

Le Signal

Mittwoch,
18. Oktober 2023

Nr. 10/2023
103. Jahrgang
Nächste Nummer:
15. November 2023

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

FNCTTFEL geht in OGBL auf



Die endgültige Integration des Eisenbahner-Syndikats ist auf der außerordentlichen Versammlung einstimmig begrüßt worden

Seiten 2-3, 8-15

Miniatureisenbahn- börse in Steinsel



Am 29. Oktober findet in Steinsel die traditionelle Börse für Miniatureisenbahnen statt. Ab 10 Uhr öffnen die Pforten, der Eintritt kostet 4 Euro.

Seite 5

Convention collective chez Luxtram



La nouvelle convention collective entre en vigueur avec effet rétroactif au 1.1.2023 pour une période de trois ans, donc jusqu'au 31 décembre 2025.

Seite 19

Neue Halle 4 offiziell eingeweiht



Am 06. Oktober die neue „Halle 4“ auf dem Gelände des Abstell- und Instandhaltungszentrums der CFL in Luxemburg-Bonnevoie eingeweiht.

Seite 21

Kulinarische Kreuzfahrt



Etwas mehr als 100 Mitglieder und Angehörige folgten der Einladung des Sektors der Pensionäre und der Vereinigung Luxemburg zu einer Moselkreuzfahrt.

Seiten 32-33

Rien de nouveau au nord



Après presque une année de fermeture de la ligne entre Kautenbach et Clerveaux, la circulation a repris fin juillet pour s'arrêter de nouveau un mois après.

Seiten 34-35



Georges
Merenz

Eine weise Entscheidung für die Zukunft

Vorab ein großes Dankeschön an alle Mandatsträger auf dem außerordentlichen Kongress vom 7. Oktober 2023. Ihr habt einstimmig zu 100 % Gewerkschaftsgeschichte in Luxemburg geschrieben. Mit eurer Zustimmung wird der FNCTTFEL-Landesverband ab dem 31. Januar 2024 in den Dachverband OGBL integriert. Die einzige richtige Entscheidung für die Stärkung unserer Organisation und die Vertretung all unserer Mitglieder.

Liebe Leserinnen und Leser, nach zuerst einigen gescheiterten Versuchen des Landesverbandes und einer anschließenden provisorischen Integration, welche im Dezember 2019 von beiden Gewerkschaften gestimmt wurde, haben die Mandatsträger des FNCTTFEL-Landesverbandes nun am 7. Oktober 2023 einstimmig den weisen Beschluss getroffen, ab dem 31. Januar 2024 die komplette Integration in den OGBL durchzuführen.

Nein, der Landesverband wird nicht vom OGBL geschluckt und wir haben den Landesverband weder verraten noch wird er aufgegeben. Diese Worte höre ich des Öfteren von der christlichen Gewerkschaftsseite. Dabei haben wir im Sinne all unserer Mitglieder gehandelt und uns mit der neuen Struktur des Landesverbandes innerhalb des OGBL verstärkt. Und dies ist der Unterschied zwischen den beiden Gewerkschaften Landesverband und OGBL gegenüber anderen Gewerkschaften. Unsere Mitglieder sind der Ansporn für unsere gemeinsame Gewerkschaftsarbeit, und nicht wie z. B. beim Syprolux die Selbstverherrlichung der Gewerkschaftsspitze, welche sie am liebsten mit Aufwiegelung mit falschen Informationen an die Belegschaft zu stärken versuchen, um dann sich als Retter hinzustellen. Haben Sie sich diese Vorgehensweise bei einer CGFP abgeschaut? Ich erinnere hier nur an das Gehälterabkommen im öffentlichen Dienst aus dem Jahr 2015. Damals, im Jahr 2015, stimmte die CGFP zunächst der 80-80-90-Regelung zu, um dann Ende 2019 als Held gefeiert zu werden, als diese Regelung, die wir von Anfang an abgelehnt hatten, abgeschafft wurde.

Der Landesverband und der OGBL spielen auf solch einem tiefst liegenden Niveau der Gewerkschaftsarbeit nicht mit.

Zurück zu den Beweggründen der Integration. Wie in der Vergangenheit schon des Öfteren geschrieben, setzen wir uns als Landesverband auch für unsere Mitglieder in den Filialen

der Eisenbahn ein, als da wären CFL cargo und CFL Multimodal sowie aber bei anderen Schienentransportunternehmen wie Luxtram. Hier konnten wir seit Jahren nur dank des Kooperationsvertrages mit dem OGBL unsere Mitglieder vertreten. Eine solche Kooperation ist anfangs auch in Ordnung, stellt aber auf Dauer keine zufriedenstellende Lösung dar. Um auch hier weiter voranzukommen, war die Integration notwendig, um als starker OGBL/Landesverband gute Kollektivverträge abzuschließen. So wurde erst kürzlich bei Luxtram (siehe Artikel in der aktuellen Ausgabe des Signals) schon der zweite Kollektivvertrag bei Luxtram unterschrieben.

Durch diese Integration wurde auch innerhalb des OGBL ein neues Departement geschaffen. Das Departement „Fonction public“, in der alle Beamten zusammengefasst sind, mit dem Ziel, die Rechte und Forderungen im Rahmen eines künftigen Gehälterabkommen für Beamte zu verteidigen und einzufordern. Bis dahin steht aber noch ein weiter und mit etlichen Hindernissen versehener Weg vor uns. Auf diesem Weg zählen wir ganz besonders auf eure Unterstützung bei eventuell notwendigen Aktionen in diesem Bereich.

Liebe Leserinnen und Leser, seit Jahren versuchen das Patronat geschlossen, uns Arbeitnehmer zu ihren Gunsten um unsere Rechte zu bringen. Und genau aus diesem Grund brauchen wir einen starken OGBL.

Es bliebe noch viel zu sagen, einen wichtigen Punkt dann aber dann doch noch zu Schluss. Der Beitrag für unsere Mitglieder wird auf den des OGBL ab dem Datum der Integration angepasst. Ab dem 1. Februar 2024 beläuft er sich somit maximal auf 21,- € für Aktive und 19,40 € für Rentner. Neumitglieder kommen dann auch in den Genuss eines reduzierten Mitgliedsbeitrags von 15 € im ersten Jahr. In diesen Zeiten, in denen alles teurer wird, keine schlechte Ansage für viele unserer Mitglieder.

VIVE den Landesverband

VIVE den OGBL

Georges Merenz
Präsident FNCTTFEL-Landesverband



Georges
Merenz

Une sage décision pour l'avenir

Tout d'abord, un grand merci à tous les mandataires présents au congrès extraordinaire du 7 octobre 2023. Vous avez unanimement écrit à 100% une page d'histoire syndicale au Luxembourg. Grâce à votre approbation, le FNCTTFEL-Landesverband sera intégré pour la date du 31 janvier 2024 dans la structure de l'OGBL. C'est la seule bonne décision pour le renforcement de notre organisation et la représentation de tous nos membres.

Chères lectrices et chers lecteurs, après plusieurs tentatives infructueuses du Landesverband, suivies d'une intégration provisoire votée par les deux syndicats en décembre 2019, les mandataires du Landesverband FNCTTFEL ont pris à l'unanimité, le 7 octobre 2023, la sage décision de procéder à l'intégration complète dans l'OGBL à partir du 31 janvier 2024.

Non, le Landesverband ne sera pas avalé par l'OGBL et nous n'avons pas trahi le Landesverband et nous ne l'abandonnerons pas. Ces paroles, je les entends souvent du côté du syndicat chrétien. Pourtant, nous avons agi dans l'intérêt de tous nos membres et nous nous sommes renforcés avec la nouvelle structure du Landesverband au sein de l'OGBL. Voilà ce qui fait la différence entre le Landesverband et l'OGBL par rapport aux autres syndicats. Ce sont nos membres qui nous stimulent dans notre travail syndical commun, et non pas, comme par exemple chez le Syprolux, l'auto-glorification de la présidence du syndicat, que celle-ci cherche de préférence à renforcer en faisant de l'agitation avec de fausses informations au personnel, pour se présenter ensuite comme sauveur. Avez-vous copié cette approche de la CGFP ? Je rappellerai seulement ici l'accord salarial dans le secteur public de 2015. À l'époque, en 2015, la CGFP a d'abord approuvé le régime 80-80-90, pour être célébré en héros fin 2019, lorsque ce régime, que nous avons contesté dès le début, a été supprimé.

Le Landesverband et l'OGBL ne jouent pas le jeu à un niveau aussi bas du travail syndical.

Revenons sur les motifs de l'intégration. Comme déjà écrit à plusieurs reprises dans le passé, nous nous engageons, en tant que Landesverband, pour nos membres dans les filiales des chemins de fer, à savoir CFL cargo et CFL Multimodal, ainsi que dans les autres entreprises de transport ferroviaire comme par exemple Luxtram. Depuis des années, nous n'avons pu représenter nos membres

que grâce au contrat de coopération avec l'OGBL. Une telle coopération est acceptable dans un premier temps, mais ne constitue pas une solution satisfaisante à long terme. Dans le but de progresser sur ce point précis, l'intégration était nécessaire dans le but de conclure de bonnes conventions collectives en tant qu'OGBL/Landesverband puissant. À ce titre, nous avons récemment signé une 2^e convention collective chez Luxtram (voir article dans l'édition actuelle du Signal).

Grâce à cette intégration, un nouveau département a été créé au sein de l'OGBL. Le département « Fonction publique », dans lequel tous les fonctionnaires sont regroupés, dans le but de défendre et de revendiquer les droits et les revendications dans le cadre d'un futur accord salarial des fonctionnaires. Toutefois, le chemin à parcourir est encore long et semé de nombreuses embûches. Tout au long de ce parcours, nous comptons tout particulièrement sur votre soutien pour toute action qui pourrait s'avérer nécessaire à cet égard.

Chères lectrices et chers lecteurs, depuis des années, le patronat essaie de nous priver de nos droits, nous les salariés, à son profit. Voilà précisément la raison pour laquelle nous avons besoin d'un OGBL fort.

On pourrait encore dire bien des choses, mais tout de même un point important pour conclure. La cotisation de nos membres sera alignée sur celle de l'OGBL à partir de la date d'intégration. Ainsi, à partir du 1^{er} février 2024, elle s'élèvera au maximum à 21,- € pour les actifs et à 19,40 € pour les pensionnés. Les nouveaux membres bénéficieront également d'une cotisation réduite de 15 € la première année. En ces temps où tout devient plus cher, ce n'est pas une mauvaise annonce pour beaucoup de nos membres.

