treppenlauf und Zwischenpodesten. Es gehört zweifelsohne zu den bekanntesten und schönsten Treppenhäusern in Luxemburg aus dieser Bauepoche. Die Besonderheit des Treppenhauses sind jedoch nicht nur die elf Stockwerke, sondern auch die äußerst raffinierte und sich nach außen verjüngender Ausführung der gelbbraunen Granitstufen und des feingliedrigen Geländers mit seinen Kunststofffüllelementen. Das Treppenauge selbst ist durchgehend offen und gewährt den BetrachterInnen einen Blick vom obersten Stockwerk bis in den Keller.

## CFL-Verwaltungsgebäude unter Denkmalschutz gestellt

Aufgrund seiner Architektursprache und der Tatsache, dass das Gebäude in



Blickfang Mosaik



Treppenhaus



Treppenhaus von unten betrachtet



Treppenhaus von oben betrachtet

seiner Struktur und Aufteilung nahezu authentisch erhalten ist, gehört das Verwaltungs- und Direktionsgebäude zu den bekanntesten Bauwerken der 1950er und 1960er-Jahre in Luxemburg, und erfüllte somit für die Kommission für Nationale Stätten und Denkmäler (Cosimo) die Kriterien für eine nationale Protektion. Dieser Beschluss wurde Anfang Februar 2021 erlassen. Anfang Mai 2021 wurde der Vorschlag des Kulturministeriums, das Gebäude als nationales Denkmal einzustufen, auch einstimmig vom Gemeinderat angenommen.

## Projekt „New DG“ <sup>2)</sup>

Auch wenn das Gebäude mittlerweile unter Denkmalschutz steht, dürfen dennoch bauliche Veränderungen vorgenommen werden. Das neue Verwaltungs-

gebäude der CFL, dessen Ende des Baus für 2027 geplant ist, wird Platz für bis zu 1.200 Mitarbeiter bieten. Der Auftrag für das Projekt wurde an die luxemburgische Architektur- und Stadtplanungsgruppe Metaform und die Ingenieurbüros INCA und BOYDENS vergeben.

Bei diesem Projekt ist für die CFL die Erhaltung des historischen Erbes besonders wichtig. Deshalb wurde beschlossen, dass die Hauptfassaden zum Vorplatz hin, der zentrale Kern, die Eingangstreppe und das Mosaikwandbild in der Eingangshalle des Gebäudes nicht nur erhalten werden sollen, sondern auch integraler Teil der Neugestaltung werden. Aber auch andere Elemente, wie die Fassade zum Bahnsteig 1, die Fassade zum Innenhof sowie der Giebel an der Nordseite, sollen zum Teil bewahrt werden.

Mit dem neuen Gebäude wird darauf abgezielt,

den ökologischen Fußabdruck durch eine verantwortungsvolle Nutzung der Ressourcen zu verringern. Das neue Verwaltungsgebäude wird über ein System verfügen, das die Heizung und Kühlung des Gebäudes durch eine Thermobodenplatte ermöglicht, die an das Belüftungssystem gekoppelt ist. Weitere innovative und nachhaltige Lösungen sind die Installation von Hybridmodulen, die sowohl Strom als auch Wärme zum Heizen erzeugen, und die Einrichtung eines Systems zur Rückgewinnung von Regen- und Grauwasser, um die Grün- und Sanitäranlagen des neuen Gebäudes mit Wasser zu versorgen.

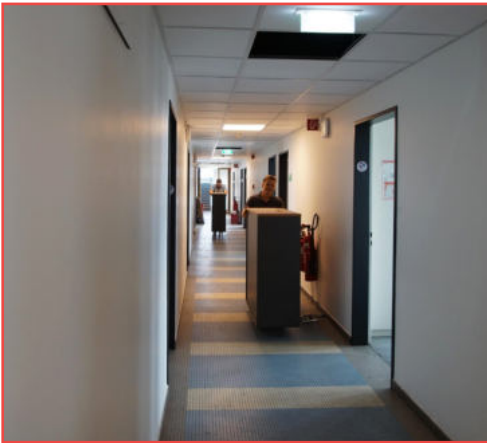
*Text: Josy Bourgraff  
Fotos: CFL & Josy Bourgraff*

*Quellenangaben:  
1) Gutachten Commission des sites et monuments nationaux « COSIMO »  
2) CFL*



Neue Verwaltungsgebäude

## Fotogalerie des alten Verwaltungsgebäudes



# Abschluss Foodtruck-Tour 2023



Am 25. Juli stand die letzte Station der diesjährigen Foodtruck-Tour auf dem Programm. Trotz des nicht so guten Wetters waren dennoch viele Kolleginnen und Kollegen vor dem BAS in Luxemburg erschienen, um eine Kleinigkeit zu essen und um sich über die aktuellen Geschehnisse bei der CFL zu informieren.

Seit dem 08. Mai machte die Tour Station an 19 Standorten in ganz Luxemburg und das von Petingen im Süden des Landes über Esch an der Alzette, Beles, Bettemburg, Kleinbettingen, Wasserbillig, Luxemburg, Ettelbrück bis hinauf nach Uffingen im Norden des Landes, wo wir am 24. Juli waren, also genau am Tag, wo der Zugverkehr auf der gesamten Nordstrecke wieder aufgenommen wurde. Dabei besuchten wir die Kolleginnen und Kollegen der CFL, CFL cargo, CFL multimodal, CFL technics und Luxtram.

Bei den Besuchen wurden 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, die Reduzierung der CET Stunden, die laufenden Verhandlungen für einen neuen Kollektivvertrag bei Luxtram u. v.

m. auf dem Laufenden gehalten.

## Endgültige Integration in den OGBL

Des Weiteren wurden die Kolleginnen und Kollegen auch über die endgültige Integration in den OGBL informiert, über welche beim außerordentlichen Kongress, der am 07. Oktober dieses Jahres stattfindet, abgestimmt wird. Dabei wurden Sie über die Gründe für diese Entscheidung, die neuen Strukturen, aber auch darüber, wie es in Zukunft weitergehen wird, in Kenntnis gesetzt.

## Kampf für den Erhalt des Indexsystems

Es sei hier nochmals daran erinnert, dass es einzig und allein der OGBL war, der sich im März 2022 weigerte, seine Unterschrift unter ein Tripartite-Abkommen zu setzen, mit welchem die Regierung den Index manipulierte. Damals bekam der OGBL weder die Unterstützung vom LCGB noch von der CGFP, sondern nur vom Landesverband. Dank den anschließenden Mobilisierungen, wie z.B. am 01. Mai letzten Jahres, erreichte der OGBL schlussendlich, dass im September 2022 ein neues Tripartite-Abkommen abgeschlossen wurde, das die Wiederherstellung des normalen Indexsystems und

die Einführung von Maßnahmen gegen die Inflation, insbesondere bei den Energiepreisen, vorsah. Bei den Mobilisierungen konnte der OGBL wiederum nur auf die Unterstützung des Landesverbandes zählen. Zu guter Letzt wurde auch erreicht, dass bei der Tripartite 2023 die Anpassung der Steuertabelle, trotz Opposition der Arbeitgeber, auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Dabei führten die Tripartite-Verhandlungen zu einer ersten Anpassung der Tabelle geführt, die in zwei Schritten erfolgt:

- Im Jahr 2023 erhalten die Steuerzahler einen Steuerkredit, die den Auswirkungen von zwei Indexstufen auf ihre persönliche Besteuerung entspricht.
- Ab dem 1. Januar 2024 wird die Steuertabelle um 6,37% erhöht, was 2,5 Indexstufen entspricht.

Durch das letzte Tripartite-Abkommen wird die Kaufkraft der Haushalte gestärkt, ohne die Arbeitnehmer und Pensionierten negativ zu belasten. Auch wurden die Angriffe seitens der Arbeitgeber auf den Index ein weiteres Mal abgewehrt.

## Gehälterabkommen für den öffentlichen Dienst

Zusammen mit dem OGBL wird der Landesverband sich auch da-

für einsetzen, dass der OGBL bei den Verhandlungen zum nächsten Gehälterabkommen für den öffentlichen Dienst mit am Verhandlungstisch sitzen muss. Zur Erinnerung sei gesagt, dass die Verhandlungen 2022 erneut hinter verschlossenen Türen, ohne OGBL und Landesverband stattfanden und dies, obwohl Letztere noch kurz zuvor ihren Anspruch an diesen Verhandlungen teilzunehmen bekundet hatten, da sie die Mehrheit in mehreren Sektoren stellen, die vom Gehälterabkommen abhängen. Insgesamt sind in der Tat mehr Personen (derzeit etwa 41.000) bei der Eisenbahn, im Gesundheits-, Pflege- und Sozialsektor, sowie als Arbeitnehmer beim Staat und bei den Gemeinden beschäftigt, als Staatsbeamte und -angestellte im Öffentlichen Dienst.

Die Chancen für eine zukünftige Beteiligung an den Verhandlungen sind dabei, zusammen mit dem OGBL, weitaus größer als ohne den OGBL. Unnötig zu sagen, dass man bei einer Beteiligung am Verhandlungstisch mehr erreichen kann als, wenn man nur außen vorsteht.

Text & Fotos: Josy Bourgraff

### Impressionen der letzten Stationen der Foodtruck-Tour





# „Aktioun Öffentlechen Transport“



Vorstand AÖT

**Die diesjährige Pressekonferenz der „Aktioun Öffentlechen Transport“ (AÖT) fand am 20. Juli im Gewerkschaftskasino in Bonneweg statt. Die AÖT feiert dieses Jahr noch ihren 40-jährigen Geburtstag.**

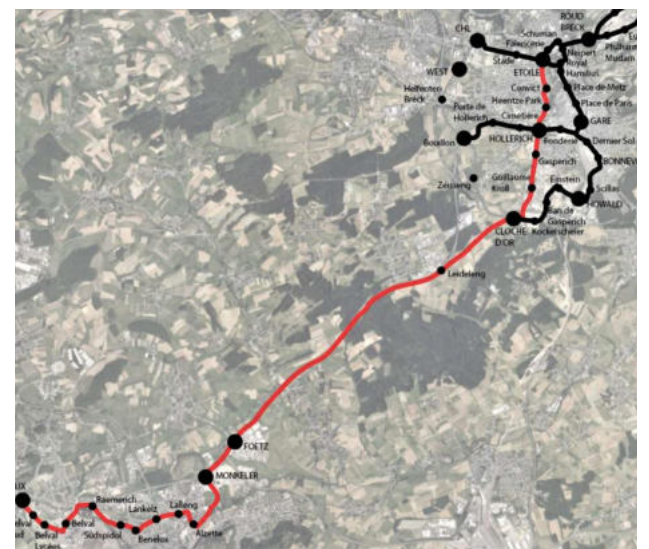
Aktuell sind 20 Organisationen Mitglied im AÖT darunter auch der Landesverband. Der Präsident der „Aktioun Öffentlechen Transport“ Roland Schreiner konnte mit Stolz berichten, dass seit 1983 viel geschehen sei in Hinsicht, was den öffentlichen Transport in Luxemburg angeht, es bleibt aber auch in Zukunft noch viel zu tun. Roland Schreiner betonte, dass das derzeitige Wachstum in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik schneller und stärker ist als das Wachstum der Infrastruktur, welches zeitgleich erforderlich wäre. Im Laufe des Jahres trafen

sich Vertreter des AÖT mit den Verantwortlichen des Ministeriums für Mobilität und öffentliche Arbeiten, der luxemburgischen Eisenbahn und dem Syndikat TICE. Generell sind die zahlreichen von der Regierung in den letzten Jahren getätigten Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr zu begrüßen. Zuvor wurde jedoch leider jahrzehntelang zu viel Geld in den Straßenverkehr investiert, und die noch bestehenden Rückstände im öffentlichen Transport sind nur schwer wieder aufzuholen. Daher wird gefordert, dass das Tempo der Umsetzung von Projekten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr deutlich gesteigert wird. Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und daher ist es umso bedauerlicher, dass mit Ausnahme des Baus des Gleisdreiecks zwischen den Strecken Petin-

gen - Luxemburg (CFL Linie 70) und Petingen - Esch/Alzette (CFL Linie 60) kein weiteres größeres Infrastrukturprojekt im nationalen Mobilitätsplan „PNM 2035“ enthalten ist. Für die AÖT fehlt unter anderem die seit vielen Jahren geforderte Doppelgleisigkeit der Nordstrecke. Die fast einjährige Schließung der Strecke hat dabei doch gezeigt, dass diese Strecke das Potenzial hat, die Staus auf der Nordstraße zu verringern und ein Ausbau dieser Strecke noch zusätzlich dazu beitragen könnte. Darüber hinaus fehlt im PNM 2035 auch die Wiedereröffnung der Güterverkehrsstrecke von Ettelbrück nach Bissen für den Personenverkehr. Präsident Roland Schreiner fragt sich auch, inwieweit die Verantwortlichen im Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten bereits Überlegungen über einen Nachfolgeplan zum aktuellen nationalen Mobi-

litätsplan „PNM 2035“ angestellt haben, angesichts der Tatsache, dass die Umsetzung von Eisenbahnprojekten eine lange Zeit in Anspruch nimmt. Im Vorfeld der Parlamentswahlen im Oktober dieses Jahres wird die AÖT die Wahlprogramme der verschiedenen Parteien genau

prüfen, um herauszufinden, inwieweit die Forderungen der AÖT darin berücksichtigt wurden. René Birgen, Sekretär der „Aktioun Öffentlechen Transport“, analysierte alsdann die einzelnen Verkehrsmittel des öffentlichen Transports. Er erörterte sowohl die positiven



Neue Tramlinie nach Belval



als auch die negativen Aspekte aller beteiligten Verkehrsträger. Darüber hinaus befasste er sich eingehend mit den Forderungen der AÖT in den einzelnen Bereichen.