VIVE le Landesverband

VIVE l'OGBL

Georges Merenz
Président FNCTTFEL-Landesverband

EDITORIAL

Winterfreude in See/ Paznaun (TIROL), der kleine, freche Nachbar von Ischgl

Winterfreude während den Fastnachtsferien vom 10. Februar - 17. Februar 2024

Die A.T.C. bietet Ihnen mittels Gruppentarif einen äußerst preisgünstigen Winterurlaub während den Fastnachtsferien im Tiroler See in Österreich, in einem 4 - Sterne - Hotel an

Mehr Infos und Anmeldeformular -> [Seiten 38-39](#)



In Memoriam

SCHMIT-MANES Jeanny	1935 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
MANGEN Jean	1938 - 2023	Vereenegung Syrdall
DRUI Paul	1950 - 2023	Vereenegung Péiteng
VERSALL Marcel	1947 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
SCHMIT-MANES Jeanny	1935 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
FISCHER Josy	1947 - 2023	Vereenegung Klengbetten/Mamer
SCHUMACHER Arthur	1938 - 2023	Vereenegung Péiteng

NOTE

A tous les Services

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2023, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon le calendrier des DATES VALEUR ci-dessous :

Dates VALEUR CREDIT des émoluments :

Vendredi	le 27 octobre 2023
Mardi	le 28 novembre 2023
Mercredi	le 27 décembre 2023

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

Aktueller Punktwert seit dem 1. September 2023

Indexstand: 944,43

Punktwerte

Kaderpersonal: 22.8300 €

Nicht pensionsberechtigte Elememte: 21.6181 €

Le Signal 2023

N°	clôture de rédaction	parution
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023



Öffnungszeiten

Montag bis Freitag:

8.00 - 12.00 Uhr - 13.00 - 16.00 Uhr

Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:
FNCTTFEL-Landesverband

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

Verantwortlich für den Layout:
Josy Bourgraff,
Georges Melchers

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

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

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Espace-Médias S.A.

Redaktion und Koordination:
FNCTTFEL-Landesverband

Made in Luxembourg

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

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

la plus grande bourse de trains miniatures au Luxembourg

Bourse d'échange de trains miniatures

depuis
1993

29
OCTOBRE
2023

10.00 - 16.00 hrs
organisé par



Steinsel

au Centre de Loisirs Norbert Melcher – rue de l'Alzette

G.-D. Luxembourg

Entrée : 4 €

enfants jusqu' à 12 ans entrée libre / Parking gratuit



Module-Club Luxembourg a.s.b.l.

Tel: (+00352) 661 68 24 04 E-mail: bourse@module-club.lu

www.module-club.lu

Nationalwahlen 2023 - Gambia ist Geschichte



Kommentar

Nach zwei Mandatsperioden ist es vorbei mit der Dreiparteienkoalition LSAP-DP-"déi gréng". Zumindest war dies das Ergebnis der Parlamentswahlen vom 8. Oktober. Mit großer Wahrscheinlichkeit müssen "déi gréng" und die LSAP den Weg in die Opposition antreten. Zuletzt war die LSAP 1999 damit konfrontiert, als die Partei vier Sitze verlor und ihr Stimmenanteil von 25,4 % auf 22,4 % zurückging. Es scheint, als würde die CSV zusammen mit der DP die nächste Regierung bilden.

Was hat dazu geführt, dass die alte Regierung nicht wiedergewählt wurde?

Dies liegt in erster Linie an dem schlechten Ergebnis von "déi gréng". Erreichte die Partei im Jahr 2018 noch 15,12 % der Stimmen und damit neun Sitze im Parlament, waren es diesmal nur noch 8,55 % der Stimmen sowie vier Sitze im Parlament. Mit einem derart hohen Verlust hatte niemand gerechnet, besonders da in allen von ILRES erstellten Prognosen mit einem Verlust von nur 2 bis 3 Sitzen gerechnet wurde.

Doch auch bei den anderen Parteien wichen die Prognosen des ILRES teilweise stark vom tatsächlichen Wahlergebnis ab.

So wurde beispielsweise in der letzten Prognose vom September 2023 folgendes Ergebnis vorhergesagt:

CSV	28,3 %	19 Sitze
LSAP	19,8 %	13 Sitze
DP	17,4 %	11 Sitze
ADR	6,8 %	3 Sitze
Piraten	9,9 %	5 Sitze
Déi Lénk	5 %	2 Sitze

Das Wahlergebnis lautete im Vergleich dazu wie folgt:

CSV	29,21 %	21 Sitze
LSAP	18,91 %	11 Sitze
DP	18,70 %	14 Sitze
ADR	9,27 %	5 Sitze
Piraten	6,74 %	3 Sitze
Déi Lénk	3,93 %	2 Sitze

Hier stellt sich die Frage, wie es zu solch großen Unterschieden

kommen kann, insbesondere bei der Sitzverteilung, denn selbst wenn die Prognose der Stimmenanteile innerhalb der zulässigen Fehlerspanne liegt, ist dies bei der Sitzverteilung nicht mehr der Fall.

Unterschiede

CSV:	+ 2 Sitze
LSAP:	- 2 Sitze
DP:	+ 3 Sitze
ADR:	+ 2 Sitze
Piraten:	- 2 Sitze

Schwachstelle des luxemburgischen Wahlsystems

In Luxemburg werden seit 1989 die 60 Parlamentssitze in 4 Bezirke verteilt, die ungefähr nach Sitzen die Anzahl der Menschen in diesem Bezirk widerspiegeln: 23 Sitze für den Bezirk Süden, 21 für den Bezirk Zentrum, 9 für den Norden und 7 für den Osten.

Die Verteilung der Sitze erfolgt nach dem sogenannten d'Hondt-Verfahren, welches ebenfalls noch in Bulgarien, Dänemark, Finnland, Island, Kroatien, der Schweiz, den Niederlanden und Portugal zum Einsatz kommt.

Aufgrund des verwendeten Verteilungssystems ist es möglich, dass noch Restsitze übrigbleiben.

Zur Ermittlung der Restsitze wird die Anzahl der Parteistimmen geteilt durch die Anzahl der bereits erhaltenen Sitze erhöht um 1. Die Partei, die hier das höchste Resultat erzielt, bekommt den ersten Restsitz. Dies geschieht so oft, bis alle Sitze verteilt sind.

Bei den diesjährigen Wahlen mussten insgesamt 14 Restsitze (fast ein Viertel aller Sitze) verteilt werden – 3 im Norden und Osten sowie jeweils 4 im Zentrum und im Süden. Diese Restsitze haben aber einen großen Impact auf die Sitzverteilung im Parlament, denn Restsitze gehen selten an kleinere Parteien. Große Nutznießer dieser Restsitze waren die CSV und die DP, die jeweils 4 Restsitze ergatterten konnten, die restlichen verteilten sich auf die LSAP (2 Sitze), ADR, „déi Lénk“, „déi gréng“ und Piraten mit jeweils einem Restsitz.

So kommt es zu der grotesken Situation, dass die LSAP, die nach Stimmanteilen als zweitstärkste Partei bei den Wahlen hervorging, schlussendlich nach Anzahl der Sitze nur die drittstärkste Kraft im Land ist.

Gäbe es in Luxemburg indes nur einen Wahlbezirk, sähe das Ergebnis wie folgt aus.

Partei	Anzahl der Sitze
LSAP	12
DP	12
„déi gréng“	5
CSV	18
déi Lénk“	2
ADR	6
Piraten	4
Fokus	1

Wie man erkennen kann, hätte die CSV nur noch 18 Vertreter im Parlament und eine Zweierkoalition mit der DP wäre ebenfalls nicht möglich.

Hier drängt sich die Frage auf, warum es in Luxemburg immer noch vier Wahlbezirke gibt - auch wenn es sich um ein Großherzogtum handelt, wäre es an der Zeit, dies zu ändern. Letztlich ist Luxemburg nicht so groß und beinahe jeder kennt hier jeden.

Die größten Parteien des Landes, die CSV und die DP, werden dem aber mit Sicherheit nicht zustimmen, da sie Sitze verlieren könnten.

Analyse des Wahlergebnisses

Auch wenn die CSV sich als große Wahlsieger sieht, gilt es zu erwähnen, dass die CSV im Vergleich zu 2018 nur um 0,9 % zugelegt hat. Und zur Erinnerung: 2009 hatte die CSV 38,04 % der Stimmen erhalten. Doch auch die LSAP und die DP können sich nicht als Gewinner betrachten, da beide zu früheren Zeiten schon deutlich bessere Ergebnisse erzielt haben - LSAP 1984: 33,6 %; DP 1999: 22,35 %.

Das Abschneiden der ADR, die fast 10 % der Stimmen und 5 Sitze im Parlament erhielt, ist beunruhigend, da es auf einen Rechtsruck im Land hindeutet.

Aus Sicht der einzelnen Kandidaten sticht das Ergebnis des derzeitigen Ministers für den öffentlichen Dienst hervor, der es auf Anhieb nicht geschafft hat, in seinem Wahlkreis ins Parlament gewählt zu werden. Dasselbe gilt auch für die beiden Minister Henri Kox und Claude Turmes, die anders als ihr Kollege Marc Hansen jedoch nicht darauf hoffen können, nachzurücken, da die „déi gréng“ weder im Norden noch im Osten ein Mandat erlangt haben.

Ein schwarzer Tag war der Wahlabend auch für die Fraktionsvorsitzenden der DP, der LSAP und der „déi gréng“, da Josée Lorsché (déi gréng), Gilles Baum (DP) und Yves Cruchten (LSAP) den direkten Einzug ins Parlament nicht geschafft haben. Gilles Baum kann zumindest darauf hoffen, dass er im Falle einer Regierungsbeteiligung

von seiner Partei im Osten nachrücken wird.

Ferner ist auffällig, dass trotz der Wahlpflicht in Luxemburg 36 771 Wähler nicht ins Wahllokal gegangen sind. Von 286 739 registrierten Wählern haben also 12,82 % einen Rechtsverstoß begangen. Wenn man die 7 889 leeren Stimmzettel und die 10 735 ungültigen Stimmzettel hinzurechnet, liegt das Endergebnis bei nur 80,68 % gültigen Stimmzetteln.

Zukünftige Regierung und neuer Koalitionsvertrag

Derzeit (Stand 12. Oktober) haben die CSV und die DP Gespräche zur Bildung einer Koalition aufgenommen. Die LSAP scheint auch ihre Rolle als Oppositionspartei bereits angenommen zu haben, denn diesen Eindruck vermittelt die Parteipräsidentin Francine Cloesener in einem Interview mit dem Tageblatt.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird der neue Regierungschef Luc Frieden heißen, während Xavier Bettel als neuer Außenminister im Gespräch ist. Für den Landesverband werden vor allem die neuen Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten von Interesse sein.

Doch weitaus wichtiger ist, was letztlich im Koalitionsvertrag festgeschrieben wird, in dem die Ziele und Ambitionen der beiden Parteien definiert werden. Die Wahlprogramme der beiden Parteien haben bereits angedeutet, dass sich die Standpunkte von CSV und DP in wichtigen Themen von den Forderungen des OGBL/Landesverband unterscheiden. Für den OGBL/Landesverband sind die wichtigsten Themen der Index, die Überarbeitung des Kollektivvertragsgesetzes, wo Luxemburg momentan der EU-Richtlinie 2022/2041 vom 19. Oktober 2022 nicht gerecht wird, die Erhöhung des Bruttomindestlohns, die gesetzliche Arbeitszeitverkürzung, die Anpassung der Steuertabelle an die Inflation, die Reform der Steuertabelle, die Rentensicherung sowie eine Erhöhung der Mindestrente, die Krankenversicherung, die Lösung der Wohnungskrise und der Beschäftigungsschutz.

Als Landesverband fordern wir an dieser Stelle, dass die Investitionen in den öffentlichen Verkehr auch weiterhin hoch bleiben und dies insbesondere in die Eisenbahn, die das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet.

Auch machen wir einen Aufruf an den zukünftigen Minister des öffentlichen Dienstes, den OGBL bei den nächsten Verhandlungen über das Gehaltsabkommen im öffentlichen Dienst mit an den Verhandlungstisch zu nehmen. Es darf nicht wieder dazu kommen, dass die Verhandlungen hinter verschlossenen Türen stattfinden, ohne OGBL und Landesverband welche beide zusammen 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.

Josy Bourgraff
Generalsekretär



Fotos: Fons Classen / Josy Bourgraff

FNCTTFEL geht ganz in OGBL auf

Der Beschluss wurde am Samstag einstimmig gefasst

Der FNCTTFEL-Landesverband ist am Samstag endgültig im OGBL aufgegangen. Das ist das Ergebnis eines außerordentlichen Kongresses.

Die endgültige Integration des Eisenbahner-Syndikats sei auf der

außerordentlichen Versammlung einstimmig begrüßt worden, teilte der OGBL mit.

Obwohl man dem OGBL ideologisch immer nahestand, blieb der 1909 gegründete Landesverband bis heute eine eigenständige Gewerkschaft. Eine enge Zusammenarbeit der beiden Gewerkschaften bestand allerdings bereits seit 2019, als die

Gründung des Syndikats OGBL/FNCTTFEL-Syndikat Eisenbahn beschlossen worden war. Dieses nahm im Juli 2020 die Arbeit auf – und sollte diese eigentlich bis Ende 2024 leisten. Klarheit schaffen vor den Sozialwahlen

Dazu heißt es aktuell beim OGBL: „Der Grund für die vorzeitige Integration des FNCTTFEL-Landesverbands in den OGBL

ist, dass zum Zeitpunkt des Integrationsdokuments das Datum der Sozialwahlen von 2024 noch nicht feststand“. Da mittlerweile feststeht, dass die Sozialwahlen im März 2024 stattfinden werden, und um dem Wähler dann klarere Verhältnisse zu präsentieren, wurde der frühere Zusammenschluss vorbereitet, der jetzt beschlossen werden

konnte. Er soll bis zum 31. Januar 2024 über die Bühne gehen.

Es bleibe festzuhalten, „dass der Landesverband nach dieser Integration nicht von der gewerkschaftlichen Bühne verschwinden wird“, kündigt der OGBL an. Im Gegenteil werde dieser unter der neuen Struktur weiter existieren und von sich hören lassen. (Red.)



Außerordentlicher Kongress des Landesverbandes - 7. Oktober 2023 Antrag der Resolutionskommission

Für eine endgültige Integration in den OGBL zum 31. Januar 2024

Kurzer historischer und chronologischer Rückblick der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit zwischen dem Landesverband und dem OGBL

- 2011: Kooperationsvertrag mit dem OGBL
- 14/10/2017: Antrag an den 66. Kongress des Landesverbandes für die Intensivierung der gewerkschaftlichen Zusammenarbeit
- 03/2018: Aufnahme der Gespräche zwischen OGBL und Landesverband
- 07/2018: Aussetzen der Gespräche bedingt durch die Sozialwahlen 2019
- Mitte 2019: Wiederaufnahme der Gespräche zwischen OGBL und Landesverband
- 02/12/2019: Außerordentlicher Kongress vom 2. Dezember 2019
- 02/07/2022: 1. Syndikatstag des Syndikates Eisenbahnen - FNCTTFEL/Landesverband
- 15/10/2022: 68. Kongress - Zwischenbilanz über das Funktionieren der Integration & Antrag für ein Vorziehen der Integration
- 19/04/2023: Einberufung eines außerordentlichen Kongresses - Beschluss Verbandsrat

Kongress statt, bei welchem der Antrag angenommen wurde, den FNCTTFEL/Landesverband probeweise in den OGBL zu integrieren. Für diesen Antrag stimmten 76,19 Prozent der damals anwesenden Delegierten. Auch die Delegierten des OGBL stimmten auf ihrem Kongress, welcher am 6. und 7. Dezember 2019 stattfand, mit einer Zustimmung von 99,6 Prozent für dieses Abkommen.

Die provisorische Integration des Landesverbandes in den OGBL trat am 1. Juli 2020 in Kraft, welche ursprünglich bis zum 31. Dezember 2024 dauern sollte. Am Ende des Jahres 2024 sollte jeder der beiden Gewerkschaften darüber entscheiden, ob sie dieses Abkommen auflösen, oder ob der Landesverband sich endgültig in den OGBL integriert.

Seit dem 1. Juli 2020 und bis zum Zeitpunkt der definitiven Integration sind die Berufsstrukturen der FNCTTFEL in die Strukturen des OGBL integrieren. Der Sektor der Eisenbahner der FNCTTFEL ist gleichgestellt mit einem Berufssyndikat des OGBL und trägt den Namen „Syndikat Eisenbahnen - FNCTTFEL/Landesverband“. Es fasst sämtliche Angestellten der CFL zusammen, mit sämtlichen Filialen und Subfilialen und die Arbeitnehmer aus allen mit der CFL verbundenen Betriebe (CFL multimodal, CFL cargo ...). Dazu kommen noch die Unternehmen, die ein großstädtisches oder städtisches Schienennetz betreiben (z.B.: Tram oder Metro).

Die pensionierten Mitarbeiter der CFL-Gruppe gehören auch weiterhin diesem Syndikat an. Der Sektor öffentliche Dienste der FNCTTFEL, mit Ausnahme der Lehrbeauftragten im Grundschulunterricht, wurde in das OGBL

Syndikat Öffentliche Dienste integriert und heißt „Syndikat Öffentliche Dienste OGBL-Landesverband“. Die Lehrbeauftragten im Grundschulunterricht, die der FNCTTFEL angehören, wurden ihrerseits in das OGBL-Syndikat Erziehung und Wissenschaft (SEW) integriert, wo sie einen Berufsvorstand formieren, mit dem Namen „Komitee Lehrbeauftragte Landesverband-SEW/OGBL“. Die anderen Arbeitnehmer, Mitglieder der FNCTTFEL, wurden den OGBL-Berufssyndikaten aus ihrem Tätigkeitsbereich zugeteilt.

Bei dem 68. Kongress, der am 14. & 15. Oktober 2022 stattfand, stand auch eine Zwischenbilanz über die vorläufige Integration des Landesverbandes in die OGBL auf der Tagesordnung. Die Zwischenbilanz fiel durchweg positiv aus, und den Delegierten wurde noch einmal verdeutlicht, welche Vorteile die Integration für jeden von uns hat. Auch die Reaktionen der Delegierten fielen rundum positiv aus. Aufgrund der für März 2024 geplanten Sozialwahlen wurde auch ein Antrag auf eine vorzeitige definitive Integration in den OGBL eingereicht, der von den Delegierten letztendlich angenommen wurde.

Beim Verbandsrat vom 19. April 2023 wurde beschlossen, für den 7. Oktober 2023 einen außerordentlichen Kongress einzuberufen, um über eine vorzeitige definitive Integration in den OGBL zum 31. Januar 2024 zu entscheiden. Die Vorverlegung des ursprünglichen Datums vom 31. Dezember 2024 auf den 31. Januar 2024 ist darauf zurückzuführen, dass im März 2024 Sozialwahlen stattfinden werden. Bei der Ausarbeitung des Integrationsdokuments im Jahr 2019 war das Datum der

Wie im Rückblick schon beschrieben fand am 2. Dezember 2019 ein außerordentlicher



Sozialwahlen im Jahr 2024 noch unbekannt. Angesichts der Tatsache, dass wir es unseren Kandidat/innen und Wähler/innen schuldig sind, dass sie klar wissen, für welche Gewerkschaft sie kandidieren oder ihre Stimme abgeben, möchten wir Ihnen durch die Vorverlegung des Datums auf den 31. Januar 2024 unmissverständlich klarmachen, dass wir als Syndikat Eisenbahnen - FNCTTFEL/Landesverband an den Wahlen teilnehmen möchten.

Beweggründe für die Zustimmung zur definitiven Integration in den OGBL

1. Stärkung der Gewerkschaftsbewegung
Die Patronatsverbände sind uns in dieser Hinsicht ein Stück voraus. Sie sind sich einig, wenn es darum geht, ihre Interessen auf Kosten der arbeitenden und pensionierten Menschen zu vertreten. Sie erhalten vielfach Unterstützung von Politikern bei Sozialabbau, Privatisierungen und einer Sparpolitik auf Kosten der Arbeitnehmer. Liberalisierung, Privatisierung, Digitalisierung, Klimaschutz und Globalisierung sind Herausforderungen, denen wir uns als Gewerkschaften gemeinsam stellen müssen. Auch der öffentliche Sektor wird keine Wohlstandsinsel bleiben, wenn das Rad der Sozialgeschichte rückwärts gedreht wird. Angesichts dieser Herausforderungen müssen wir alles tun, um die Gewerkschaftsbewegung zu stärken. Unlängst haben die Proteste gegen die Indexmanipulation der Regierung und der erfolgreiche Streik bei Cargolux gezeigt, wie wichtig es ist, mit vereinten Kräften

zu handeln, um Forderungen durchzusetzen. Unser Schritt zur definitiven Integration wird hoffentlich andere dazu ermutigen, den gleichen Schritt zu tun.