Viele Verbesserungen, von denen die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs heute profitieren, sind das Verdienst der Vereinigung AÖT. So trug die AÖT maßgeblich zur Aufwertung des Umsteigepunktes zwischen Zügen und Bussen von AVL und von RGTR in Cents/Hamm bei. Gegenwärtig verfügt das Großherzogtum über ein gutes Zugangebot auf den strategisch wichtigen Strecken. Ebenso werden fast alle Ortschaften von Bussen mit hoher Frequenz angefahren. Außerdem werden weiterhin neue Umsteigepunkte zwischen Bus und Bahn geschaffen.

## Tram

Die AÖT begrüßt die fristgerechten Fortschritte beim Bau der Straßenbahn und unterstützt die Idee der Erweiterung des Stadtbahnnetzes in der Hauptstadt, im Stadtteil Kirchberg, zur „Porte de Hollerich“ und zum „Centre Hospitalier“.

Die AÖT bejaht auch den Bau der neuen direkten Tramverbindung zwischen den Städten Luxemburg und Esch/Alzette mit ihrer Verlängerung zum Rathaus von Belval, hätte sich aber gewünscht, dass auch die Ortschaft Pontpierre einen Haltepunkt entlang der Strecke erhalten hätte.

## Eisenbahn

Die Arbeiten an der Südseite des Bahnhofs von Luxemburg, die kurz vor dem Abschluss stehen, und die neue Strecke nach Süden, deren Eröffnung für 2027 geplant ist, werden ein neues, direktes Angebot zwischen Düdelingen und der Hauptstadt oder sogar in den Norden

des Landes ermöglichen. Die AÖT ist sich bewusst, dass die Wartungs- und Erneuerungsbaustellen auf dem luxemburgischen Schienennetz notwendig sind und den Nutzern dadurch Unannehmlichkeiten entstehen können.

Durch die Lieferung des neuen Materials können die alten Triebwagen des Typs Z2, die über keinen einfachen Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität, keine Klimaanlage und keine geschlossene Toilettenanlage verfügen, außer Betrieb genommen werden. Die WIFI-Ausstattung in den neuen Triebwagen wird bei den Kunden der CFL sicherlich Anklang finden. Darüber hinaus prüfen die CFL die Möglichkeit, dieses Angebot auch auf ihr Busmaterial auszuweiten.

Die AÖT begrüßt die vollständige Wiedereröffnung der Nordstrecke am Montag, dem 24. Juli 2023 nach ihrer längeren Schließung aufgrund eines TunnelEinsturzes.

Die AÖT ist erfreut, in den Gesprächen mit den CFL und dem Mobilitätsministerium erfahren zu haben, dass die Idee der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf einigen zusätzlichen Abschnitten der Nordstrecke im Zusammenhang mit möglichen neuen Tunnelbohrungen

und einer Begradigung der aktuellen Trasse geprüft wird, wodurch die Strecke ihre Rolle nicht nur als Lebensader für das Land, sondern auch als Verbindung zwischen den TGV-Netzen Ost und Nord voll wahrnehmen kann.

Die AÖT zeigt sich nicht nur mit der Aufrechterhaltung der Bahnstrecke zwischen Ettelbrück und Diekirch zufrieden, sondern auch mit den Modernisierungsarbeiten (zweigleisiger Ausbau der Strecke nach ihrer Verlegung, Einrichtung eines Wagenübergangspunktes in Erpeldingen und Umgestaltung des Gleisplans in Diekirch mit Bau eines zweiten Bahnsteigs).

Der Bau einer neuen Unterführung im Bahnhof Clerf, die etwa im Jahr 2025 im Zuge der Umgestaltung der Gleisanlagen entstehen soll und einen direkteren Zugang zum Busbahnhof und zum Gymnasium bietet, wird von der AÖT positiv aufgenommen.

Die AÖT kann die im nationalen Mobilitätsplan „PNM 2035“ vorgesehene Einstellung des Eisenbahnbetriebs auf der Strecke zwischen Esch/Alzette und Audun-le-Tiche und die Verlegung des aktuellen Bahnhofs von Esch/Alzette im Rahmen der Schaffung der neuen Stadtviertel „Lentille rou-

ge“ und „Metzeschmelz“ nach wie vor nicht mittragen.

Die AÖT erwartet mit Ungeduld die Inbetriebnahme der neuen Software, die es dem Reisenden ermöglicht, zu sehen, wo er sich auf dem Bahnsteig positionieren muss, um entweder einen Sitzplatz oder den Platz für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen zu finden.

Die Vertreter der AÖT haben die Direktion der CFL auch auf den Mangel an Behinderten-WCs im Bahnhof Luxemburg aufmerksam gemacht. Die Verantwortlichen der CFL kündigten in diesem Zusammenhang an, dass die bestehenden Sanitäranlagen im Untergeschoss der Bahnhofshalle ausgebaut werden und dann auch über einen Aufzug erreichbar sein werden. Des Weiteren ist geplant, die Sanitäranlagen an die unter dem Bahnhofsvorplatz geplante Fahrradtiefgarage anzubinden, welche dann ebenfalls direkt über die bestehende Nordunterführung erreichbar sein wird.

Die AÖT machte die Direktion der CFL auf Probleme aufmerksam, die die Haltestelle Pfaffenthal-Kirchberg betreffen. Dabei handelt es sich um den Anschluss zwischen dem Funicular und den Zügen, der aufgrund der unkoor-

dinierten Abfahrten des Funiculars oft nicht erreicht wird. Es wurde versprochen, die Anzahl der Fahrten zu erhöhen, insbesondere zu den letzten Zügen am Ende des Tages. Bezüglich der Unterstände auf den Bahnsteigen werde eine Lösung für deren mäßige Beheizung gesucht, ebenso wie der Austausch der Metallbänke durch ein Material, das die Kälte weniger überträgt.

Auch die Frage, wie Anregungen und Beschwerden am besten weitergeleitet werden können, wurde im Rahmen der Unterredung mit den CFL angesprochen. Die Direktion antwortete, dass dies per Telefon, mobiler Anwendung, E-Mail und klassischem Brief möglich sei und dass Nachrichten, die über die mobile Anwendung übermittelt werden, automatisch in E-Mails umgewandelt werden. Wenn der Kunde eine garantierte Antwort auf seine Anregung oder Beschwerde wünscht, ist eine Übermittlung per E-Mail oder klassischem Brief angebracht.

## Bus

Nach der Umstrukturierung, die das Angebot im Interesse der Nutzer weiter erhöht und verbessert hat, zeigt sich die AÖT zufrieden mit dem neuen Angebot vom RGTR. In diesem Zusammenhang ist die Erhöhung der Anzahl der emissionsfreien Elektrobusse zu begrüßen.

Die Installation neuer elektronischer Anzeigen an den Bushaltestellen in Luxemburg-Stadt und Esch/Alzette wird es dem Fahrgast ermöglichen, sich noch besser über die Details seiner Reise zu informieren (Fahrplan, Fahrzeit, eventuelle Verspätungen). Zur besseren Information der Fahrgäste fordert die AÖT die Einrichtung eines deutlichen sichtbaren Bildschirms,



der die Abfahrten der Busse vom Busbahnhof in der Bahnhofshalle von Esch wiedergibt.

Die AÖT begrüßt die Bemühungen, die unternommen wurden, um mehr Stabilität bei den Anschlüssen zwischen Bus und Bahn zu gewährleisten. Leider ist die aktuelle Situation auf unseren Straßen nicht immer so, dass die Anschlüsse garantiert werden können, da Zeitverluste auf der Strecke oft auf geplante Baustellen zurückzuführen sind, die das Ministerium für Mobilität zu berücksichtigen versucht, sowie auf tägliche oder unvorhergesehene Baustellen.

Der Aushang der Fahrpläne an den Haltestellen der Regionalbusse ist ein Thema, auf das die AÖT nach wie vor zurückkommen muss. Während viele Gemeinden die Fahrpläne an den Haltestellen fristgerecht und gewissenhaft aushängen, nehmen bedauerlicherweise einige Gemeinden diese Verpflichtung nicht ganz so ernst und hängen mit Verspätung die jeweiligen Fahrpläne auf, obwohl sie rechtzeitig vom Ministerium für Mobilität zur Verfügung gestellt werden.

## Forderungen

Bei ihrem Gespräch mit dem Mobilitätsministe-

rium bekräftigte die AÖT ihre Forderung nach der Anwendung des luxemburgischen Inlandstarifs bis zur ersten Haltestelle oder bis zum ersten bedienten deutschen, belgischen oder französischen Bahnhof. Die Verantwortlichen haben daraufhin hingewiesen, dass eine solche Übernahme rechtlich nicht möglich sei, der luxemburgische Staat jedoch die Angebote für die Grenzregionen durch Projektzuschüsse wie beispielsweise die Einrichtung neuer Buslinien, den Bau von Parkplätzen, die Anpassung der Eisenbahninfrastruktur und die Anschaffung neuer Triebwagen subventioniert.

In ihrem Treffen mit den CFL wies die AÖT darauf hin, dass stets von der Reisezeit zwischen Luxemburg und Brüssel gesprochen werde, aber nicht berücksichtigt werde, dass die Reisezeit nach Köln, das fast in gleicher Entfernung liegt, praktisch die gleiche sei. In diesem Zusammenhang ist die Aufnahme einer qualitativ hochwertigen, schnellen und umsteigefreien frühmorgendlichen Zugverbindung ins Ruhrgebiet begrüßenswert. Für die Rückfahrt, wo der Zug auf dem letzten Teil seiner Strecke in einen Nahverkehrszug übergeht, gilt jedoch leider nicht mehr. Hier besteht dringender



Nachholbedarf.

Was die Automaten auf den Bahnsteigen betrifft, so kann der Kunde, der nach Deutschland, Belgien oder Frankreich reisen möchte, das Gültigkeitsdatum seiner Fahrkarte immer noch nicht selbst bestimmen, wie es beispielsweise bei den Automaten der Deutschen Bahn der Fall ist. Hier wird gefordert, dies zu überprüfen und eine Lösung für das Problem zu finden. Hinsichtlich der Rückkehr der Nachtzüge besteht derzeit nur ein brauchbares Angebot in Koblenz; laut den Verantwortlichen der CFL würde die SNCF über Nachtzugverbindungen nach Südfrankreich

und sogar Barcelona nachdenken, aber da noch kein geeignetes Material bestellt worden sei, könne dieses Angebot erst mittel- bis langfristig gesehen werden. Die CFL weisen auch darauf hin, dass die Nachtzüge in kommerzieller Autonomie betrieben werden und ein umfangreiches Angebot ohne Zuschüsse nicht rentabel sei. Die AÖT setzt sich aber für die Wiederaufnahme der Nachtzüge ein.

Bei ihrer Unterredung mit dem Ministerium plädierte die AÖT-Delegation erneut für eine Schienenanbindung der neuen Wohngebiete in Wiltz und die Offenhaltung der Trasse in Richtung Winseler

und Bastogne, um eine etwaige Rekonstruktion der Bahnstrecke nicht von vornherein mit einer Hypothek zu belasten.

Die AÖT engagiert sich dafür ein, dass die CFL wieder Züge einsetzen sollte, die den Standort Belval-Universität ab Thionville und Longwy direkt anfahren.

Die „Aktioun Öffentlichen Transport“ hält an ihrer Idee fest, eine Haltestelle am sogenannten „Parkplatz Käler Potto“ einzurichten, der Ausgangspunkt für zahlreiche Spaziergänge zu den ehemaligen Tagebaugebieten ist.

Die AÖT beharrt auch auf seiner Forderung nach mehr Busspuren und einer Beschleunigung an Ampeln, um eine angemessene Pünktlichkeit auf den zunehmend verstopften Straßen zu gewährleisten. Zuletzt wird auch eine bessere Koordination zwischen den zentralen Leitstellen für das Busnetz und den CFL gefordert. Diesbezüglich wurde bei einem Treffen mit den Verantwortlichen des Mobilitätsministeriums ein neues Programm angekündigt, welches das Problem beheben soll.

Text: Josy Bourgraff  
Fotos: Luxtram & Josy Bourgraff



23 SEPTEMBRE

# "FAITES" DU LOGEMENT

Restauration



Rejoignez-nous sur Facebook



11h Marche | Départ Gare de Luxembourg

12 - 18h Place du Parc, Bonnevoie

**WORKSHOPS  
& ANIMATIONS  
POUR ENFANTS**

**MUSIC BY  
SERGE TONNAR  
CIRCUS OF DOOM**

15h30 Table ronde avec les partis politiques

ORGANISÉ PAR LA COALITION WUNNRECHT





Foto: Josy Bourgraff

# Alain Welter verschönert Bonneweger Casino

Der massive Hintereingang des Bonneweger Casino syndical, mittlerweile nach größeren Ausbauarbeiten auch Sitz der Salaratskammer, bot in eher langweiliger Stahloptik, die zu allem Überfluss regelmäßig durch wilde Sprayerrattaken verschmutzt wurde, einen wenig attraktiven Anblick. Dieser Tage konnte nun ein Werk des Graffiti-Künstlers Alain

Welter eingeweiht werden, das den hinteren Eingang zum Fest- und Kongresssaal des Casino zu einem echten Hingucker macht und ihn wohl nachhaltig gegen unbedarfte Sprayerr-Attacken schützt. Guy Greivelding, Ehrenpräsident des FNCTTFEL-Landesverbandes, unterstrich während der Einweihungszeremonie die künstlerische Kompetenz von Alain

Welter, der nicht nur auf bereits zahlreiche Ausstellungen in Kunstgalerien zurückblicken kann, sondern u.a. auch durch die Bearbeitung der Differdinger Kühltürme der dortigen Schmelz auf sich aufmerksam machen konnte. Der Zeremonie wohnten zahlreiche Mitglieder der Gewerkschaft und ihrer Vermögensverwaltung bei. (r.s.)



Foto: Claudine Bosseler

Graffiti-Künstler Alain Welter



Foto: Claudine Bosseler

# Antworten der Dienststellenleiter GI/EI und GI/MI auf die Fragen und Punkte, die von den Delegierten des FNCTTFEL-Landesverbands auf die Tagesordnung der Delegiertensitzung vom 06. Juli 2023 gesetzt wurden.