- 2. Programmatische Übereinstimmung**
Diesbezüglich gibt es heute, im Gegensatz zu früher, praktisch eine vollständige Übereinstimmung zwischen den Zielsetzungen des Landesverbandes und des OGBL. Dies gilt unter anderem für den Bereich der Sozialversicherungen, den sozialen Wohnungsbau, die Steuerproblematik, den Bereich der öffentlichen Dienstleistungen und ganz besonders für die Aufrechterhaltung des Index. Auch der OGBL kämpft genau wie wir für den Erhalt des öffentlichen Statuts und gegen Liberalisierung und Privatisierung.
- 3. Kollektivverträge und Gehälterverhandlungen im öffentlichen Sektor**
Um Kollektivverträge für die Beschäftigten bei CFL cargo, CFL multimodal, Lux-Tram und den Bediensteten der Stadt Luxemburg, die nicht über das Gemeindebeamten Statut verfügen, sind wir auf den OGBL angewiesen. Sollte die Liberalisierung im Eisenbahnbereich weitergehen, können andere Berufsgruppen hinzukommen. Ohne den Rückgriff auf eine national repräsentative Gewerkschaft, müssten wir, beispielsweise im Eisenbahnbereich, unsere Aktivitäten auf die CFL-Muttergesellschaft beschränken. Im öffentlichen Sektor sind wir zurzeit von den eigentlichen Gehälterverhandlungen ausgeschlossen. Gemeinsam mit dem OGBL rechnen wir uns Chancen aus, in Zu-

kunft bei diesen Verhandlungen dabei zu sein.

4. Langfristige Absicherung unserer Aktivitäten

Zurzeit ist die finanzielle Lage des Landesverbandes noch gesund. Allerdings wird ein erheblicher Teil der Beiträge von den Pensionierten aufgebracht, was mit Risiken verbunden ist. Außerdem werden wir in Zukunft kaum daran vorbeikommen, uns weiter zu professionalisieren, was mit Kosten verbunden sein wird.

Wichtigsten Änderungen, die mit der definitiven Integration des Nationalverbandes in den OGBL einhergehen

- 1) Struktur Landesverband**
Die derzeit bestehende Struktur des Landesverbandes wird aufgelöst. Der Landesverband wird dann nicht länger als unabhängige Gewerkschaft arbeiten, doch er wird weiterhin seine Arbeit innerhalb des OGBL weiter verrichten. Zudem ist sichergestellt, dass der Name des Landesverbandes auch in Zukunft beibehalten wird.
- a. Der Sektor Eisenbahnen wird seine Arbeit in dem im Jahr 2020 gegründeten Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband ausüben. Diese Integration ermöglicht es alle Beschäftigte der CFL-Gruppe, CFL-Muttergesellschaft, CFL cargo, CFL technics und CFL multimodal sowie die Beschäftigten von Lux-Tram und jedem weiteren zukünftigen schienengebundenen Transportunternehmen in einem Syndikat zu vereinen. Die Funktionsweise des



- Syndikates Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband wird durch die Geschäftsordnung des Syndikates „Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband“ geregelt.
- b. Die Sektion der Lehrbeauftragten wird endgültig in das Syndikat Erziehung und Wissenschaft (SEW) des OGBL integriert. Innerhalb dieses Syndikates wurde bereits ein eigenes Komitee gebildet, mit der Bezeichnung Lehrbeauftragte FNCTTFEL/Landesverband.
 - c. Die Bediensteten bei Staat, Gemeinden und öffentlichen Einrichtungen werden definitiv dem Syndikat Öffentlicher Dienste OGBL/Landesverband angegliedert. Innerhalb dieses Syndikates gibt es schon Betriebssektionen, in denen für die großen Sektionen, AVL und TICE zum Beispiel, der Name FNCTTFEL/Nationalverband beibehalten wurde.
 - d. Die übrigen Arbeitnehmer, die Mitglied im Landesverband sind, werden den jeweiligen Syndikaten des OGBL zugeführt.
- 2) Die pensionierten Eisenbahner/innen fallen unter die Zuständigkeit des Syndikates Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband.
 - 3) Der Sektor der Pensionierten des Landesverbandes wird weiterhin eng mit der Abteilung der Pensionierten des OGBL zusammenarbeiten. Eine Fusion der beiden Abteilungen wird spätestens bis zum 31. Januar 2027 erfolgen.
 - 4) Die Jugend- und Frauenabteilungen des Landesverbandes integrieren die entsprechenden Abteilungen des OGBL zum Zeitpunkt der definitiven Integration.
 - 5) Finanzen und Mitgliedsbeiträge

- a. Die Schatzmeisterin des Landesverbandes erstellt eine Buchhaltungsbilanz zum 31. Januar 2024. Das zu dem Zeitpunkt vorhandene Kontoguthaben wird dem Syndikat „Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband“ gutgeschrieben. Die Buchhaltungsbilanz muß im Anschluß noch von einem Verbandsrat genehmigt werden.
- b. Da das Gesamtvermögen des Landesverbandes an das Syndikat Eisenbahnen übergehen wird, wird das Syndikat Eisenbahnen die Aufgabe der bisherigen Zentralkasse des Landesverbandes übernehmen,

- c. Das zum 31. Januar 2024 bestehende Kontoguthaben des Sektors der Pensionierten bleibt unter deren Verwaltung. Das bestehende Kontoguthaben des Sektors SöD wird unter den verschiedenen Sektionen des Sektors aufgeteilt, unter Berücksichtigung der Anzahl der Mitglieder in jeder Sektion. Die zum 31. Januar 2024 bestehenden Kontoguthaben der einzelnen Sektionen des Sektors SöD bleiben unter deren Verwaltung.





6) Mitgliedsbeiträge

a. Ab dem 1. Februar 2024 gelten für alle bis dahin angeschlossene Mitglieder des Landesverbandes dieselben Beitragsbedingungen wie für die anderen OGBL-Mitglieder (derzeit: 21 € für Aktive, 19,40 € für Pensionierte, usw.).

7) Die „Coopérative Casino Syndical“ und die Sterbekasse des Landesverbandes werden durch dies endgültige Integration nicht berührt.

8) Vereinigungen

a. Die Fusion der Vereinigungen des Landesverbandes mit den Sektionen des OGBL erfolgt innerhalb von drei Jahren nach der definitiven Integration, also bis spätestens 31. Januar 2027. Für die Vereinigungen des Landesverbandes, deren Territorium sich mit den mehreren verschiedenen Sektionen des OGBL überschneidet, kann die Vereinigung die Sektion des OGBL selbst auswählen, die sie integrieren möchte. Alle derzeitigen Mitglieder dieser Vereinigung werden dann der betreffenden OGBL-Sektion angegliedert.

b. Das zum 31. Januar 2024 bestehende Kontoguthaben der Vereinigung bleibt unter deren Verwaltung.

c. Während der Übergangszeit werden die Vereinigungen über drei effektive Vertreter im Nationalvorstand des OGBL verfügen. Diese drei Vertreter sind von einer nationalen Versammlung der Vereinigungen vor dem 31. Januar 2024 zu bestimmen.

9) Der OGBL und der Landesverband werden an den Sozialwahlen vom März

2024 mit einer einheitlichen Listennummer teilnehmen.

10) Die Gewerkschaftszeitung „Le Signal“ wird auch weiterhin in der bisherigen Form erscheinen, und dies sechsmal im Jahr.

11) Das Casino Syndical bleibt der Sitz des Syndikates „Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband“.

12) Besetzung Gremien

a. Zukünftig werden Mitglieder des Syndikates „Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband“ in den Gremien sitzen (Entraide Médicale (EM-CFL), Caisse Nationale de Santé (CNS), Conseil Arbitral des Assurances Sociales (CAAS), Conseil Supérieur des Assurances Sociales (CSAS), Chambre des Salariés (CSL), Aktioun Öffentlechen Transport (AÖT), European Transport Workers' Federation (ETF), International Transport Workers' Federation (ITF), Commission consultative des mutations industrielles (CCMI), Interregionaler Gewerkschaftsrat (IGR), Wirtschafts- und Sozialrat der Aktion Großregion Transport, Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC)), in denen bisher Mitglieder des Landesverbandes vertreten waren.

b. Die Mitglieder der Gremien „Commission Centrale Ministère de l'intérieur“ und „Chambre des fonctionnaires et employés publics (CHFEP)“ werden durch das Syndikat Öffentlicher Dienste OGBL/Landesverband bestimmt.

13) Der Arbeitsvertrag der derzeit noch einzigen Angestellten des Landesverbandes wird vom OGBL übernommen.

Ûsprooch vum Éierepresident Josy Konz

un den a.o. Kongress vum Landesverband

Léif Komerodinnen a léif Komeroden !

Ech hu mir d'Wuert gefrot, fir iech matdeelen ze kënnen, datt ech haut dee schéinsten Dag a menger laangjäreger Karriär am Landesverband erliewen.

Mat ärem positive Vott vun haut zum geschlossene Bättrétt vum Landesverband an den OGB^oL hutt dir mir ee ganz grouse Wonsch erfëllt !

En fait, hunn ech mech schonns 1963 als jonggewielte President vun eiser Jugendsektioun - zesumme mat de Komeroden Roby Meis a René Bleser - souwéi kuerz duerno als neie President vun der CGT-Jugend - zesumme mat de Bridder Mario a John Castegnaro, deem deemolege Jugendsekretär vum „Lëtzebuenger Aarbechterverband (LAV)“- op der Grondlag vum **Solidaritéitsgedanken** an aus der Erkenntnis eraus, datt nëmmen **d'Eenegkeet staark mécht** (L'Union fait la Force !), fir folgend 4 Grondfuerderungen als Aarbechtsgrondlag vun der „Fréigewerkschaftlech organisierter Jugend“ agesat :

- 1) eng Eenheetsgewerkschaft fir all schaffend Leit hei am Land, nom Modell DGB an Däitschland
- 2) en eenheetleche Statut fir Aarbechter, Employé a Fonctionnaire, esou wéi dat séit 1921 am „gesetzlech verankerte Statut“ vun de Lëtzebuenger Eisebunnen festgeschriwwen ass.
- An dësem Personalstatut ass de Rottenaarbechter, den Handwierker, den Zugführer, den Expeditionnaire, de Lokführer, den Assistent esou gutt ewéi den Divisiounsinspekter, een einfachen «Agent des Chemins de fer» mat deene selwechte Rechter a Pflichten.
- 3) en eenheetleche Pensiounsregime
- 4) eng eenzeg Krankekeess.

Ech profitéiere vun dëser Tribün, fir **eisem Verbandspräsident, dem Georges Merenz, an de Membere vu senger Exekutiv e**



grouse Merci ze soen !!!

Hien huet et zesumme mat senger Equipe fäerdeg bruecht, an enger relativ kuerzer Zäitspan - **an dat no 45 Joer absoluttem Stéllstand** - déi total Integratioun vum FNCTTFEL-Landesverband an den OGB^oL **erfollegräich** ofzeschléissen.

Ech géing soen, als Lokführer hätt hien säin Zuch zielstrebig an alle Widdrechkeeten zum Trotz ganz an „à l'heure“ op deem richtege Gleis ofgestallt.

Leider war et dem René Bleser a mir, déi **1978** als offiziell Vertrieeder vum Landesverband **aktiv un de Verhandlungen iwwert d'Schafe vun enger grousser «Eenheetsgewerkschaft»** hei am Land de elgehoill hunn, net vergonnt, den Elan vun der Grënnung vum neie Gewerkschaftsbond (OGB^oL) erfollegräich eriwuer an de Landesverband ze bréngen.

Dat huet vill a laang wéi gedenkt mat der Konsequenz, datt ech am Oktober 1982 op eng erneit Kandidatur fir de Posten vum Generalsekretär verzicht hunn !

Dofir freeën ech mech haut ëmsou méi, datt schlussendlech och an

eise Reien Vernonft a Wäitsicht sech géint een iwwerliefte Korporatismus konnt duerchsetzen !!!

Och der Presidentin vum OGB^oL, der Komerodin Nora Back, an hirer Equipe, esou ewéi all hiren Virgänger bis zrëck bei de John Castegnaro, dem Virdenker a Grënner vum OGB^oL, **wëll ech en häerzleche Merci soen** fir déi vill Gedold, déi sie ëmmer mat hiere Kollegen Eisebunnen haten !!!

Déi deemoleg Responsabel vum OGB^oL hunn net gläich nom 3. Dezember 1978, dat ass den offiziellen Datum vun der Grënnung vum OGB^oL, an deem

- de „Lëtzebuenger Aarbechterverband (LAV)“,
- de „Bucharbechterverband (FLT)“,
- d' „Federation vun de fortschrëttleche Schuelmeeschteren (FGIL)“ **ganz**
- an d' „Federation vun de Privatbeamten (FEP)“

an hirer ganz grousser Majoritéit opgaange sinn.

An och nach net no der offizieller Ofso vum FNCTTFEL-Landesverband am **Abrëll 1979**, an der Folleg vun engem iwwert de Knéi

gebrachene an an der Zäit vill ze fréi ugesate Referendum, déi 60-järeg an traditionräich Zesummenaarbecht mat hiere Kollegen Eisebunnen **opgekënnegt**.

Si hunn d' Zesummenaarbecht an der gudder aler CGT, der „Confédération Générale du Travail“, **wou séit 1919** de „Landesverband vun de Lëtzebuenger Eisebunnen (FNCL)“ an de „Lëtzebuenger Aarbechterverband (LAV)“ sech konnten austauschen, fir dann **mat Erfolleg gemeinsam Positionen** am Intressi vun de schaffende Leit an der grousser Ëffentlechkeet virzedroen an ze verdeedegen.

Den OGB^oL war also während all deene Joren bereet, fir niewent dem „Lëtzebuenger Onofhängege Gewerkschaftsbond (OGB^oL)“ nach eng zweet Daachorganisation, **d'„Lëtzebuenger CGT“**, matzefinanzéieren, woderch déi Responsabel vum OGB^oL oft an déi Situatioun koumen, fir um europäeschen an/oder um internationale Plang a verschidden Spëtzegremien CGT-Vertrieeder, an net OGB^oL- Vertrieeder delegéieren ze missen.

À propos CGT: Wien heibannen huet net nach déi traditionell 1. Mee - Manifestatiounen vun der CGT an Erënnung, wou eis Verbandsmusek an d'Biergaarbechtermusek de Cortège ugefouert hunn a wou eise Verbandspräsident d'Éier hat, als 1. Riedner opzotrieden !

14 Mol huet de John Castegnaro mir déi eemoleg Chance ginn, fir virun 1800 bis 2000 Militantinnen a Militanten dës Ried ze halen.

lech, léif Kongressistinnen a Kongressisten, soen ech Merci fir d'Nolauschteren a **wënschen deem haut erneierten an erweiderten OGB^oL** am Intressi vun alle schaffende Leit souwéi am Intressi vun eise Pensiounären a Wittfraen **eng erfollegräich Zukunft !**

Vive eisen 114 Joer ale Landesverband vun de Lëtzebuenger Eisebunnen an den öffentleche Beamten **als vollwärttegt Mitglied am OGB^oL !!!**

Josy KONZ
Éierepresident



Communiqué de presse

Luxembourg, le 07 octobre 2023

Décision prise lors du congrès extraordinaire du FNCTTFEL-Landesverband en date du 07 octobre 2023

En date du 07 octobre 2023 s'est tenu un congrès extraordinaire du FNCTTFEL-Landesverband lors duquel tous les délégué(e)s, c.-à-d. 100%, ont voté pour une intégration définitive dans l'OGBL, et cela, avec effet au 31 janvier 2024.

Petit rappel historique

Lors d'un congrès extraordinaire qui s'est tenu le 2 décembre 2019, la motion visant à intégrer le FNCTTFEL-Landesverband dans l'OGBL à titre provisoire a été approuvée par 76,19% des délégués présents à l'époque. Les délégués de l'OGBL ont également voté en faveur de cet accord lors de leur congrès, qui s'est tenu les 6 et 7 décembre 2019, avec une approbation de 99,6 %.

L'intégration provisoire du Landesverband dans l'OGBL est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2020 et devait initialement durer jusqu'au 31 décembre 2024. À la fin de l'année 2024, chacun des deux syndicats devait décider s'il mettait fin à cet accord ou si le Landesverband s'intégrait définitivement à l'OGBL.

Raison pour l'intégration anticipée

La raison justifiant cette intégration anticipée du FNCTTFEL-Landesverband dans l'OGBL est qu'au moment du document d'intégration, la date des élections sociales de 2024 n'était pas encore fixée. Étant donné que les élections sociales auront lieu en mars 2024 et que les électeurs sauront ainsi avant les élections pour quel syndicat ils voteront, le comité exécutif du FNCTTFEL-Landesverband a pris la décision de proposer aux délégué(e)s, lors d'un congrès extraordinaire, d'avancer la date d'intégration définitive au 31 janvier 2024 afin de pouvoir participer aux élections sociales de mars 2024 comme «Syndicat Chemins de Fer OGBL/FNCTTFEL-Landesverband» et non comme FNCTTFEL-Landesverband.

Il reste à noter qu'après cette intégration, le Landesverband ne disparaîtra pas de la scène syndicale. Bien au contraire, il continuera d'exister sous une nouvelle structure au sein de l'OGBL.

Cependant, après la date du 31 janvier 2024, le Landesverband ne travaillerait alors plus comme syndicat autonome, mais exercerait son activité au sein de l'OGBL dans le syndicat Chemins de Fer OGBL/FNCTTFEL-Landesverband autonome nouvellement créé en 2020 pour tout le groupe CFL et chaque autre entreprise sur rails, ainsi que dans les deux syndicats déjà existants, le SEW/Landesverband pour les chargés de cours et le SÖD/Landesverband pour le service public.

(s.) Georges MERENZ
Président
FNCTTFEL-Landesverband

(s.) Josy BOURGGRAFF
Secrétaire général
FNCTTFEL-Landesverband



Bericht des außerordentlichen Kongresses vom 07. Oktober 2023

In seiner Ansprache begrüßte Georges Merenz die anwesenden Ehrengäste, Gäste und sämtliche Delegierte. Er entschuldigte den Präsidenten der Zentraldelegation Patrick Vansteenkiste und den Vertreter des Sektors Öffentlicher Dienst Yves Dondlinger die krankheitshalber nicht teilnehmen konnten.

Wahl des Kongressbüros:

- Präsident:
Georges Merenz
1. Vizepräsident:
Alain Bonifas
2. Vize-Präsident:
Nico Wennmacher
1. Sekretär:
Georges Melchers
2. Sekretärin:
Gaby Birtz

Einsetzen einer Resolutionskommission:

- Vertreter Verbandsleitung:
Josy Bourgraff
Vertreter Sektor Pensionierte:
Alphonse Classen
Vertreter Sektor Eisenbahnen:
Patrick Vansteenkiste
(entschuldigt)
Vertreter Sektor Öffentlicher Dienst:
Yves Dondlinger
(entschuldigt)
Mandatsprüfung:
Anwesend waren 73 stimmberechtigte Delegierte.
Genehmigung der Tages- und Geschäftsordnung;

Der Präsident der Kongressbüros Georges Merenz erinnerte daran, dass die Wortmeldungen schriftlich an das Kongressbüro gerichtet werden müssen. Der

Kongressvorsitzende erteilt den Delegierten in der Reihenfolge, wie die Wortmeldungen hereingereicht werden, jeweils zu dem bestimmten Punkt der Tagesordnung das Wort. Die Redezeit ist auf 5 Minuten beschränkt.

Die Geschäfts- und die Tagesordnung wurde ohne Gegenstimme der Delegierten angenommen.

Erste Wortmeldung zu den Punkten 6 und 7 wurde um 9 Uhr eingereicht und vom Präsidenten des Syndikats Eisenbahnen OGBL/FNCTTFEL-Landesverband Georges Melchers entgegengenommen.