## INFO

Am 06. Juli 2023 trafen sich die Direktion GI zusammen mit den Personalvertretern des MI um verschiedene Themen zu besprechen. Die GI Direktion war durch Alain Bombardella, Pascal Poncin, Francois Jost, Edith Zenner und Isabelle Molina vertreten.

Der Landesverband wurde vertreten durch Jos Glesener und Luis Tavares, beide GI-EI sowie Manuel Thiry und Christian Federpiel, beide GI-MI. Folgende Punkte wurden dabei besprochen.

### a) Punkte betreffend die Abteilung GI/EI

#### 1.4. Centralisation des postes directeurs

Les délégués du personnel demandent une clarification au sujet du PD Kb qui est prévu d'être intégré dans le PDL. Comment vont être repartis les postes du « Safety » et « Traffic »-Controller de Kb? Est-il prévu que le PD W sera également intégré par la suite au PDL? Y a-t-il davantage de projets pour la centralisation de postes directeurs?

#### L'avenir du poste directeur de Kleinbettingen

Les délégués ont eu connaissance que le Service EI a fait une demande pour intégrer le PD Kleinbettingen dans le PD Luxembourg. Les délégués souhaitent connaître tous les détails prévus à ce sujet :

## Dein Personaldelegierten und Ersatzdelegierten der Sektion GI/EI



Luis Tavares



Jos Glesener



Daniel Lopedote



Jérôme Goergen

- Actuellement il y a 4 chc au PDL. Une fois le poste de Kb intégré, le nombre de chc au PDL sera 5 ou 6 au total? Comment est-il alors prévu de partager les tâches respectivement les circonscriptions parmi les 5 ou 6 postes ?

- Actuellement il y a 2 chc au PDKb. Dans le cas futur de 5 chc au PDL, un des 2 postes actuels du PDKb sera alors supprimé. Qu'est-il prévu de faire avec les chc de Kb en question qui travaillent selon un roulement fixe tiercé et qui verront leur poste supprimé?

- Existe-t-il techniquement une difficulté quelconque à intégrer le PDKb dans le PDL ?

Les délégués souhaitent être régulièrement informés sur le suivi de cette intégration et sont d'avis qu'il faudrait créer un groupe de travail pour discuter et planifier les détails prévus à fin d'avoir également l'avis des agents concernés.

#### Antwort

Die Initiative, das Stell-

werk Kb in den PDL zu integrieren, wurde von EI angestoßen. Da sich die Frage stellt, ob dies technisch umsetzbar ist, wird derzeit eine Risikoanalyse durchgeführt.

Es ist geplant, 5 Posten + 1 Reserveposten zu schaffen, die abwechselnd von 5 Fahrdienstleitern besetzt werden sollen (der Reserveposten wird nicht besetzt). Durch diese Maßnahme könnte 1 Posten eingespart werden.

Es stellt sich die Frage, was mit den 4 Mitarbeitern in Kleinbettingen geschehen soll, die eine Tour besetzen und die nun wegfallen würden. Gegenwärtig informiert sich Blau Fernand bei den betroffenen Fahrdienstleitern, um eine Lösung für dieses Problem zu erzielen.

Wenn alle technischen und personellen Fragen geklärt sind, wird mit einer Umsetzungsdauer von einem Jahr gerechnet. Dies würde also frühestens im Dezember 2024 der Fall sein.

#### 1.5. PD Ettelbruck - point sur la situation du personnel

En raison d'un incident tragique du 2 février 2023,

les agents du poste directeur d'Ettelbruck ont dû traverser une période difficile. Après une lettre signée par plusieurs agents et quelques conversations avec des agents d'Eb, les délégués du personnel tiennent à faire le point sur cette situation.

#### Evènements tragiques du 2 février 2023

Les évènements tragiques du 2 février qui ont bouleversé toute l'équipe de la CCC Eb ont fait couler beaucoup d'encre... convaincus que chacun a agi sous l'emprise des terribles événements, les délégués s'abstiennent de tout jugement et de toute critique envers qui que ce soit.

Néanmoins et dans le but de mieux réagir si une telle tragédie se répétait au sein du Service EI, les délégués voudraient être informés des conclusions qui en ont été tirées, d'éventuelles améliorations ont-elles été retenues?

#### Antwort

Die betroffenen Mitarbeiter erhalten alle benötigte Hilfe, jedoch muss die Initiative für die Hilfe von dem/der Mitarbeiter/in ausgehen.

#### 1.6. Organisation du travail posté

Il a été porté à l'attention des délégués du personnel que l'organisation du travail posté sur les CFL est passée dans le collimateur de différentes autorités (ITM pour ne pas la nommer) et que des changements structurels seraient en cours de discussion. Ceci est-il correct?

Est-il exact que l'entreprise est actuellement à la recherche de solutions? Selon vous, à quoi pourraient ressembler ces solutions?

Les délégués souhaitent être régulièrement informés sur le suivi de ces changements.

#### Antwort

Nein - war die Antwort von Alain Bombardella.

Von offizieller Seite gäbe es keine Absicht, die sogenannten "Galoptier" umzuändern. Da sich der große RH noch nicht zu diesem Thema geäußert hat, bleibt es bei der gegenwärtigen Situation.

### b) Punkte betreffend die Abteilung GI/MI

#### 2.6. Conteneurs Unité Energie

Les délégués demandent où en est le projet de poser des conteneurs pour l'Unité Énergie?

Quelles équipes logeront dans ces conteneurs?

**Antwort**

Um der Nachfrage gerecht zu werden, ist geplant, Container für das Personal bereitzustellen.

Wie den Personalvertretern mitgeteilt wurde, ist geplant, diese Container um eine Ebene zu ergänzen und dort den „Service Encadrement Chantier“ unterzubringen.

Der Standort wird sich auf dem Gelände von „Unité Energie“ befinden.

## 2.7. Défauts dans différents bâtiments :

Le bâtiment de l'équipe S33 est dans un mauvais état et le toit n'est plus étanche. Pendant les périodes de fortes chaleurs, il est impossible de rester dans le local sous la toiture. Selon les informations des délégués, une offre à déjà été demandée pour le renouvellement des lieux. Où en est ce dossier?

Le bâtiment (le plafond du réfectoire) de l'équipe S35 devrait être renouvelé depuis un certain temps. Le Chef de Service est informé des problèmes. Où en est ce dossier?

Le bâtiment de l'équipe S31, c-à-d vestiaire, douches, toiture... Pour l'instant il y a une bâche sur le toit pour garantir l'étanchéité du bâtiment adjacent à la salle des rails. Celle-ci est important pour la bonne circulation

des trains. Où en est ce dossier?

**Antwort**

## a) Gebäude der Mannschaft S33 in Esch/Alzette

CFL Immo hat nicht die Absicht, noch größere Summen in das Gebäude zu investieren.

Eine Analyse soll klären, ob das Gebäude abgerissen werden sollte und ob die dort ansässigen Mannschaften in Containern untergebracht werden sollten. Die Dienststelle II wurde damit beauftragt diese Analyse durchzuführen.

Die Personalvertreter schlugen die Installation einer mobilen Klimaanlage vor, mit der die sommerlichen Temperaturen für die Kollegen vor Ort erträglicher gemacht werden könnten.

## b) Gebäude der Mannschaft S35 in Pétingen

Eine Analyse wurde erstellt und wird den Personalvertretern schnellstmöglich übergeben. Weitere Informationen diesbezüglich folgen in der nächsten Ausgabe von Signal.

## c) Gebäude der Mannschaft S31 in Bettemburg

Es wurde ein Auftrag erstellt, der in nächster Zeit auch realisiert werden soll.

Den Personalvertretern wird dieser Auftrag übergeben.

Mehr Informationen werden in der nächsten Ausgabe von Signal erscheinen.

## 2.8. Local sanitaire en gare de Sandweiler-Contern

Lors de la rénovation de la gare de Sandweiler-Contern, des toilettes pour les agents CFL ont été prévues. Jusqu'à maintenant elles n'y sont pas. Est-il toujours prévu de les mettre en place?

Im Budget für die Renovierung waren Toiletten vorgesehen. Aufgrund eines Materialfehlers bei den Fliesen musste jedoch ein Zusatzbudget beantragt werden, in dem auch Toiletten für die Mitarbeiter in diesem Lokal vorgesehen sind.

## 2.9. Embauchages MI

**Suite à la campagne d'embauchage pour l'Unité CST, les délégués demandent où en est avec les embauchages.**

Die Personalvertreter wurden über folgende Einstellungen in Kenntnis gesetzt:

- AIDE AU CHEF DE SIGNALISATION - B-Laufbahn - 2 von 3 Posten besetzt
- AIDE AU CHEF DE DISTRICT TELECOMMUNICATION - B-Laufbahn - Suche läuft an
- ADJOINT AU CHEF DE LA CELLULE REPARATION, FORMATION ET ESSAIS - B-Laufbahn - 1 Posten „besetzt“

• FILIÈRE COURTE ARTISAN - 5 von 5 Posten werden „besetzt“

• AGENTS TECHNIQUES SIGNALISATION - A-Laufbahn - 3 freie Stellen, suche nach Kandidaten läuft an

• AGENTS TECHNIQUES TÉLÉCOMMUNICATION - A-Laufbahn - 5 Posten werden besetzt, 4 in naher Zukunft, 1 Posten ab Oktober

• AGENTS SPÉCIALISÉS SIGNALISATION - S-Laufbahn - 3 freie Stellen, 1 Bewerber

Mitarbeiter der Laufbahn A5, die einen Laufbahnwechsel in die S-Laufbahn planen, können sich ebenfalls auf diese Stelle bewerben.

## 2.10. Prêretraite

Est-ce qu'un agent embauché après l'année 2000, tombant sous le régime de pension spécial et remplissant les conditions d'admission à la préretraite, a-t-il encore le droit à l'admission à la préretraite au plus tôt trois ans avant le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel il vient à remplir les conditions d'ouverture du droit à une pension de vieillesse?

Das gesetzliche Rentenalter in Luxemburg beträgt 65 Jahre für Beschäftigte, die nach dem 1. Januar 1999 beim Staat oder bei den CFL angefangen haben zu arbeiten.

Der Anspruch auf vorzeitige Alterspension besteht:

a) ab dem vollendeten 57. Lebensjahr, wenn der Versicherte eine Warte-

zeit von 480 Monaten Pflichtversicherung nachweisen kann,

b) ab dem vollendeten 60. Lebensjahr, wenn der Versicherte eine Wartezeit von 480 Monaten aus Pflichtversicherung, Weiterversicherung, fakultativer Weiterversicherung, Nachkauf von Versicherungszeiten und Ergänzungszeiten nachweisen kann. Mindestens 120 dieser Monate müssen aus Pflichtversicherung, Weiterversicherung, fakultativer Versicherung oder Nachkauf von Versicherungszeiten bestehen.

Aktuell hat man keinen Anspruch auf eine 3-jährige vorgezogene Altersrente, für den Fall, dass man 20 Jahre lang mindestens 100 Stunden Nachtarbeit pro Jahr geleistet hat, da solch eine Klausel im aktuellen Gesetzestext zur vorzeitigen Altersrente nicht vorhanden ist.

Die betroffenen Kollegen, die unter das "Spezial-Regime" (nach dem 1.1.1999) fallen, sollen jedoch weiterhin ihre Nachtschicht leisten, eine entsprechende Gesetzesänderung sei in Vorbereitung.

## 2.11. Points supplémentaires

Les délégués demandent si une augmentation de 15 points est prévue pour les agents du grade A/6?

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist dies nicht vorgesehen.

Diese Frage wird an die Zentraldelegation "DC" weitergeleitet.

## Deine Personaldelegierten und Ersatzdelegierten der Sektion GI/MI



Manuel Thiry



Freddy Schockweiler



Christian Federspil



Pascal Merta



Pierre Strasser



Jeff Bettendorf

# Änderungen der Basis-Schablonen im CFL-Busdienst ab dem 9. Oktober 2023

## INFO

Am 2. und 3. August 2023 fand auf Anfrage des CFL-Busdienstes ein Zusammentreffen betreffend der Basis-Schablonen mit den Vertretern beider Gewerkschaften statt.

Der FNCTTFEL-Landesverband war vertreten durch die Herren André Marques de Paiva, Jean-Paul Schweigen und Steve Kerschen, der CFL-Busbetrieb durch die Herren Laurent Neumann - Chef Mouvement und Jeff Van der Weken - Verantwortlicher der Dienstplanung. Die Versammlung verlief an beiden Tagen in einem konstruktiven Geist statt, sowohl seitens der Delegation als auch vonseiten des Busbetriebes.

Sollten die Basis-Schablonen wie ursprünglich versprochen in Stein gemeißelt sein, und die Wochenschemen einschließlich der Fahrpläne wieder vollständig eingeführt werden, wenn die Tram am Luxemburger Bahnhof angekommen ist, so wurden die Basis-Schablonen jedoch bereits mehrfach seit September 2019 angepasst!

Waren noch zu Beginn der Sitzung nur kleine Korrekturen bei den verschiedenen Basis-Schablonen angedacht, wurden diesmal, dank der guten Zusammenarbeit zwischen dem Planer des Busdienstes und der FNCTTFEL-Delegation, letztendlich vollständige neue Schablonen in verschiedenen Wochenschemen erstellt. Letzt-



endlich wurde unsere jahrelange Forderung nach einem sichtlichen Treppensystem an Verbesserungen von Wochenschema 1 absteigend bis zum Wochenschema 4, Rechnung getragen.

Bei den **Basis-Schablonen LUX 1 und EN 1**, welche identisch sind, wurden die Tagesschichten von 10 auf 5 reduziert. Dadurch erhält der Fahrer jetzt mehr Planungssicherheit, denn bisher hatten die Tagesschichten einen Zeitrahmen von 8.00 bis 20.00 Uhr, wodurch es ihm nicht möglich war, seine privaten Termine zu organisieren. Außerdem wurden 6 End-Schichtdienste angepasst. Des Weiteren wurde die 18. Kalenderwoche neu definiert. Bisher erfolgte der Übergang von einem Dienst Ende 12 am Dienstag zu einem Dienst Anfang 16 am Mittwoch. Für den Körper der Fahrer war dies jedoch Gift, da die Müdigkeit am Abend überwog und die Sicherheit somit nicht gewährleistet war.