Antrag für eine endgültige Integration in den OGBL zum Datum vom 31. Januar 2024:

Präsident Georges Merenz wies auf die Tatsache hin, dass die provisorische Integration des Landesverbandes in den OGBL am 1. Juli 2020 in Kraft trat, welche ursprünglich bis zum 31. Dezember 2024 dauern sollte.

Am Ende des Jahres 2024 sollte jeder der beiden Gewerkschaften darüber entscheiden, ob sie dieses Abkommen auflösen, oder ob der Landesverband sich endgültig in den OGBL integriert. Zu diesem Zeitpunkt war noch kein genaues Datum über die nächsten Sozialwahlen bekannt. Beim Verbandsrat vom 19. April 2023 wurde aus dieser Ursache beschlossen, einen außerordentlichen Kongress am 7. Oktober 2023 einzuberufen, um über eine vorzeitige definitive Integration in den OGBL zum 31. Januar 2024 zu entscheiden.

Die Vorverlegung des ursprünglichen Datums vom 31. Dezember 2024 auf den 31. Januar 2024 ist darauf zurückzuführen, dass im März 2024 Sozialwahlen stattfinden werden. Angesichts der Tatsache, dass wir es unseren Kandidat/innen und Wähler/innen schuldig sind, dass sie klar wissen, für welche Gewerkschaft sie kandidieren oder ihre Stimme abgeben, möchten wir Ihnen durch die Vorverlegung des Datums auf den 31. Januar 2024 unmissverständlich klarmachen, dass wir

als Syndikat Eisenbahnen OGBL/FNCTTFEL-Landesverband an den Wahlen teilnehmen möchten.

Anschließend ging Georges Merenz auf die Änderungen, die mit der definitiven Integration des Nationalverbandes in den OGBL ein. Hier wies Georges Merenz darauf hin, dass auch Zukunft der Name des Landesverbandes beibehalten wird. Durch die Wortmeldung von Kamerad Alain Bonifas wurde beschlossen, dass in Zukunft die Beamten (Fonctionnaire) nicht mit den Angestellten (Salarié) eine gemeinsame Sitzung abhalten, da die Problematik der einzelnen Gruppen unterschiedlich ist. Ebenfalls wird der Hauptsitz des SÖD in Esch-Alzette bleiben und die Räumlichkeiten im Casino werden aber weiter zur Verfügung stehen.

Anschließend ging Georges Merenz auf den Punkt der Finanzen und Mitgliederbeiträge ein. In der ersten Jahreshälfte 2024 wird die Abschlussbuchhaltung erstellt, dieser Abschluss wird im Verbandsrat vorgetragen und das vorhandenen Kontoguthaben je nach Berücksichtigung der Ausgaben und Einnahmen auf den einzelnen Sektoren aufgeteilt.

Analyse, Diskussion und Abstimmung über den Antrag

Präsident Georges Merenz erwähnte, dass die Zusammenarbeit zwischen dem OGBL und dem Landesverband ausgezeichnet verläuft. Bis zum 31. Januar 2024 gilt es noch kleinere Details zu klären, als da wären: Die Mietverträge sowie die Mitgliederbeiträge werden angepasst. Ab dem 1. Februar 2024 gelten für alle bis dahin angeschlossene Mitglieder des Landesverbandes dieselben Beitragsbedingungen wie für die anderen OGBL-Mitglieder (derzeit: 21,- € für Aktive, 19,40 € für Pensionierte, usw.).

Kamerad Pierre Bertemes machte einen kleinen Rückblick über die Gewerkschaftsgeschichte und be-

grüßt den Schritt zur Integration in den OGBL.

Eine Wortmeldung gab es von Pascal Hansen. Er informiert sich über die legale Basis der Statuten der einzelnen Vereinigungen.

Anschließend erkundigt sich André Marques über die Konsequenz, falls die Integration in den OGBL nicht stattfinden wird.

Kamerad Alain Sertic bemängelte, dass der Sektor Öffentlicher Dienst nicht alle Informationen erhielt, die während den Verhandlungen mit dem OGBL liefen. Für ihn ist eine gerechte Verteilung des Vermögens des Landesverbandes wichtig.

Präsident Georges Merenz wies nochmals auf die Wichtigkeit der endgültigen Integration in den OGBL hin.

Alle Delegierten stimmen für die endgültige Integration in den OGBL mit Wirkung zum 31. Januar 2024 zu.

Abschluss des Kongresses durch den Präsidenten des FNCTTFEL-Landesverbandes

Präsident Georges Merenz bedankt sich bei allen Delegierten sowie bei den Mitgliedern der Executive, dass die endgültige Entscheidung der Integration in den OGBL getroffen wurde.

Der Ehrenpräsident Josy Konz ging kurz auf die Gewerkschaftsgeschichte des Landesverbandes ein, und erklärte, dass dieser Schritt der Integration in den OGBL bereits mehrmals vor Jahren versucht wurde, doch leider immer gescheitert war. Er bedankt sich bei allen Delegierten sowie beim Präsidenten Georges Merenz und der Mitglieder der Executive für die dieses positive Resultat.

Internationale

Am Ende wurde die "Internationale" abgesungen, bevor der außerordentliche Kongress seinen Abschluss fand.

Georges Melchers

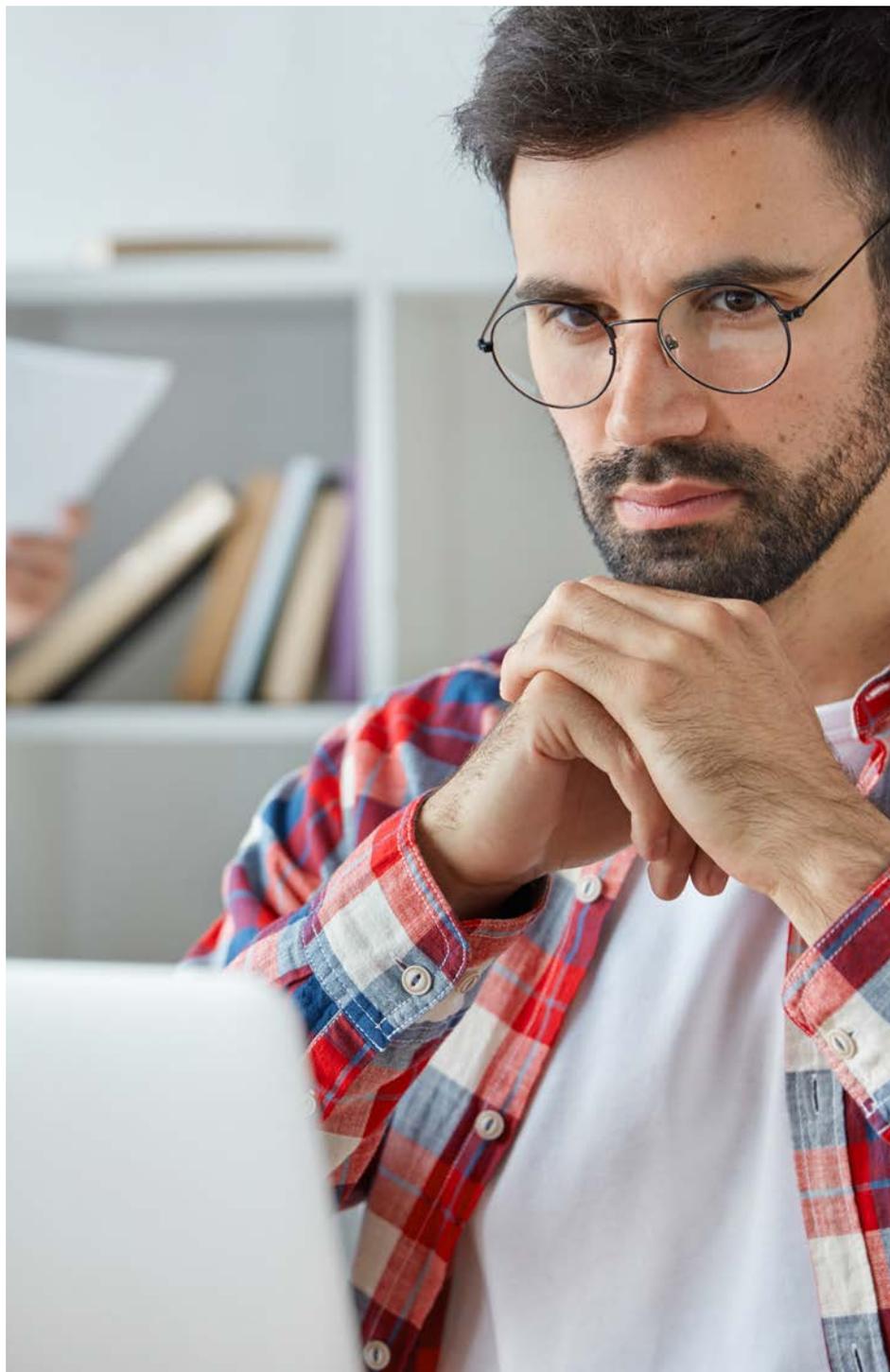
Accord salarial dans la fonction publique

Où en est la prime pour les titulaires du brevet de maîtrise et les diplômés du BTS ?

L'introduction d'une prime pour les titulaires d'un brevet de technicien supérieur, respectivement pour les titulaires d'un brevet de maîtrise dans la carrière B1, faisait partie des points de l'accord salarial dans la fonction publique que l'OGBL et le Landesverband - qui restent exclus de ces négociations, bien qu'ils représentent des dizaines de milliers de salariés, fonctionnaires et employés, qui dépendent directement ou indirectement de l'accord salarial - ont expressément salué.

Il s'agit d'une part, pour les fonctionnaires titulaires d'un BTS, de la première reconnaissance de leurs études complémentaires après le baccalauréat. Pour les titulaires du brevet de maîtrise, ce n'est certes pas encore la satisfaction de la revendication de l'OGBL d'une revalorisation du brevet de maîtrise par un classement au niveau 6 dans le cadre des qualifications, mais c'est un premier pas dans cette direction.

Les dispositions relatives à diverses primes de l'accord salarial ont été adoptées à l'unanimité à la Chambre



des députés le 20 juillet 2023 et la loi correspondante a été publiée au Mémorial le 2 août (loi du 26 juillet 2023).

En conséquence, les fonctionnaires concernés s'attendaient à ce que la prime de 10 points (jusqu'à 5 ans d'ancienneté) ou de 15

points, soit versée sur leur compte avec le traitement suivant. Comme rien n'est arrivé, plusieurs personnes concernées se sont adres-

sées à l'OGBL pour demander pourquoi elles n'ont pas reçu la prime alors qu'elles disposent des diplômes en question.