Bei der **Basis-Schablone LUX 2** gibt es eine sichtliche Verbesserung. Gab es bis jetzt 7 Schichtlagen auf 19 Wochen gerechnet, mit 6 maximal hintereinander

zu arbeitenden Diensten, so gibt es ab dem 9. Oktober 2023 deren nur mehr 2. Die Anzahl der freien Wochenenden (SA-SO), gesehen auf 19 Wochen, wurde von 7 auf 9 erhöht. Ebenso wurde die Anzahl von 3 hintereinander liegenden Ruhetagen am Wochenende von 2 auf 3 erhöht.

Was die **Basis-Schablone EN 2** betrifft, so gab es für uns als Delegation der FNCTTFEL schon immer Unstimmigkeiten, da diese im Vergleich zu LUX 2 Verschlechterungen aufwies, was nicht gerecht war, da es sich um Fahrer handelte, die ihren Fahrdienst bereits seit sehr langer Zeit verrichten. Als Delegation des FNCTTFEL war es uns klar, dass an dieser Basis-Schablone Verbesserungen vorgenommen werden mussten. Der Planer, Herr Van de Weken, schlug uns vor, die Schablone von LUX 2 in gleicher Weise auf EN 2 zu übertragen. Diesem Vorschlag stimmten wir sofort zu. Damit wurde unsere langjährige Forderung, EN 2 als LUX 2 zu betrachten, berücksichtigt. An dieser Stelle möchten wir Herrn Van de Weken herzlich

danken. Sein Vorgänger in der Planung war in dieser Hinsicht besonders zurückhaltend, da er alle Roulement's im CFL-Busdienst abschaffen wollte. Die erzielten Verbesserungen sind dabei klar ersichtlich. Gab es bis jetzt 4 Schichtlagen auf 19 Wochen gerechnet, mit 6 maximal hintereinander zu arbeitenden Diensten, so gibt es ab dem 9. Oktober 2023 deren nur mehr 2. Die Anzahl der freien Wochenenden (SA-SO), gesehen auf 19 Wochen, wurde von 7 auf 9 erhöht. In Zukunft wird es, auf 19 Wochen gesehen, drei lange Wochenenden geben (SA-SO-MO). Ebenso konnten wir die Anzahl der isolierten Ruhetage (RP) von 9 auf nunmehr nur noch 7 isolierte Ruhetage herunterfahren.

Bei der **Basis-Schablone LUX 3** gibt es ebenfalls Verbesserungen. Gab es bis jetzt 6 Schichtlagen auf 19 Wochen gerechnet, mit 6 maximal hintereinander zu arbeitenden Diensten, so gibt es ab dem 9. Oktober 2023 deren nur mehr 2. Zu den 5 Wochenenden auf SA-SO wurde in der 14. Kalenderwoche (von 19) ein SA-SO-MO dazu

gesetzt. Zusätzlich gibt es 4 doppelt freie Wochenenden (SO-MO) welche eine Steigerung um 1 doppeltes freie Wochenende bedeutet. Die Anzahl von isolierten Ruhetagen (RP) konnte von 10 auf 7 heruntergesetzt werden, was eine Verbesserung für die Fahrer darstellt. Leider musste aber die Anzahl an freien Wochenenden (SA-SO) auf 19 Wochen gerechnet von 6 auf 5 herabgesetzt werden.

Bei der **Basis-Schablone LUX 4** gab es bis jetzt 7 Schichtlagen auf 19 Wochen gerechnet mit 6 maximal hintereinander zu arbeitenden Diensten. Ab dem 9. Oktober 2023 werden es nur mehr 5 Schichtlagen mit 6 maximal hintereinander zu arbeitenden Diensten sein. Die Anzahl an doppelten Ruhetagen (RP) an den Wochenenden (SA-SO) wurde leider von 5 doppelten Ruhetagen auf 4 doppelten Ruhetagen gekürzt. Auch bei den 5 Doppelruhetagen (RP) an den Wochenenden (SA-SO) gibt es, auf 19 Wochen gerechnet, ab dem 9. Oktober 2023 nur mehr 4 Doppelruhetagen (RP) an den Wochenenden (SA-SO). Die Anzahl der isolierten Ruhetage (RP) ist auf 9 gestiegen. In der Woche ist die Anzahl an doppelten Ruhetagen erhalten geblieben. Der Verlust bei der Basis-Schablone 4 ist zurückzuführen auf die Tatsache, dass die CFL seit dem 15. Juli 2023 nicht mehr die Linie 413 (Luxemburg-Remich) bedient. Durch diesen Umstand fehlen jetzt 50 Fahrten, die nicht mehr verteilt werden können. Die wegfallende Linie 423 (Luxemburg-Bous) wurde mit der Linie 222 (Beaufort-Kirchberg) aufgefangen. Sollten in Zukunft allerdings wieder Fahrten auf anderen Linien hinzukommen, sind mit Ver-

besserungen in LUX 4 zu rechnen.

Die Forderung des FNCTTFEL drei zusätzliche Fahrer in jedes Wochenschema einzufügen, die schon bei den vorherigen Sitzungen beim Dienstchef sowie nochmals bei dieser Versammlung gestellt wurde, wurde abgelehnt, um den „grünen Roule-

ment“ aufzulösen. Diese Basis-Schablone wird längerfristig nur noch die Ruhetage beinhalten, und zum Opfer deren aus den Basis-Schablonen 3 + 4 sein nach dem zu Anfang dieses Berichtes beschriebenen Schema des Treppensystems, was wiederum zu mehr Gerechtigkeit führt.

Wir richten hier einen dringenden Aufruf an alle Fahrer unserer Delegation, sobald die Möglichkeit besteht in den Basis-Schablonen aufzusteigen, dies auch zu tun, um zu gegebenem Zeitpunkt und mit zunehmendem Alter eine bessere Schablone zu haben.

Betreffend den Sozialwah-

len im März 2024 wird es eine Herausforderung für unsere Delegation sein, Sorge dafür zu tragen, die Inhalte der Dienste zu verbessern. Für den FNCTTFEL-Landesverband kann es nicht sein, dass bei Krankmeldungen zuerst die Wochenschemen in der Reihenfolge 1 bis 4 auf ein Maximum an Fahrten

aufgefüllt werden. Hier muss zuerst bei der Reserve begonnen werden und dann erst die Wochenschemen in der Reihenfolge 4 bis 1. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, die Wochenschemen samt Inhalt wieder einzuführen, so wie wir sie vor dem Einsetzen der Basis-Schablonen im Jahr 2019 hatten.



## Modifications des chablon de base dans le service BUS des CFL à partir du 9 octobre 2023

**FNCTTFEL**  
**Landesverband**

### INFO

En date des 2 et 3 août 2023 a eu lieu, sur demande du Service BUS des CFL, une réunion avec les représentants des deux syndicats à propos des chablon de base.

Le FNCTTFEL-Landesverband était représenté par Messieurs André Marques de Paiva, Jean-Paul Schweigen et Steve Kersch, le service BUS des CFL par M. Laurent Neumann - Chef Mouvement et M. Jeff Van der Weken - Responsable de l'Exploitation. Durant les deux jours, la réunion s'est déroulée dans un esprit constructif, aussi bien de la part de la

délégation que de la part du service BUS.

Si les chablon de base devaient être gravés dans le marbre, comme promis initialement, et que les schémas hebdomadaires, y compris les horaires, soient réintroduits dans leur intégralité lorsque le tram sera arrivé à la Gare de Luxembourg, les chablon de base ont pourtant déjà été adaptés à plusieurs reprises depuis septembre 2019!

Alors qu'au début de la réunion, on ne pensait qu'à de petites corrections dans les différents chablon de base, on est arrivé cette fois-ci, grâce à la bonne collaboration entre le planificateur du service BUS et la délégation de la FNCTTFEL, à créer de nouveaux chablon complets dans différents schémas

hebdomadaires. En fin de compte, notre revendication de longue date d'un système d'améliorations visibles en escalier, allant du schéma hebdomadaire 1 en descendant jusqu'au schéma hebdomadaire 4, est désormais réalisée.

Pour les chablon de base LUX 1 et EN 1, lesquels sont identiques, le nombre de tours de service de jour a été réduit de 10 à 5. Ceci permet au chauffeur d'avoir une plus grande sécurité de planification. Jusqu'à présent, les tours de service de jour avaient une plage horaire de 8h00 à 20h00, ce qui ne lui permettait pas de planifier ses rendez-vous privés. En outre, six tours de service de fin de journée ont été adaptés. De plus, la 18e semaine calendaire a été redéfinie. Jusqu'à présent,

le passage d'un service fin 12 le mardi à un service début 16 le mercredi s'effectuait. Pour le corps des chauffeurs, c'était cependant un poison, car la fatigue prenait le dessus le soir et la sécurité n'était donc pas garantie.

Le chablon de base LUX 2 présente une amélioration évidente. Jusqu'à présent, il y avait sept périodes de travail sur 19 semaines, avec un maximum de six services consécutifs, mais à partir du 9 octobre 2023, il n'y en aura plus que 2. Le nombre de week-ends libres (SA-DI) sur 19 semaines a été augmenté de 7 à 9. De même, le nombre de trois jours de repos consécutifs le week-end est passé de 2 à 3.

Concernant le chablon de base EN 2, la délégation de la FNCTTFEL a toujours

exprimé des objections, car il présentait des désavantages par rapport à LUX 2, ce qui n'était pas correct étant donné qu'il concerne des conducteurs qui exerçaient leur activité depuis très longtemps. Pour la délégation de la FNCTTFEL, il était clair que des améliorations devaient être apportées à ce chablon de base. Le planificateur, M. Van de Weken, nous a proposé de transposer le modèle de LUX 2 de la même manière à EN 2. Cette proposition a été immédiatement acceptée par nos délégués. Notre revendication de longue date de considérer EN 2 comme LUX 2 a ainsi été retenue. Nous profitons de l'occasion pour transmettre nos sincères remerciements à M. Van de Weken. Son prédécesseur à la planifi-



cation était particulièrement réticent à cet égard, puisqu'il voulait supprimer tous les roulements dans le service BUS.

Les améliorations obtenues sont bien visibles. Alors qu'il y avait jusqu'à présent quatre périodes de travail sur 19 semaines, avec un maximum de six services consécutifs, il n'y en aura plus que 2 à partir du 9 octobre 2023. Le nombre de week-ends libres (SA-SO) sur 19 semaines est passé de 7 à 9. À l'avenir, sur 19 semaines, il y aura trois longs week-ends (SA-SO-MO). De même, nous avons réussi à faire diminuer le nombre

de jours de repos isolés (RP) de neuf à seulement sept jours de repos isolés désormais.

Il y a également des améliorations dans le **chablon de base LUX 3**. Jusqu'à présent, il y avait six périodes de travail sur 19 semaines, avec un maximum de six services consécutifs, mais à partir du 9 octobre 2023, il n'y en aura plus que 2. En plus des cinq week-ends sur SA-SO, un SA-SO-MO a été ajouté dans la 14<sup>e</sup> semaine calendaire (sur 19). En outre, il y a quatre week-ends de congé double (SO-MO), ce qui représente une augmen-

tation d'un week-end de congé double. Le nombre de jours de repos isolés (RP) a pu être réduit de 10 à 7, ce qui constitue une amélioration pour les conducteurs. En revanche, le nombre de week-ends libres (SA-DI) sur 19 semaines a malheureusement dû être réduit de 6 à 5.

Jusqu'à présent, le **chablon de base LUX 4** comportait sept périodes de travail sur 19 semaines avec un maximum de six services consécutifs. À partir du 9 octobre 2023, il n'y aura plus que cinq périodes de travail avec un maximum de six services consécutifs. Le nombre

de jours de repos doubles (RP) pendant les week-ends (SA-DI) a dû être réduit de cinq jours de repos doubles à 4 jours de repos doubles. De même, en ce qui concerne les cinq jours de repos doubles (RP) pendant les week-ends (SA-SO), il n'y aura plus que 4 jours de repos doubles (RP) durant les week-ends (SA-SO), calculés sur 19 semaines, à partir du 9 octobre 2023. Le nombre de jours de repos isolés (RP) est passé à 9. En semaine, le nombre de doubles jours de repos est en revanche maintenu.

La perte dans le chablon de base 4 est due au fait que les CFL ne desservent plus la ligne 413 (Luxembourg-Remich) depuis le 15 juillet 2023. De ce fait, il manque désormais 50 courses qui actuellement ne peuvent pas être attribuées. La suppression de la ligne 423 (Luxembourg-Bous) a été compensée par la ligne 222 (Beaufort-Kirchberg). Toutefois, si à l'avenir, des courses redevaient être ajoutées sur d'autres lignes, on devrait s'attendre à des améliorations dans LUX 4.

La demande de la FNCTTFEL d'ajouter trois chauffeurs supplémentaires dans chaque schéma hebdomadaire, déjà formulée lors des réunions précédentes auprès du chef de service et également lors de cette réunion, a été

rejetée afin de dissoudre le "roulement vert". Ce chablon de base ne comprendra à terme plus que les jours de repos et sera victime de ceux des chablon de base 3 + 4 selon le schéma du système d'escalier décrit au début de ce document, ce qui conduira à une plus grande équité.

Nous adressons ici un appel urgent à tous les conducteurs et conductrices qui font partie de notre délégation, dès qu'ils ont la possibilité de monter dans les chablon de base, de le faire afin d'avoir un meilleur chablon le moment venu et avec l'âge.

Concernant les élections sociales de mars 2024, un des défis de notre délégation sera de veiller à l'amélioration du contenu des services. Pour le FNCTTFEL-Landesverband, il n'est pas acceptable qu'en cas d'arrêt maladie, on commence par remplir les schémas hebdomadaires dans l'ordre de 1 à 4 pour obtenir un maximum de trajets. Dans ce cas, il faut d'abord commencer par la réserve et ensuite seulement les schémas hebdomadaires dans l'ordre 4 à 1. Nous continuerons à nous battre pour réintroduire les schémas hebdomadaires avec leur contenu, tels que nous les avons avant l'introduction des chablon de base en 2019.



## Positive Antwort des Direktors auf unseren Brief betreffend die Unregelmäßigkeiten im Busbetrieb

An alle Kolleginnen und Kollegen der Bus Dienststelle  
Nachfolgend die offizielle Antwort des für den Busbetrieb zuständigen Direktors, Marc Hoffmann, auf unseren Brief vom 17. April 2023 betreffend die Unregelmäßigkeiten im Busbetrieb.

Es zeigt sich, dass der unermüdliche Einsatz unserer Delegierten, so z.B. während der Sitzung vom 13. Juni, wo dieses Thema auf der Tagesordnung stand, Früchte trägt und sich konstruktive Gewerkschaftsarbeit

auszahlt. Nur durch einen vernünftigen Dialog mit dem zuständigen Direktor, Marc Hoffmann, sowie dem Dienstleiter des Busbetriebs, Carlo Hansen, konnten wir zu diesem Ergebnis kommen. Fast all unsere Forderungen wurde Rechnung getragen.

Unseren Personalvertretern gebührt ein großer Dank für ihren Einsatz!

*Deine FNCTTFEL Personal- und Ersatzpersonalvertreter der BU-Sektion*

## Réponse positive du directeur à notre lettre concernant les irrégularités dans le service Bus

À tous les collègues du service Bus

Ci-dessous, la réponse officielle du directeur en charge du service Bus, Marc Hoffmann, à notre lettre du 17 avril 2023 concernant les irrégularités dans le service Bus.

Il s'avère que l'engagement inlassable de nos délégué(e)s, par exemple, lors de la réunion du 13 juin où ce sujet était à l'ordre du jour, porte ses fruits et qu'un travail syndical constructif apporte des résultats.

Ce n'est que grâce à un dialogue raisonnable avec le directeur en charge, Marc Hoffmann, et le chef de service Bus, Carlo Hansen, que nous avons pu arriver à ce résultat. Pratiquement toutes nos revendications ont été retenues.

Nos représentant(e)s du personnel méritent un grand merci pour leur engagement !

*Tes délégués titulaires et suppléants du FNCTTFEL de la section BU*



André Marques De Paiva



Jean-Paul Schweigen



Steve Kerschen



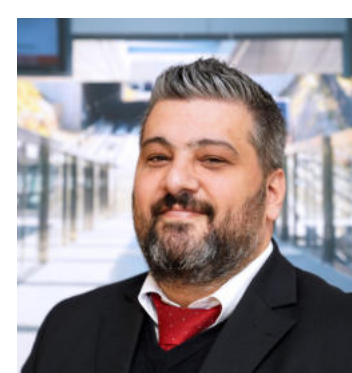
Joel Nies



Manuel Arantes



Mireille Speck



Giovanni Etzi

 Société Nationale des  
Chemins de Fer Luxembourgeois  
Direction Activités Voyageurs

RESTREINT

**FNCTTFEL-Landesverband**  
**Monsieur Georges MERENZ, Président**  
**Monsieur Josy BOURGGRAFF, Secrétaire général**  
**63, rue de Bonnevoie**  
**L-1260 LUXEMBOURG**

Luxembourg, le 11 juillet 2023

V/Courriel du : 17 avril 2023  
N/Référence : 597 EF/S

Objet : Doléance en relation avec l'absence de roulements au Service BUS.

Monsieur le Président,  
Monsieur le Secrétaire général,

Pour donner suite à votre courrier du 17 avril 2023 et à notre réunion en date du 13 juin 2023 au sujet cité en exergue, je me permets par le présent courrier de vous envoyer un état des lieux des différentes mesures et décisions prises dans le cadre des diverses problématiques survenues au sein du Service BU dans le contexte de la planification des chauffeurs de bus travaillant soit dans un roulement (conformité statutaire des grilles de base, repos journaliers planifiés de 13h,...) soit affectés à un service de réserve (respect des nouvelles modalités de l'O.G. 13 au niveau des jours fériés, respect de la durée de 24 heures pour un jour de congé,...)

Ainsi, pour le personnel de conduite inscrit dans un roulement il a été retenu que :

- a) au niveau de la planification du « Dienstplan » à long-terme le repos journalier sera d'au moins 14 heures.

L'application de cette mesure nécessitant d'importants changements au niveau des paramètres du logiciel de planification, elle ne sera mise en œuvre qu'à partir de la période de référence du 11/09/2023 au 08/10/2023. Le « Dienstplan » correspondant sera envoyé au personnel de conduite en date du 07/08/2023.



- b) chaque jour de congé demandé par un chauffeur avant la publication du « Dienstplan » comptera pour une période de 8 heures. Chaque jour de congé demandé par un chauffeur après la publication du « Dienstplan » remplacera la période prévue dans le Dienstplan pour ce jour-là,
- c) les délégués du personnel pourront consulter le contenu des tours de service.

Les représentants du personnel de conduite recevront des accès informatiques privilégiés au niveau du logiciel IVU qui leur permettront entre autres de consulter l'ensemble des tours de service créés en court-terme.

Pour les chauffeurs affectés à la « réserve », j'ai demandé que :

- a) suite aux décisions prises lors de la réunion de la Délégation Centrale du 24/02/2023, le Service BU procède rétroactivement au 01/01/2022 à une analyse détaillée des cas où des erreurs auraient été commises quant à l'application de l'Ordre Général N°13 en relation avec les heures minimales à accorder lors de passages des tours de service.

Le cas échéant ces erreurs sont à redresser via le crédit de ces heures au niveau du compte épargne-temps des agents concernés.

- b) le Service BU procède également rétroactivement au 01/01/2022 au recensement des cas où un Jour férié de récupération « S » aurait été imposé afin d'éviter de devoir accorder une transition « T ». Pour ces cas précis, le redressement se fera également par le biais du CET.

Le but de toutes ses mesures et décisions est clair :

- 1) relancer le dialogue social entre les différents partenaires au niveau local,
- 2) respecter les dispositions statutaires au niveau des conditions de travail et garantir plus particulièrement la conformité statutaire des grilles de base et des « Dienstplan »,
- 3) fixer un cadre clair permettant au responsables du Service BU de respecter les contraintes opérationnelles liées à l'environnement dynamique que constitue le RGTR,
- 4) garantir l'attractivité du métier de chauffeur de bus au sein des CFL alors que tout le secteur rencontre de grands problèmes de recrutement.

Je vous prie de croire à l'assurance de mes salutations distinguées.

Le Directeur Activités Voyageurs,

Marc HOFFMANN

Délégation Salariés CFL-Cargo

FNCTTFEL  
Landesverband

OGBL

# Bericht der Personalvertreterversammlung CFL cargo vom 05.07.2023

**Am 05.07.2023 trat die Personalvertretung zur zweiten Sitzung des Jahres 2023 mit der neuen Direktion von CFL cargo zusammen.**

Die CFL cargo Direktion war vertreten durch die Herren Sébastien Hoffmann, Boris Peters, Max Solvi und Nicolas Clerc. Frau Carole Huberty fungierte als Schriftführerin. Die Personalseite des Landesverbandes war vertreten durch die Kameraden Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Olivier Benassi und dem Sicherheitsdelegierten Bruno Da Silva.

Als erster Punkt stand die Genehmigung des letzten Berichtes vom 22.03.2023 auf der Tagesordnung. Der Bericht wurde von allen angenommen. Die Präsentationen und die Berichte der Personalvertreterversammlungen sind auf der Intranetseite der CFL cargo nachzulesen.

## Sicherheit

Seit Anfang des Jahres bis Ende Mai 2023 gab es bei CFL cargo Luxemburg drei Arbeitsunfälle.

Weiter ist eine erhöhte Anzahl an Signalverfehlungen festzustellen, welche sich bis jetzt in diesem Jahr bei CFL cargo Luxemburg auf fünf Fälle beläuft.

## Entwicklung der Firma

Der Umsatz liegt bis Ende Mai unter dem für dieses Jahr geplanten Niveau. Zudem sind die Bestellungen der Firmen für Juni und Juli niedriger als erwartet. Insgesamt ist in diesem Jahr wohl nicht

mit einem positiven Ergebnis zu rechnen, sollte es bei den derzeitigen Bestellungen bleiben. Dazu kommt noch, dass jetzt die Urlaubsperiode beginnt, wo es erfahrungsgemäß ruhiger wird.

## Krankenstand

Die Abwesenheitszahlen sind allgemein im Vergleich mit dem Vorjahr gesunken. Dies erklärt sich aber mit dem Abklingen und Auslaufen der Corona Pandemie. Der Krankenstand liegt aber dennoch leicht über dem gesetzten Objektiv.

## Vorstellung des Organigrammes

Mit dem Ausscheiden von Frau Zenner gab es auch verschiedene Änderungen bei der Direktion. Diese wurden uns mit dem neuen Organigramm vorgestellt, welches bei BlueKanGo unter RF\_099-DIR\_F02 zu finden ist.

## Kran Detektor / Personenschutz vor schwebenden Lasten / Keine Funktion.

**Wurde eine Prozedur erstellt und wenn ja, wie sieht diese aus. Aktueller Stand?**

Es wurde am 24.05.2023 die Prozedur CT 230 STV auf BlueKanGo für die Wagenmeister veröffentlicht. Hier stellten sich der Delegation aber noch weitere Fragen, welche aus dieser Prozedur nicht hervorgehen.

Z.B. wie werden diese vor Benutzung auf Ihre Funktion getestet und läuft das Mobile Protect dauerhaft in der Kranzentrale? Wie sieht es mit den DDM / CDM aus, welche auf dem Standort rangieren; diese sind nicht

mit einem solchen Gerät ausgestattet? Auf diese Fragen konnte uns in der Sitzung keine endgültigen Antworten gegeben werden. Wir werden somit diese Fragen weiterhin verfolgen.

## Neue Loks für Belval. Wie ist der aktuelle Stand?

Die Notwendigkeit, die alten Rangierlokomotiven auf dem Standort Belval zu ersetzen, wird von allen Beteiligten befürwortet. Leider ist es nach Aussage der Verantwortlichen keine leichte Aufgabe eine für diesen Zweck geeignete Lokomotive zu finden, welche schon eine Zulassung auf dem Netz der CFL besitzt. Infrage kommt die Lokomotive H3 von dem Hersteller Alstom, welche schon getestet wurde. Hier bedarf es aber noch einiger Zeit, bis diese eine Zulassung erhalten kann. Kurzfristig könnten aber zwei G1000 angemietet werden, welche dann die Fahrzeugflotte auf dem Standort Belval ergänzen könnten.

## Wo und wie werden die Lokführer von CFL Cargo Deutschland, welche eine Luxemburg Ausbildung erhalten haben, eingesetzt? An welche Arbeitsbedingungen sind sie gebunden? Auf welchen Umläufen werden sie arbeiten?

Die vier Kollegen von CFL cargo Deutschland mit Luxemburg-Lizenz werden zunächst hauptsächlich auf den Relationen mit durchgehender Traktion eingesetzt. Zum Erhalt der Kenntnisse sollen diese Kollegen mindestens einmal pro

Woche in Luxembourg fahren. Die Übernahme sonstiger LU-Touren aus den Roulements C4/C3 ist nicht vorgesehen, aber auch nicht ausgeschlossen (Ausnahme: DB-Cargo-Züge, da kein DB-Beiblatt). Es ist auch zunächst nicht vorgesehen, die Relationen aus aktuellen Luxembourg-Roulements herauszunehmen (Kiel, Rostock, Köln). Ein neues Konzept wird erst mit dem Einsatz der neuen BR188 im nächsten Jahr umgesetzt, hier gibt es aber noch keine konkreten Infos.

Es gelten grundsätzlich die Arbeitsbedingungen der jeweiligen Tarifverträge der Beschäftigten. Für Touren, die in Luxembourg enden oder starten, werden diese durch luxemburgische Bestimmungen ergänzt, aber eben nur für die aktuellen Touren. Es gilt der Grundsatz, dass die Kollegen der CFL cargo Deutschland gegenüber den Kollegen der CFL cargo SA nicht besser oder schlechter gestellt werden, was die Arbeitsbedingungen angeht.

## Erneuerung des Containers Visite Belval. Ist schon etwas geplant?

Der Ersatz dieses Containers ist im Haushalt 2023 nicht vorgesehen. Es wird eine Grundreinigung sowie eine Säuberung des näheren Umfelds zum Container geplant. Es wird geprüft, ob der Austausch in den Haushalt von 2024 mit aufgenommen werden kann.

## Einrichtung eines Aufenthaltsraums / Pausenraums im BC. Aktuell gibt es nur

## Melderäume, aber keinen Pausenraum. Besteht die Möglichkeit, einen gemeinsamen Pausenraum im BC einzurichten?

Die Delegation wird sich zu diesem Thema mit den Verantwortlichen treffen, um den Bedarf und Lösungsvorschläge zu analysieren.

## Corail. Wann und von wem werden dort die täglichen Änderungen eingefügt? (Visite / DDM / CDM / CEM)

Die Delegation bemängelt, dass im Corail die täglichen Änderungen des Dienstes nicht zeitnah berücksichtigt werden und es somit zu Verstößen gegen das geltende Arbeitszeitgesetz kommen kann. Die Verantwortlichen erklären, dass die Validierung der Zeiterfassung der tatsächlichen Leistungen für die folgenden Berufsgruppen wie folgt durchgeführt wird:

- Für die Visite in Echtzeit über den Cov
- Für die UP-Lux erfolgt die Validierung der tatsächlichen Leistungen D+1 bei der Rückgabe der Anwesenheitslisten.
- Für die CEM erfolgt die Erfassung derzeit 1- bis 2-mal pro Woche. Die Funktionen des Corails erlauben es den Real Time Operators noch nicht, die realen Zeiten in das Programm einzufügen. Zurzeit arbeitet das Corail-Projektteam daran, die notwendigen Anpassungen so schnell wie möglich vorzunehmen. Ziel ist es zu vermeiden, gleichzeitig in mehreren Tools (RT-Blätter, Dispolino, Corail) arbeiten zu

müssen. Einen Zeitplan über die Arbeiten und wann diese Arbeiten beendet sind, konnten die Verantwortlichen, der Delegation noch nicht vorlegen.