En effet, la nouvelle loi prévoit que la prime ne sera pas versée automatiquement à tous les titulaires du BTS ou du brevet de maîtrise. La loi renvoie plutôt à un « règlement grand-ducal » qui doit définir la « procédure d'attribution de la prime ».

Cela soulève quelques questions, déjà abordées par la Chambre professionnelle des fonctionnaires et employés publics dans son avis sur le projet de loi. Les fonctionnaires disposant des diplômes requis doivent-ils introduire une demande écrite pour pouvoir bénéficier de la prime ? Quels sont les délais ? La prime peut-elle être refusée ? Si oui, pour quelle raison ?

Jusqu'à présent, il n'y a aucune trace du « règlement grand-ducal » annoncé. Et il semble que tant que ce règlement n'est pas publié, aucune prime ne sera versée.

L'OGBL et le Landesverband demandent au ministre de la Fonction publique et à l'ensemble du gouvernement d'agir le plus rapidement possible, de ne pas prévoir d'obstacles absurdes dans le règlement, mais au contraire de veiller à ce que les fonctionnaires concernés de la carrière B1 puissent bénéficier le plus rapidement possible de la reconnaissance de leur formation qui leur est due !

Communiqué par le Département des Services publics de l'OGBL, le 4 octobre 2023



Gehälterabkommen im Öffentlichen Dienst

Wo bleibt die Prämie für Inhaber des Meisterbriefs und BTS-Absolventen?

Die Einführung einer Prämie für Absolventen eines „Brevet de technicien supérieur“ bzw. der Inhaber eines Meisterbriefs in der B1-Karriere, gehörten zu den Punkten des Gehälterabkommens im Öffentlichen Dienst, die der OGBL und der Landesverband - die weiterhin von diesen Verhandlungen ausgeschlossen bleibt, obwohl sie zehntausende Arbeitnehmer, Beamte und Angestellte vertritt, die direkt oder indirekt vom Gehälterabkommen abhängen - ausdrücklich begrüßt hat.



Dies ist einerseits für Beamte mit einer BTS-Ausbildung die erste Anerkennung ihrer zusätzlichen Studien nach dem Abitur. Für die Inhaber des Meisterbriefs ist es zwar noch nicht die Erfüllung der Forderung des OGBL einer Aufwertung des Meisterbriefs durch eine Einstufung auf Ebene 6 im Qualifikationsrahmen, aber ein erster Schritt in diese Richtung.

Die Bestimmungen zu diversen Prämien des Gehälterabkommens sind am 20. Juli 2023 in der Abge-

ordnetenkommission einstimmig angenommen worden, das betreffende Gesetz ist am 2. August im Mémorial (Gesetz vom 26. Juli 2023) veröffentlicht worden.

Dementsprechend erwarteten die betroffenen Beamten, dass die Prämie in Höhe von 10 Punkten (bei bis zu 5 Jahren Dienstalter) bzw. 15 Punkten, mit dem darauffolgenden Gehalt auf ihrem Konto landen würde. Da nichts eingetroffen ist, haben sich mehrere Betroffene an den OGBL gewandt, um nach-

zufragen, wieso sie die

Prämie nicht erhalten, obwohl sie über die jeweiligen Diplome verfügen.

Tatsächlich sieht das neue Gesetz vor, dass die Prämie nicht automatisch an alle Inhaber des BTS bzw. des Meisterbriefs ausbezahlt wird. Das Gesetz verweist stattdessen auf ein „Règlement grand-ducal“, in dem die „Prozedur für die Auszahlung der Prämie“ („procédure d’attribution de la prime“) festgelegt werden soll.

Dies wirft einige Fragen auf, auf die auch bereits die Berufskammer der öf-

fentlichen Beamten und Angestellten in ihrem Gutachten zum Gesetzesentwurf eingegangen ist. Müssen Beamte, die über die entsprechenden Diplome verfügen, einen schriftlichen Antrag stellen, um die Prämie zu erhalten? Was sind die Fristen? Kann die Prämie verweigert werden? Wenn ja, mit welcher Begründung?

Bislang fehlt von dem angekündigten „Règlement grand-ducal“ jede Spur. Und es sieht so aus, dass so lange dieses Reglement aussteht, auch keine Prä-

mien ausbezahlt werden. Der OGBL und der Landesverband fordern den Minister des öffentlichen Diensts und die gesamte Regierung auf, hier schnellstmöglich zu handeln, keine unsinnigen Hürden im Reglement vorzusehen, sondern im Gegenteil dafür zu sorgen, dass die betroffenen Beamten der B1-Karriere schnellstmöglich in den Genuss, der ihnen zustehenden Anerkennung ihrer Ausbildung kommen!

Mitgeteilt von der Abteilung Öffentlicher Dienst des OGBL, am 4. Oktober 2023

Fête des Communards

Der OGBL und der Landesverband nahmen am 23. September an der traditionellen „Fête des Communards“ teil.

Um denjenigen zu gedenken, die 1871 die Pariser Kommune gegründet hatten, legten dabei Mitglieder des Landesverbands, des OGBL und der Sozialistischen Partei Kränze am Denkmal der Kommune auf dem Siechenhaff-Friedhof nieder, wo Auguste Joseph Martin und François Sordet, Kommunarden, die 1873 im Exil starben, begraben sind.

Es sei daran erinnert, dass 1871 mehr als 15.000 Luxemburger in Paris lebten und arbeiteten, dass viele von ihnen in die Nationalgarde eintraten, als Paris von den Preußen belagert wurde, dass sie sich an der Ausrufung der Kommune beteiligten und dass sie nach deren Niederlage in zweifacher Hinsicht unterdrückt wurden: als Arbeiter und als Ausländer. Fast 200 von ihnen wurden vor die Kriegsräte gestellt und etwa 30 wurden zur Deportation nach Neukaledonien verurteilt. Schließlich flohen viele Kommunarden nach der Blutwoche nach Luxemburg.

Text: Josy Bourgraff
Fotos: Alphonse Classen



Renouvellement de la Convention collective de travail des salarié(e)s de Luxtram

En date du 03 octobre 2023, Luxtram et les syndicats FNCTTFEL-Landesverband et OGBL ont signé le renouvellement de la convention collective de travail pour les employé(e)s de Luxtram.

La nouvelle convention collective entre en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2023 pour une période de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2025.

La convention collective a été signée pour le syndicat Chemins de fer OGBL/FNCTTFEL-Landesverband par son Président Georges Melchers, pour l'OGBL par Christophe Rewenig, Secrétaire central adjoint et pour Luxtram par Frank Vansteenkiste, Président du Conseil d'Administration et André von der Marck, Directeur général

en présence de Georges Merenz, Président du FNCTTFEL-Landesverband, de Laurent Binda, Président et Pascal Bombardieri, Vice-président de la délégitation du personnel ainsi que des autres membres de la Direction de Luxtram. Après de longues négociations et dans un contexte économique qui demeure fragile, les nouvelles dispositions représentent finalement des améliorations importantes pour tous les salarié(e)s. Ce nouvel accord prévoit notamment des avancements de carrière, des majorations pour travail de nuit/weekend, des possibilités de télétravail, visites médicales et don de sang pendant les heures de bureau. Tous les autres

avantages déjà existants restent maintenus.

Les améliorations en détail

- 1) Prime de fin d'année
À la fin de chaque année, une prime de fin d'année (brute) fixe à hauteur de 4 % du salaire annuel brut sera versée aux salarié(e)s.
- 2) Évolution de carrière
 - Avancement de grade lié à l'évaluation :
Après avoir atteint quatre années d'ancienneté dans un grade
 - Avancement de grade automatique :
Après avoir atteint sept années d'ancienneté dans un grade
- 3) Majorations
 - Travail nocturne: 25 %

- c.-à-d. + 10 % par rapport à 2019

(entre vingt-deux heures le soir et six heures le matin)

- Travail le samedi : 25 % - nouvelle majoration
- Travail le dimanche : 80 % - c.-à-d. + 10 % par rapport à 2019

4) Télétravail

Possibilité pour le personnel administratif de télétravailler jusqu'à deux jours par semaine, sous réserve de l'acceptation préalable du responsable et en accord avec les besoins du service.

5) Aménagement particulier pour les visites médicales

Possibilité pour le personnel administratif

disposant de l'horaire mobile d'utiliser les heures excédentaires du solde horaire mobile pour se rendre à un rendez-vous médical pendant les plages fixes. Un certificat devra être présenté après chaque rendez-vous.

6) Dispenses de travail pour dons de sang

Dispense de travail de 2 fois 4h par année pour se soumettre au don de sang. Un certificat devra être présenté après chaque rendez-vous.

Georges Melchers
Président
Syndicat Chemins de Fer
OGBL
FNCTTFEL-Landesverband

Christophe Rewenig
Secrétaire central adjoint





SCHNELLINFO

Antwort des Dienststellenleiters GI-EI auf die Frage der Delegierten des FNCTTFEL-Landesverbands bezüglich dem Ausbezahlen der Augustprämie

Am 12. Oktober 2023 trafen sich im Rahmen der Delegiertensitzung, unsere Personalvertreter Jos Glesener und Luis Tavares mit dem Dienststellenleiter des EI, Ralph Elsen.

Dabei stand unter anderem der Punkt der Nichtauszahlung der Augustprämie auf der Tagesordnung. Diesbezüglich wurde uns von H. Elsen versichert, dass die Prämie mit der Lohnabrechnung des Monats November ausgezahlt wird. Um zu verhindern, dass sich ein solcher Vorfall in Zukunft wiederholt, wurde ebenfalls eine Prozedur ausgearbeitet und eingeführt.

Deine Personaldelegierten und Ersatzdelegierten der Sektion GI/EI



Luis Tavares



Jos Glesener



Daniel Lepedote



Jérôme Goergen

Einweihung der neuen „Halle 4“

Im Beisein vom Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten, Herr François Bausch sowie dem Präsidenten des Verwaltungsrates der CFL, Herr Jeannot Waringo, wurde am 06. Oktober die neue „Halle 4“ auf dem Gelände des Abstell- und Instandhaltungszentrums (Centre de Remisage et de Maintenance) der CFL in Luxemburg-Bonnevoie eingeweiht. Anwesend war ebenfalls der Generaldirektor der CFL, Herr Marc Wengler, der Direktor der Infrastruktur, Herr Henri Werdel, der Direktor der Personalverwaltung & Organisation, Herr Yves Baden und der Direktor der Verwaltung und Finanzen, Alain Blau.