**Beim Corail ist der Nachtstundenanteil der CEM nicht einzusehen. Diese müssen dort ersichtlich werden und der Dienstleister muss eine Warnung erhalten, wenn die zulässige Anzahl überschritten ist.**

Auch hier bemängelt die Delegation, dass im Corail durch die nicht tägliche Anpassung, der Nachtschichtenanteil

der CEM über 33 % steigen könnte, was nicht erlaubt wäre. Die Verantwortlichen verweisen uns auch hier auf die zurzeit laufenden Anpassungen im Corail hin und dass dieses dort auch berücksichtigt werden soll und der Prozentsatz der Nachtschichten dort nach Beendigung der Arbeiten ersichtlich sein soll. Die Delegation stellte nochmals die Dringlichkeit der Änderungen im Corail dar und dass diese schnellstens gemacht werden müssen, um Verstöße gegen das geltende Arbeitsrecht zu verhindern. Wir werden diese Themen weiterverfolgen und in der

nächsten Sitzung wieder ansprechen.

**Fällt „Dispolino Visite“ weg und wenn ja durch welches Programm soll dieses ersetzt werden?**

Die "Visite"-Funktionen sollen in das Corail-Projekt integriert werden. Diese Verlagerung ist aber für das Jahr 2023 nicht mehr vorgesehen. Die ersten Überlegungen hierzu werden im Jahr 2024 stattfinden, wobei dann die Verantwortlichen der Wagenmeister mit einbezogen werden.

**Service EPI. Anpassung der Ausgabezeiten für CFL cargo.**

Die Delegation will wis-

sen, ob man die Ausgabezeiten der EPI ausweiten oder anpassen kann. Sie erhielten mehrere Anfragen von Mitarbeitern, welche Probleme haben sich in den aktuell geltenden Zeiten mit den nötigen EPI einzudecken. Die Direktion ist der Meinung, dass es aktuell genügend Möglichkeiten gibt sich mit EPI's auszustatten. In der UP Sud verfügt der Dispatch über einen kleinen Bestand an Handschuhen, Helmen und Sicherheitsbrillen, in der UP Lux verfügt der Coordinator Visite und der Dispatch über einen kleinen Bestand von Handschuhen. Des Weiteren können Anfragen über E-Mail

an die EPI-Abteilung gemacht werden, welche dann im Sekretariat im CO abgeholt werden können.

## Neue Arbeitskleidung

In Bezug auf die Anfrage der Delegation aus der letzten Sitzung, die Arbeitskleidung der Mitarbeiter zu erneuern, teilten uns die Verantwortlichen mit, dass sie einen ersten Austausch mit der QSECS-Abteilung des MI zu diesem Thema hatten. Sie müssen nun den genauen Bedarf bei CFL cargo beziffern, um ihn mit in den nächsten Haushalt vom Jahr 2024 aufzunehmen.

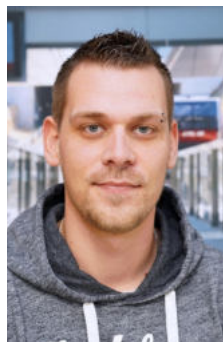
### Titularische Delegierte



Dirk Lorig



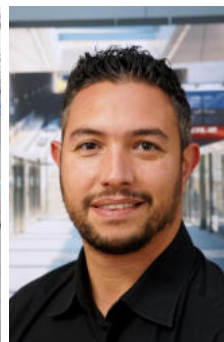
Wolfgang Schulz



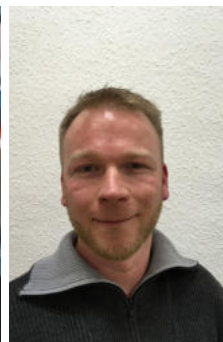
Marvin Sonntag



Olivier Benassi



Bruno Da Silva Oliveira



Martin Schäfer



Patrick Karels

### Sicherheitsdelegierter CFL-Cargo

### Ersatzdelegierte

## Délégation Salariés CFL-Cargo

# Rapport de la réunion des délégués du personnel CFL cargo du 05.07.2023

En date du 05.07.2023, la délégation du personnel s'est réunie pour la deuxième réunion pour l'année 2023 avec la nouvelle direction de CFL cargo.

La direction de CFL cargo était représentée par Messieurs Sébastien Hoffmann, Boris Peters, Max Solvi et Nicolas Clerc. Madame Carole Huberty a assuré la fonction de secrétaire. Du côté du Landesver-

band, le personnel était représenté par les camarades Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Olivier Benassi et le délégué à la sécurité Bruno Da Silva.

Le premier point à l'ordre du jour était l'approbation du dernier compte rendu de la réunion du 22 mars 2023. Celui-ci a été approuvé par tous. Les présentations et les rapports des réunions des délégués du personnel peuvent être consultés

sur le site intranet des CFL cargo.

### Sécurité

Trois accidents du travail ont eu lieu chez CFL cargo Luxembourg depuis le début de l'année jusqu'à fin mai 2023.

De plus, on constate une augmentation du nombre du non-respect de la signalisation, qui s'élève jusqu'à présent à cinq cas cette année chez CFL cargo Luxembourg.

### Développement de l'entreprise

Le chiffre d'affaires est, jusqu'à fin mai, en dessous des prévisions pour cette année. De plus, le nombre de commandes reçues des clients pour juin et juillet est inférieur aux prévisions. Si le nombre de commandes actuelles persiste, le résultat de cette année risque par conséquent d'être négatif. En outre, nous entrons dans la période des va-

cances, où l'expérience montre que les affaires sont généralement au ralenti.

### Absence pour cause de maladie

Le nombre d'absences est globalement en baisse par rapport à l'année précédente. Cela s'explique par le fait que la pandémie Corona est en train de s'estomper. Le taux des absences pour cause de maladie est cependant

légèrement supérieur à l'objectif fixé.

### Présentation de l'organigramme

Le départ de Mme Zenner a aussi entraîné plusieurs changements au sein de la direction. Ceux-ci nous ont été présentés avec le nouvel organigramme, qui peut être consulté sur BlueKanGo sous RF\_099-DIR\_F02.

**Détecteur de grue / Protection du personnel contre les charges suspendues / Pas de fonction. Est-ce qu'une procédure a été élaborée et si oui, comment se présente-t-elle ? État actuel ?**

La procédure CT 230 STV a été publiée le 24.05.2023 sur BlueKanGo pour les visiteurs. La délégation s'est toutefois posé d'autres questions qui ne ressortent pas de cette procédure. Par exemple, comment leur fonctionnement est-il testé avant l'utilisation et le Mobile Protect fonctionne-t-il en permanence dans la centrale des grues ? Qu'en est-il des DDM / CDM qui effectuent des opérations de manœuvre sur le site et qui ne sont pas équipés d'un tel appareil ? Nous n'avons pas pu obtenir de réponses définitives à ces questions lors de la réunion. Par conséquent, nous continuerons à suivre ces questions.

### Nouvelles locomotives pour Belval. Quelle est la situation actuelle ?

La nécessité de remplacer les anciennes locomotives de manœuvre sur le site de Belval est reconvenue par toutes les parties concernées. Malheureusement, selon les responsables, il n'est pas facile de trouver une locomotive adaptée à cet usage et qui soit déjà homologuée

sur le réseau des CFL. Parmi les locomotives envisagées figure la H3 du constructeur Alstom, qui a déjà été testée. Néanmoins, il faudra encore un peu de temps avant que cette locomotive soit homologuée. À court terme, deux locomotives G1000 pourraient être louées pour compléter le parc de véhicules sur le site de Belval.

**Où et comment les mécaniciens de CFL Cargo Deutschland, qui ont reçu une formation pour le Luxembourg, sont-ils affectés ? À quelles conditions de travail seront-ils soumis ? Sur quelles tournées seront-ils affectés ?**

Les quatre collègues de CFL cargo Deutschland avec licence luxembourgeoise seront dans un premier temps principalement affectés aux relations avec traction continue. Pour le maintien des connaissances, ces collègues devront rouler au moins une fois par semaine au Luxembourg. La reprise d'autres tournées LU des Roulements C4/C3 n'est pas prévue, mais n'est pas non plus exclue (à l'exception des trains DB-Cargo, car il n'y a pas de fiche d'accompagnement DB). De même, il n'est pas prévu dans un premier temps de retirer des relations des roulements Luxembourg actuels (Kiel, Rostock, Cologne). Un nouveau concept ne sera mis en place qu'avec l'utilisation de la nouvelle BR188 l'année prochaine, mais nous ne disposons pas encore d'informations concrètes à ce sujet.

En principe, ce sont les conditions de travail des conventions collectives respectives des salariés qui s'appliquent. Pour les tournées qui se terminent ou commencent au Luxembourg, elles sont complétées par des dis-

positions luxembourgeoises, mais justement que pour les tournées actuelles. Le principe est que les collègues de CFL cargo Deutschland ne sont ni mieux ni moins bien traités que les collègues de CFL cargo SA en ce qui concerne les conditions de travail.

### Renouvellement du conteneur Visite Belval. Y a-t-il déjà un projet ?

Le remplacement de ce conteneur n'est pas inscrit au budget 2023. Un nettoyage en profondeur ainsi qu'un nettoyage des alentours du conteneur sont planifiés. Une étude est en cours pour savoir si le remplacement peut être inscrit au budget de 2024.

**Aménagement d'une salle de séjour / salle de pause au BC. Actuellement, il n'y a que des salles d'accueils, mais pas de salle de pause. Est-il possible d'aménager une salle de pause commune au BC ?**

La délégation rencontrera les responsables pour analyser le besoin et proposer des solutions.

**Corail. Quand et par qui les modifications quotidiennes y sont-elles insérées ? (Visite / DDM / CDM / CEM)**

La délégation déplore que le Corail ne tienne pas compte en temps réel des modifications quotidiennes du service, ce qui peut entraîner des infractions au droit de travail en vigueur. Les responsables expliquent que la validation de la saisie des temps des prestations effectives est effectuée comme suit pour les groupes professionnels suivants :

- Pour les visites en temps réel via le Cov.
- Pour l'UP-Lux, la valida-

tion des prestations effectives se fait J+1 lors de la restitution des listes de présence.

- Pour les CEM, la saisie se fait actuellement 1 à 2 fois par semaine. Les fonctionnalités du Corail ne permettent pas encore aux Real Time Operators d'insérer les temps réels dans le programme. Actuellement, l'équipe de projet Corail est en train d'effectuer les adaptations nécessaires au plus vite. L'objectif est d'éviter de devoir travailler simultanément dans plusieurs outils (feuilles RT, Dispolino, Corail). Cependant, les responsables n'ont pas encore pu présenter à la délégation un calendrier des travaux et la date à laquelle ils seront terminés.

**Dans Corail, il n'est pas possible de voir le taux d'heures de nuit des CEM. Celles-ci doivent y être visibles et le répartiteur de service doit recevoir un avertissement lorsque le nombre autorisé est dépassé.**

Là aussi, la délégation critique que suite à l'adaptation non quotidienne dans Corail, le pourcentage du travail de nuit des CEM pourrait dépasser 33%, ce qui ne serait pas autorisé. Sur ce point, les responsables nous renvoient aux adaptations en cours dans Corail et nous expliquent que cela sera également pris en compte et que le pourcentage de travail de nuit y sera visible après la réalisation des modifications. La délégation a rappelé l'urgence de ces modifications de Corail et le fait qu'elles doivent être faites au plus vite afin d'éviter toute infraction au droit du travail en vigueur. Nous poursuivrons ces sujets et les aborderons à nouveau lors de la prochaine réunion.

**Est-ce que "Dispolino Visite" est abandonné et si oui, par quel programme sera-t-il remplacé ?**

Les fonctions "Visite" seront intégrées dans le projet Corail. Ce transfert n'est toutefois plus prévu pour l'année 2023. Les premières réflexions à ce sujet auront lieu en 2024 et impliqueront alors les responsables des visiteurs.

**Service EPI. Adaptation des heures de distribution pour CFL cargo.**

La délégation veut savoir s'il est possible d'étendre ou d'adapter les heures de distribution des EPI. Plusieurs demandes ont été reçues de la part de collaborateurs qui ont des difficultés à se procurer les EPI nécessaires pendant les horaires actuellement en vigueur. La direction est d'avis qu'il y a actuellement suffisamment de possibilités de s'équiper en EPI. À l'UP Sud, le dispatch dispose d'un petit stock de gants, de casques et de lunettes de sécurité, à l'UP Lux, le coordinateur visite et le dispatch disposent d'un petit stock de gants. En outre, les demandes peuvent être faites par e-mail au service EPI, qui peut ensuite être retiré au secrétariat du CO.

**Nouveaux vêtements de travail**

Suite à la demande de la délégation lors de la dernière réunion de renouveler les vêtements de travail des collaborateurs, les responsables nous ont informés qu'ils avaient eu un premier échange avec le département QSECS du MI à ce sujet. Ils doivent maintenant chiffrer les besoins exacts chez CFL cargo afin de les inscrire dans le prochain budget de l'année 2024.

# Zukunft des Busdienstes garantiert

TICE Arbeitsgruppe soll Zeit nach Ablauf der jetzigen Konvention vorbereiten

Trotz Befürchtungen scheint die Zukunft des interkommunalen Bussyndikates TICE nicht infrage gestellt. Keine Rede von Abbau. Im Gegenteil. Trotzdem müsse man sich im Süden des Landes Gedanken über die Zeit nach 2025 machen. Eine Arbeitsgruppe aller Beteiligten soll sich dieser Aufgabe nun annehmen, hieß es nach einer Dringlichkeitsunterredung am Mittwoch im Transportministerium.

Endzeitstimmung beim TICE? Gibt es Pläne der Regierung, das interkommunale Transportsyndikat im Kanton Esch in die Knie zu zwingen, Buslinien und Personal abzubauen? Diesen Eindruck konnte man aus einer Mitteilung gewinnen, die ein Teil der Personaldelegation des Bussyndikats am 11. Juli veröffentlichte. Darin hieß es, das Transportministerium würde die bestehende Konvention zwischen Staat und TICE Ende 2024 nicht verlängern. Im schlimmsten Falle ginge es um die Zukunft des TICE.

Dem Brodeln in der Gerüchteküche wollte Transportminister François Bausch ein Ende bereiten. Deshalb hatte er sämtliche Vertreter des Personals des TICE zu einer Unterredung eingeladen. Am Mittwochnachmittag saßen Vertreter von FGFC-TICE sowie OGBL/Landesverband im Ministerium an einem Tisch. Bezeichnend ist, dass OGBL und Landesverband die Paniktacke der FGFC-TICE-Vertretung von Anfang an nicht geteilt haben. „D’Zu-



TICE-Busse am Escher Bahnhof

Foto:Editpress/Alain Rischard

kunft vom TICE bleibt of-geséichert“, schrieben sie in einer Pressemitteilung. „Es sind keine Arbeitsplätze beim interkommunalen Syndikat TICE in Gefahr“, teilte Bausch als Reaktion auf den Aufregerbrief der FGFC-Sektion TICE mit.

Genau dies habe François Bausch in der rund zweistündigen Unterredung am Mittwoch bestätigt, so Christian Sikorski, Zentralsekretär Syndikat öffentlicher Dienst OGBL/Landesverband. Wogen seien geglättet worden. Bausch habe die zentrale Rolle des TICE im zukünftigen Mobilitätskonzept für den Süden des Landes unterstrichen, dies im komplexen Umfeld grenzübergreifender öffentlicher Dienste. Wie die neue Konvention ab 2025 aussehen soll und welche Rolle der TICE dabei spiele, wird nun eine Arbeitsgruppe von Ministerium, TICE und Gewerkschaften ausloten. Dabei sind einige Änderungen nicht ausgeschlossen, auch wegen europäischer

Auflagen. Das betreffe vor allem die Aufgaben eines regionalen Syndikates im europäischen Kader und direkte Ausschreibungen öffentlicher Dienste. Die Verantwortlichen des TICE müssen sich zudem Gedanken über effizienteres Arbeiten machen und sich neuen Gegebenheiten anpassen.

## Neuverhandlung der Konvention

Fakt sei, dass die Konvention zwischen Staat und TICE Ende 2024 auslaufe und vorher neu verhandelt werden müsse, so Christian Sikorski. Dabei seien die Grundbuslinien abgesichert. Die Verhandlungen betreffend die neuen Anforderungen durch das neue Mobilitätskonzept seien offen. Allerdings könne man kaum von einem Abbau des TICE ausgehen. Das habe sich auch bereits in Unterredungen gezeigt, die seit einigen Monaten mit vielen Beteiligten aus dem Bussektor

geführt werden. Im Rahmen der nationalen Mobilitätsplanung bis 2035 und einer Verdoppelung der Busfahrgäste schein es evident, dass die heutigen Dienste des TICE im Süden des Landes vollumfänglich gebraucht und sogar ausgebaut würden. Also keine Rede von Personalabbau oder sonstigen bedrohlichen Szenarien, welche den TICE betreffen, so Sikorski. „Panik ist nicht nötig.“

Sikorski gibt zu bedenken, dass sich, bedingt durch Kommunal- und Landeswahlen, einiges ändern werde. Das Büro des TICE müsse neu besetzt werden. Pierre Melina, bisheriger Präsident des TICE und ehemaliger Bürgermeister von Petingen, stehe nicht mehr zur Verfügung. Michel Wolter, wiedergewählter Bürgermeister von Käerjeng, würde zögern, das Amt zu übernehmen. Im Prinzip solle es aber ein Bürgermeister einer TICE-Gemeinde sein. Zweitens dürfte es auch in

der Direktion des TICE Änderungen geben. Bedingt durch Krankheit des bisherigen Direktors, müsse zumindest dieser Posten neu besetzt werden. Beispielsweise, indem der „directeur faisant fonction“ bestätigt würde.

Drittens, so Christian Sikorski, müsse man die Landeswahlen im Oktober und die Bildung der neuen Regierung abwarten. Erst dann könne man definitiv Nägel mit Köpfen machen. Obendrein wisse man heute nicht, wie die Zukunft des Landes und des TICE im Jahre 2025 aussehen werden. Stichwort Finanzen. Sollten dann alle Stricke reißen und die Zukunft des TICE aufs Spiel gesetzt werden, so Sikorski, müsse die Regierung mit massivem Protest von OGBL-Seite rechnen. Dies sei jetzt aber wirklich nur rein hypothetisch, so der Gewerkschaftsvertreter. Bisher sei alles im Lot, es gebe „keinen Grund zur Beunruhigung“.

Marco Goetz



FNCTTFEL

Landesverband



# Parlamentswahlen 2023

Forderungskatalog des Sektors Pensionierte des FNCTTFEL-Landesverbandes

Der Anteil der in Luxemburg lebenden Bevölkerung von 60+ beläuft sich auf 20%. Dieser Anteil wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach, in den nächsten Jahren noch erhöhen. Nicht nur die Erhöhung der Lebenserwartung, sondern das Altwerden bei guter körperlicher und psychischer Gesundheit muss das Ziel einer guten Seniorenpolitik sein. Dieser Zielsetzung muss in der Versorgung dieser Bevölkerungsschicht verstärkt Rechnung getragen werden, um untragbare und unwürdige Situationen zu vermeiden. Hierzu müssen in verschiedenen Bereichen Verbesserungen und Anpassungen erfolgen. Nachfolgend die Bereiche, wo nach unserem Dafürhalten Handlungsbedarf besteht.

## 1. Medizinische Versorgung

- o Da die Bevölkerung immer noch zunimmt, muss die Bettenzahl in den Kliniken an die heutigen und zukünftigen Erfordernisse angepasst werden. Die Effektivität des medizinischen Personals muss ebenfalls an die realen Bedürfnisse angepasst und deren soziale Situation verbessert werden.
- o Die Öffnungszeiten der

„Maisons Médicales“ müssten in den späten Nachmittag vorverlegt werden, da Statistiken belegen, dass die Notfallstationen vor dem Abend einen großen Zulauf an Patienten (welche nicht für die Notfallstationen gedacht sind) bewältigen müssen und dadurch sich lange Warteschlangen bis in die Nacht bilden.

- o Die Anzahl der „Maisons Médicales“ muss erhöht und an die geographische Entwicklung unseres Landes angepasst werden.

## 2. Gesundheitskassen

- o Das Prinzip des „tiers payant généralisé“ muss endlich eingeführt werden, um die Patienten finanziell zu entlasten.
- o Unser solidarisches Krankenkassensystem muss erhalten bleiben und jedweder Privatisierung muss entgegen gewirkt werden.
- o Deshalb muss die medizinische Versorgung in Luxemburg mit neuen medizinischen Erkenntnissen und der technologischen Entwicklung Schritt halten. Entsprechende neue Behandlungsmethoden müssen von der Gesundheitskasse zurückerstattet werden. Verschlechterungen bei den Rück erstattungen, aus Kostengründen, müssen vermieden werden.

## 3. Pensionssystem

- o Unser öffentliches Pensionssystem, welches auf der intergenerationalen Solidarität beruht, muss mit allen Mitteln verteidigt werden. Die 2012 eingeführten Verschlechterungen in den öffentlichen Pensionssystemen sollten rückgängig gemacht werden. Dies gilt u.a. für die Bestimmungen, dass je nach Finanzlage, das Ajustement halbiert oder abgeschafft wird sowie betreffend die Abschaffung der Jahresendzulage im allgemeinen Pensionssystem. Die Jahresendzulage muss deshalb, anteilmäßig, in die monatliche Pension integriert werden. Etwaige zukünftige finanzielle Engpässe dürfen nicht zu einer Verschlechterung bei den Leistungen oder einer Erhöhung des Pensionsalters führen, sondern durch alternative Finanzierungsquellen, wie sie von der Arbeitnehmerkammer vorgeschlagen wurden sowie bspw. einer Finanztransaktionssteuer, ausgeglichen werden.
- o Rezente Statistiken belegen, dass die Altersarmut zunimmt. Deshalb müssen die Mindestpensionen aufgebessert werden, um deren Bezieher ein Leben in Würde zu ermöglichen.

## 4. Pflegeversicherung

- o Die Leistungen der Pflegeversicherung müssen so ausgebaut werden, dass sie auch sehr kurzfristige, dringende und zeitlich begrenzte Behandlungen im häuslichen Umfeld übernehmen könnte, um ältere Personen zu behandeln, welche nicht im Krankenhaus aufgenommen werden können.

## 5. Betreuungsstrukturen

- o Die Kapazitäten der Betreuungsstrukturen, für alte und pflegebedürftige Menschen, müssen an die heutigen und zukünftigen Erfordernisse angepasst werden. Dies gilt insbesondere für das Betreuungspersonal. Der Beruf der Pflegekräfte sowohl in den festen Strukturen als auch in der ambulanten Pflege muss sozial und gesellschaftlich aufgewertet werden, um die notwendigen Rekrutierungen zu ermöglichen. Dem Preisanstieg in den Betreuungsstrukturen muss entgegengewirkt werden.

## 6. Steuerreform

- o Die seit Langem versprochene sozialgerechte Steuerreform muss endlich verwirklicht werden. Dabei müssen die unteren und mittleren Einkommen steuerlich entlastet und die hohen Einkommen und Vermögen stärker

belastet werden. Gleiches gilt für Betriebe, die hohe Gewinne erwirtschaften.

- o Die Alleinerziehenden, die Verwitweten und die Alleinstehenden über 65 Jahre sind stark von Armut betroffen. Deshalb sollten diese Menschen anstatt in der Steuerklasse 1a in Steuerklasse 2 einklassiert werden.

## 7. Erleichterter Zugang zu Verwaltungen, anderen Institutionen und dem öffentlichen Transport

- o Der Zugang zum öffentlichen Transport, zu Verwaltungen und anderen Institutionen, muss für behinderte und ältere Menschen barrierefrei gestaltet werden. Viele ältere Menschen haben Schwierigkeiten mit der digitalen Umstellung in vielen Bereichen. Deshalb müssen auch in Zukunft öffentliche Auskünfte und Zugänge zu Parkhäusern und ähnlichen Einrichtungen ohne Internet und Smartphone möglich bleiben.
- o Weitere Schließungen von Post- und Bankfilialen müssen verhindert werden. Nach Bedarf sollten neue Filialen eröffnet werden. Vor allem für ältere Mitbürger sollten die Kosten für gängige Bankoperationen abgeschafft oder gesenkt werden.

Sektor Pensionierte

# Urlaubsreise ins Elsass



32 Verbandsmitglieder samt Familienangehörigen nahmen an der diesjährigen Urlaubsreise vom 26. bis zum 30. Juni teil. Ziel war das Elsass. Als Hauptquartier hatten wir das Hotel Mercure in Colmar, die Hauptstadt der elsässischen Weine, gewählt.

Colmar ist bekannt durch seine außergewöhnliche Architektur und vor allem auch durch das malerische Viertel „Petite Venise“.

Es begann mit einer „Choucroute garnie“



Die erste Etappe führte die Teilnehmer nach Obernai, wo die ersten Versuche der elsässischen Weine anlockten, gefolgt mit einer zünftigen „Choucroute

garnie“ im bestbekanntesten Restaurant „A l'Ami Fritz“ in Ottrott.

Eisenbahnmuseum in Mulhouse ist ein Juwel



Die tags darauf organisierte Besichtigung der „Cité du Train - Patrimoine SNCF“ in Mulhouse ließ die Herzen der Eisenbahner herschlagen. Diese



Ausstellung mit französischem Eisenbahnmateriale besteht schon über 50 Jahre. Viele Juwelen sind zu sehen, so der Salonwagen des „Aide de camp“ von Napoleon III, der Salonwagen vom französischen Präsidenten Charles De Gaulle, ein Salonwagen, in dem unsere Großherzogin Charlotte gefahren wurde, sowie anderes Material, das uns noch aus der rezenten Vergangenheit bekannt ist wie z.B. eine „Voiture-Restaurant“ der „Compagnie internationale des wagons-lits“. Auch die ausgestellten Lokomotiven, die CC 14018 oder auch der „Autorail Micheline XM 5005“ bis hin zum ersten

TGV begeisterten die Teilnehmer.

Nach dieser aufregenden Besichtigung fand der zweite Tag seinen Abschluss mit einer Besichtigung von Colmar mit der Gummieisenbahn „Petit Train“.

Aufregende Bühnenshow

Der dritte Tag war dem Spektakel vorbehalten. Aufregend war die Show „Fr n sie“ im internationalen Music-Hall Royal Palace in Kirrwiller. Nach einem ausgezeichneten Mittagessen mit musikalischer Begleitung im Restaurant Majestic, fand im Theatersaal ein Feuerwerk



von Tanz, Akrobatik und Magie statt. Und wer noch nicht genug hatte, konnte abschließend in der Lounge bei guter Live-Musik noch das Tanzbein schwingen.

## Europastadt Straßburg

Straßburg, die Hauptstadt des Elsass, war das nächste Ziel. Eine Bootsfahrt mit interessanten

Kommentaren gab einen Einblick in die Geschichte von Straßburg und des Elsass, das auch schon mal Teil von Deutschland war. Praktisch alle Elsässer, als direkte Nachbarn von

Deutschland, sprechen Deutsch. Auch ist der heimische Dialekt mit deutschen Wörtern durchsetzt. Der Nachmittag war den Reisenden überlassen, sich die Schönheiten der Euro-

pastadt individuell anzusehen.

## Münster-Käse und Crémant

Die Urlaubsreise klang am



letzten Tag aus, mit einem Abstecher im mittelalterlichen Kaysersberg und einer Weinprobe in der Weinkellerei „Dopff au moulin“ in Riquewihir aus.

Mit Münster-Käse, elsässischem Crémant und Wein im Gepäck ging es am späten Nachmittag zurück nach Luxemburg.

Die ersten Überlegungen für die Urlaubsreise 2024 wurden schon gemacht. Unser Vorstand wird auf der Pensioniertenfeier am Sonntag, dem 22. Oktober 2023 im Casino Syndical ein interessantes Ausflugsziel mit einem ansprechenden Programm vorstellen.

Text: Guy Greivelding  
Fotos: Norbert De Waha

# Vereinigung Esch/Alzette

Besuch des „Musée des Mines“ in Rümelingen



Der Vorstand der Vereinigung Esch/Alzette lädt all ihre Mitglieder und Familienangehörigen am Freitag, dem 13. Oktober 2023 um 16.00 Uhr zu einem Besuch des Nationalen Bergbaumuseums in Rümelingen, 1, rue des Mines, ein.

Das Museum thematisiert die Eisenerzförderung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die 1980er

Jahre. Es zeigt, wie der Eisenerzabbau funktioniert hat und lässt uns mehr als ein Jahrhundert technischer Entwicklung anhand der Gegenstände der Sammlung, die in den unterirdischen Stollen anschaulich präsentiert werden, entdecken.

Wir treffen uns um 15.45 Uhr beim Empfangsbüro vor dem Erzgrubenmuseum. An Ort und Stelle gibt es ausreichend Parkplätze.

Die geführte Besichtigung dauert ungefähr 2 Stunden. Da unter Tage eine Temperatur von etwa 10 Grad herrscht, ist es ratsam warme Kleidung zu tragen. Vom Tragen von Schuhen mit hohen Absätzen ist abzuraten. Anschließend nehmen wir

gemeinsam das Abendessen „à la carte“ in der „Brasserie du Musée“ ein. Anmeldungen sind erbeten bis spätestens Freitag, den 6. Oktober 2023 bei Roland SCHREINER (Tel: 621 147 897 oder e-mail: rolschreiner@gmail.com).

Die Kosten werden von der Vereinigungskasse getragen. Wir hoffen auf eine rege Teilnahme!  
Der Vorstand

Fotos: Musée National des Mines de Fer Luxembourgeoises



# Teilnahme des A.S. CFL - Tir sportif am Veteranenschießen

Wie jedes Jahr nahm die Abteilung „A.S. CFL - Tir“ am Wochenende vom 9. bis 11. Juni 2023 an der internationalen Meisterschaft der Veteranen in Pilsen, Tschechischen Republik, teil. Es handelte sich hier bereits um die 31. Edition dieser Veranstaltung.

Dieses Jahr wurden wir in der Disziplin 10 Meter Luftpistole von drei unserer belgischen Kollegen unterstützt, welche an dem vorausgegangenen Wochenende bei uns zu Gast waren. Somit zählte unsere Delegation 11 Schützen. An dem diesjährigen Veteranenschießen nahmen 261 Teilnehmer aus 16 Nationen teil.

Sei zu erwähnen, dass diese Veranstaltung bei den Männern in Alterskategorien unterteilt ist. Zwischen



45 und 54 Jahren gehört man der Kategorie C an, die Kategorie B umfasst Schützen zwischen 55 und 64 Jahren und die Kategorie A ist für Schützen ab 65 Jahren reserviert. Für Frauen gibt es eine separate Wertung, jedoch keine Alterskategorien.

Der Organisator behält sich das Recht vor, bei mehr als 20 Teilnehmern nicht nur einen Preis für die ersten drei, sondern auch ein Geschenk für die Schützen auf den Plätzen 4 & 5 zu vergeben. Folgende Resultate stehen besonders heraus:



1. Kleinkalibrige Sportpistole .22lr über 25 Meter

- Patrick Decker, Kat. B Platz 1 mit 286 Punkten - 30 Schuss Präzision Platz 4 mit einem Gesamtpunktestand von 554
- Arsène Breyer, Kat. A Platz 2 mit einem Gesamtpunktestand von 549 Platz 4 mit 275 Punkten - 30 Schuss Präzision

2. Luftpistole über 10 Meter

- Arsène Breyer, Kat. A Platz 4 mit 357 Punkten
- Wir blicken mit Zuversicht auf das nächste Jahr in Pilsen, denn einige unserer Schützen verbessern sich stetig und könnten mitunter bei der nächsten Austragung auch einen Preis mit nach Hause nehmen.



1. Platz für Patrick Decker (2. v.l.)



2. Platz für Arsène Breyer (1. v.l.)

# Championnat CFL 2023

Den 7 Juli 2023 huet den FC Eisebunn 97 déi traditionell Championnat CFL dëst Joer mat 8 CFL Fussball Mannschaften zu Sandweiler um Terrain ofgehalen. Ugetrueden waren folgend Mannschaften: CFL Ateliers Lëtzebuerg; CFL Gare Rodange; CFL Gare Beetebuerg; CFL Fahrpersonal; CFL Garage; CFL Zwickau; CFL RH an CFL PI.

Et ass bei hëtzege Temperaturen 10 Minutten pro Match gespillt ginn, ënnert engem ganz fairen Oflaf tëschent den Mannschaften an den Entscheidungen vun den 2 Arbitreren. Duerfir vun mir een groussen Merci un Mannschaften an Arbitreren, des Weideren wëll ech och een groussen Merci un déi zueräich Spectateuren ( ± 80 - 100 Leit) déi mat hiren Kanner present waren fir sämtlech Spiller ze ënnerstëtzen. Och eiser Direktioun vun der CFL, den Här Marc Wengler deen jo och present war, Merci fir den järechen finanziellen Subsid den mir kréien, sou wei ebenfalls deenen 2 Gewerkschaften déi ons och all Joer ënnerstëtzen, sief et mat dem Sponsoring vun den Coupes oder soss op iergend eng Manéier. Ebenfalls Merci un Gemeng Sandweiler an

den US Sandweiler fir ganz Joer iwwer Benotzen vun hiren Infrastrukturen. Net vergiessen wëll ech awer mengen Komiteesmembere an haaptsächlech och deenen wou hier Familljemembere ëmmer do sinn fir eng Hand mat unzepaken, well ouni esou Leit kann een näischt op déi Manéier ofhalen, hinnen een speziellen groussen Merci. An der Hoffnung keen vergiess ze hunn, hei dann elo nach Endklassement nodeems all Matcher gespillt waren:

- Plaz 1: CFL Garage
- Plaz 2: CFL Fahrpersonal
- Plaz 3: CFL RH
- Plaz 4: CFL Gare Rodange
- Plaz 5: CFL Ateliers Lëtzebuerg
- Plaz 6: CFL Zwickau
- Plaz 7: CFL Gare Beetebuerg
- Plaz 8: CFL PI

Als Ofschloss just nach eng kleng Info, Sonndes den 28 Januar 2024 ab 13.00 Auer ass dann den traditionellen Tournoi an der Hal zu Weiler la Tour, wou ech hoffen dass och erëm déi sämtlechen Mannschaften esou wei och zueräich Spectateuren do mat drun deel huelen wäerten. Duerfir bleibt gesond an dann spëtstens bis nächst Joer.

Manuel MULLENBACH  
Präsident



Finale gouf erréicht am Elefmeterschëssen entscheet



CFL Champion 2023 - FC Garage

Fotoen: Josy Bourgraff



Couppen goufen dëst Joer vum Landesverband gestëft

# ASCFL Athlétisme Luxembourg

Frédérique Gueth und Pascal Jacquemin neue CFL Meister über 10 km

Die 38. Auflage der CFL-Straßenlaufmeisterschaften wurde dieses Jahr am 08. Juli traditionell in Feulen ausgetragen. Die Temperaturen waren im Vergleich zu den Vortagen deutlich angestiegen, was es für die Athleten nicht einfacher machte.



Start 10 km

Gleich nach dem Start setzten sich Pascal Jacquemin (CFL-BU) vom Rest des Feldes ab. Bis zum Ziel sollte er diese Führung nicht mehr abgeben. Er

absolvierte die Strecke in 38:47 Minuten und hatte am Ende mehr als eine zwei Minuten auf den

letztjährigen Meister Tim Hobscheit (CFL-PI) welcher in der Zeit von 41:02 Minuten die Ziellinie als Zweiter überquerte. Nach dem Crosslauf ist es für Pascal bereits sein zweiter Titel in diesem Jahr. Als Nächstes wird Pascal dann im Herbst versuchen, seine im April in Paris aufgestellte Marathonzeit von 2h50'43" nochmals zu verbessern.

Spannung gab es im Kampf um den letzten Platz auf dem Podium. Pascal Maurer (CFL-TM) und Claude Stiefer (CFL-TM) liefen bis zum Schluss des Rennens zusammen und so musste die Entscheidung im Endspurt fallen. Hier hatte Pascal Maurer das bessere Ende für sich. In 42:50 Minuten hatte er lediglich 5" Vorsprung auf Ultraläufer Claude Stiefer. Ein sehr gutes Rennen lief auch der 64-jährige Gilbert Schiltz der als Fünfter ins Ziel kam. Sei noch zu sagen, dass mit Albert Recken auch ein Läufer das Ziel erreichte, welcher bisher an jeder Ausgabe teilnahm.

Bei den Damen war leider nur eine Athletin am Start, was aber die Leistung von Frédérique Gueth (CFL-TM) nicht mindern soll. Frédérique konnte sich trotzdem über ihren zweiten Titel über die 10 km freuen.

## Klassement

Rang	Name	Vorname	
1	JACQUEMIN	Pascal	
2	HOSCHEIT	Tim	
3	MAURER	Pascal	
4	STIEFER	Claude	
5	SCHILTZ	Gilbert	
6	WARKEN	Daniel	
7	MEYERS	Tom	
8	CANNELS	Yves	
9	RECKEN	Albert	
10	GUETH	Frédérique	1. Dame
11	WOLFF	Romain	
12	WOLFF	Lucien	
13	SCHEER	Luc	DNF



Claude Stiefer - Pascal Maurer



Gilbert Schiltz



Frédérique Gueth (CFL Meisterin) - Pascal Jacquemin (CFL Meister)

Text & Fotos: Josy Bourgraff

Impressionen (94)

# Bob, der legendäre Eisenbahnhund (1)

Ein Hundeleben auf der Dampfloek

Oft wird der Hund als der beste Freund des Menschen bezeichnet, weil er instinktiv ein überaus loyales Band zu seinen Bezugspersonen entwickelt. Bereits Erasmus von Rotterdam schrieb 1518, der Hund sei der Freund des Menschen und 1764 stellt auch Voltaire fest, dass der Hund der beste Freund des Menschen sei. Der Ursprung des Ausspruchs „Der Hund ist der beste Freund des Menschen“ findet sich allerdings in Missouri, USA, wo er Ende des 19. Jahrhunderts während eines Prozesses von dem Anwalt George Graham Vest ausgesprochen wurde.

Dass auch die Vierbeiner unter den Eisenbahnern seit jeher beliebt sind, davon zeugen zwei durchaus legendäre Geschichten von „Eisenbahnhunden“ der Antipoden, welche wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten. Um das Jahr 1878 erblickte in der Nähe von Macclesfield in den australischen Adelaide Hills von Port Adelaide der Hund der Eisenbahner Terowie Bob, genannt Bob, das Licht der Welt. Es soll sich um eine Art Deutscher Collie oder einen Smithfield Terrier gehandelt haben. Gleich zu Beginn seiner Karriere büchste er immer wieder aus seinem Heim aus und streunte an den Gleisen und Eisenbahnanlagen umher. Eines Tages kam er nicht mehr zurück und galt als verschollen.



Bobs legendäres Halsband im RNM



Bob vor Reiseantritt auf seinem Ehrenplatz im Wartesaal 1892

Dem war aber nicht so, denn Bob war kurzerhand auf einen Zug aufgesprungen und reiste anschließend jahrelang herrenlos und hundeseelenalleine auf Zügen umher. Eines Tages traf er auf seinen Reisen durch den australischen Kontinent auf den Polizisten William Ferry, welcher ihn im September 1884 in Petersborough bei sich aufnahm. Nun konnte sein Leben auf der Lokomotive erst richtig loslegen. Und das fast tagtäglich.

Bob fuhr am liebsten in der Lokomotive mit, schnupperte Öl, Dampf und Kohle. Das Pfeifen des Zuges begeisterte ihn besonders. Die damaligen Eisenbahner wetteten bald um sein Wohl und seine Gunst und fertigten ihm sogar ein eigenes Halsband an, auf dem in Übersetzung zu lesen stand: „Haltet mich nicht auf, lasst mich ziehen. Denn ich bin Bob, der Hund der Eisenbahner“.

Der Hund mochte insbesondere Fernreisen und scheute sich vor den vollgestopften Pendlerzügen

lautstark los und vergraulte dermaßen die Passagiere, sodass diese es bevorzugten gleich einen anderen Waggon zu benutzen.

Bob wurde zur Legende in Australien. Nachdem er sich nach Adelaide zurückgezogen hatte, wo er bis zu seinem Tod im Alter von 17 Jahren regelmäßig in einer von einem Mr. Evans geführten Metzgerei in der Hindley Street speiste. Er starb am 29. Juli 1895 in der Hindley Street, nachdem er mit einem kläglichen Geheul tot umgefallen war.

Nach seinem Tod wurde sein Körper im Exchange Hotel in Adelaide ausgestellt. Sein legendäres Halsband wurde zunächst von Eisenbahnern dem Lord Mayor von Adelaide übergeben und kann heute im RNM, dem Railway National Museum, in Port Adelaide bewundert werden. Ihm zu Ehren wird daselbst sogar einmal im Jahr ein Bob Tag veranstaltet.

2009 sammelte Bobs örtliche Heimat-Gemeinde Peterborough Spenden für eine Bob-Statue. Diese wurde am östlichen Ende der Main Street nahe dem Bahnhof aufgestellt.

Text: Pierre Buchholz  
Fotos: RNM Adelaide



Bob auf dem Dach einer Dampfloek in Port Augusta 1887