Offizielle Einweihung

Bei der Einweihung betonte der Leiter der Abteilung Trains et Matériel (TM), Herr Luc Schmalen, die Wichtigkeit der Inbetriebnahme dieser neuen Werkstätte. In der Halle 4 werden bis zur Inbetriebnahme der neuen CRM-Süd-Werkstatt, welcher in Süden des Landes gebaut werden soll, die Wartung

der neuen Coradia-Baureihe (Serie 2400) durchgeführt. Der erste „Coradia“-Triebwagen wurde bereits Anfang dieses Jahres ausgeliefert und befindet sich aktuell in der Zulassungsphase. Mit einer ersten Zulassung wird für Februar 2024 gerechnet. Die neue Halle 4 ist mit

zwei aufgeständerten Gleisen mit Dacharbeitsbühnen mit einer Nutzlänge von 93 Metern ausgestattet. Aus Kostengründen und um die Zugangsverfahren auf dem Dach zu vereinfachen, wurde die Halle nicht mit Oberleitungen ausgestattet. Zum Manövrieren der Triebfahrzeuge wurden daher zusätzlich

2 Elektrorangierer mit Batterieantrieb gekauft. Besonders erwähnenswert ist die Tatsache, dass die Arbeiten sowohl im Zeitplan als auch im geplanten Budget geblieben sind. Zusätzlich mit dem Bau der Halle wurde auch ein 400 Kubikmeter fassender Wasserbehälter unter der Werkstatt eingerichtet. Dieses Wasserbecken soll im Brandfall während mindestens zwei Stunden das erforderliche Löschwasser der Feuerwehr zur Verfügung stellen, für den gesamten Standort (Atelier Central, CRR, Halle 4, Waschhalle, Bus, BAS-Gebäude). Nach der Einweihung folgte ein Rundgang durch die neue Werkstatt, um die neue Anlage im Detail zu entdecken.
Text & Fotos: Josy Bourgraff



Viele Mitarbeiter der CFL wohnten der Einweihung bei



Elektrorangierer



„Coradia“-Triebwagen - 2403



Dacharbeitsbühne



Triebwagen 2403 von oben



Section BU

Luxembourg, le 22 septembre 2023

Concerne : Questions proposées par les délégués du personnel de la section BU pour la réunion auprès du Chef du Service en date du 21 septembre 2023

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

La situation des reliquats a été distribuée aux délégués. Fin août, le Service BU a enregistré 9 829 jours improductifs. Par rapport à fin décembre 2022, cela représente 310 jours en moins. Il est prévu que 3 nouveaux chauffeurs de bus vont commencer à travailler au mois d'octobre et que 2 autres vont entrer en fonction au mois de novembre.

2. Les délégués demandent d'étudier la possibilité pour que le CR puisse directement rédiger le CIS « Constant incident Sécurité » sur sa tablette, comme cela se pratique déjà dans d'autres services des CFL.

Le responsable du service BU a indiqué que le processus est en cours de réalisation et que sa mise en application est prévue pour 2024.

3. Les délégués souhaitent obtenir des détails sur la suite de l'installation de la cabine de sécurité sur l'ensemble du parc de bus actuellement en service, étant donné qu'aucun autre bus n'a été modifié depuis l'installation de la cabine de sécurité sur le bus 40 de la série 40 et le bus 130 de la série 100.

Comme les autobus de la série 20 seront remplacés en 2024, il n'est pas prévu d'installer une cabine sur ces autobus. Concernant les bus de la marque Irizar, la situation s'avère difficile. Le constructeur est encore en train de trouver une solution. Pour les bus électriques, la cabine reste telle qu'elle est. Quant aux bus de la marque Volvo, une demande a été faite auprès du constructeur. Enfin, pour les bus de marque Iveco, une commande a été passée. Le remplacement sera réalisé pour une partie des cabines dans le service BU et le reste sera confié au constructeur. Il en est de même pour les bus de la marque MAN des séries 30 et 40.

4. Les délégués sollicitent des informations sur l'état d'avancement du remplacement des sièges du conducteur

dans les bus des séries 20, 30 et 40 (IVECO). Bien que les sièges aient déjà été livrés, le remplacement n'a pas encore été entamé.

Il nous a été rapporté que les sièges des bus de la série 20 ont déjà été remplacés au printemps 2023. Actuellement, une commande pour 67 sièges a été passée. Toutes les deux semaines, six sièges devraient être remplacés. La même réponse nous avait déjà été donnée il y a un an. Cette fois-ci, nous avons reçu l'information que, compte tenu du budget, il s'agissait d'un investissement considérable et que, par conséquent, cette opération avait pris autant de temps.

5. Les délégués aimeraient savoir s'il existe un nouvel avis obligeant les CR à remplir le réservoir de liquide de refroidissement dans les bus, car un agent de feuilles avait récemment exigé d'un CR une telle opération.

Pour cette tâche, aucune nouvelle instruction n'a été publiée. La règle demeure inchangée : les chauffeurs ne doivent pas faire l'appoint. Il a encore été précisé que le chauffeur peut uniquement remplir le réservoir d'eau des essuie-glaces en cas de besoin.

6. Les délégués déplorent l'état de la station de gazole sur le site de Luxembourg. Celle-ci se trouve dans un état déplorable depuis le départ à la retraite de l'agent qui s'en occupait jusqu'alors. Les solutions proposées ne portent malheureusement pas leurs fruits. Les délégués se posent par ailleurs la question de la responsabilité en cas d'accident à ladite station, qui serait dû à l'état de l'installation (trébuchement par exemple).

Le responsable du service BU nous a fait savoir que cette opération serait réalisée le moment venu. La propreté de l'atelier de réparation des bus CFL est également déplorable. Une nouvelle solution doit être trouvée, car la situation actuelle est vraiment catastrophique. Les délégués du Landesverband sont d'avis qu'il faut nommer une personne responsable pour remettre de l'ordre. Le service BU reconnaît que la situation actuelle n'est pas satisfaisante

et a proposé de mettre en place un plan de maintenance et d'entretien pour la station de gazole sur le site de Luxembourg.

7. Les délégués souhaitent savoir pourquoi les lignes 191 et 222 sont desservies par des bus articulés. Ne serait-il pas possible de dissocier les lignes 190 et 191 et de déployer les bus articulés uniquement sur la ligne 190.

Cette pratique doit être évitée dans la mesure du possible à l'avenir. De plus, ceci n'est pas prévu dans la planification à long terme. Le chef du Mouvement s'est proposé d'accompagner un conducteur effectuant les deux lignes avec un bus articulé afin de se faire lui-même une image des parcours.

8. Les délégués demandent des informations sur l'exploitation future de la ligne 40 (Sarrebuck - Luxembourg). Il nous est parvenu que cette ligne serait de nouveau assurée en partie par les CFL à l'avenir. Si cela devait être le cas, plusieurs questions se soulevaient :

Selon les déclarations du chef de service, le service BU des CFL ne desservira jamais cette ligne.

- Avec quel type de bus cette ligne est-elle desservie, sachant que lors de l'attribution de ce service, il a été demandé que les bus du prestataire disposent de toilettes ? Le service BU des CFL n'effectuerait des trajets sur la ligne 40 que dans des cas tout à fait exceptionnels, en soutien lorsque le sous-traitant privé ne serait pas en mesure d'assurer le transport de tous les clients, et utiliserait pour ce faire les autobus Irizar. Par ailleurs, les conducteurs de bus des CFL qui assurent le service Secours Rail recevraient des connaissances sur cette ligne.
- Où les bagages des voyageurs seraient-ils entreposés - dans les soutes du bus ? Pour le moment, il n'est pas permis d'utiliser ces soutes en trafic national. Les bagages seraient placés dans les soutes, étant donné qu'il s'agit d'un trafic international.
- Est-ce que les conditions de travail actuellement en vigueur aux CFL (temps de



conduite/repos) seront-elles respectées ?
Le chef du Mouvement a déclaré que ce serait théoriquement possible et que les conditions de travail seraient respectées.

9. **Les délégués se plaignent de la fontaine à eau installée au site d'Echternach. Celle-ci ne semble pas être contrôlée/nettoyée régulièrement, car l'état d'hygiène laisse à désirer.**

Le problème des fontaines à eau se présente partout sur les sites des CFL où ces dernières sont installées, la faute en incombe à la société Château d'Eau. Pour remédier à ce problème, le service BU propose d'envoyer des CR inaptes pour effectuer le nettoyage ainsi que de changer les cartouches de gaz, si nécessaire, toutes les deux semaines.

10. **Les délégués demandent d'analyser la possibilité d'installer un distributeur de petits pains et de friandises au site d'Echternach.**

La mise en place du distributeur automatique de chocolat à Echternach ne présente aucun problème. Le service BU va contacter une société pour une mise à disposition dans les plus brefs délais. Pour le distributeur de petits pains, le service BU contactera quelques so-

ciétés pour leur demander s'il existe un intérêt et si un distributeur pourrait être livré.

11. **Les délégués souhaitent savoir s'il est possible de prévoir des séances d'initiation approfondie pour les tablettes. Certains CR ont fait part de leurs difficultés à les utiliser.**

Les chauffeurs de bus qui ont des questions à ce sujet sont priés de s'adresser à un coach.

12. **Les délégués souhaitent savoir pourquoi un examen de promotion dans la filière « conducteur de bus dirigeant » n'est pas organisé régulièrement comme le fait p.ex. le Service AV pour les agents dans la filière « contrôleur dirigeant ».**

Selon information du Chef mouvement, le service RH aurait fait savoir que des examens seraient probablement organisés. Si cela devait se faire, le service BU s'en chargerait. Le planning n'est pas encore fixé.

Divers

- a. Les délégués déplorent que le rapport qualité/prix des petits pains vendus au distributeur à Luxembourg est inadéquat

- les petits pains sont trop petits par rapport au prix. Cette situation avait déjà été dénoncée lors de la dernière réunion, toutefois le constat n'a pas changé depuis. Que compte faire le service BU pour résoudre cette problématique ?

La société a été convoquée et le problème a été discuté. Désormais, on attend une nouvelle offre. Si cette offre ne donne pas de satisfaction, une autre société sera contactée.

- b. Les déléguées demandent les résultats à la question 11/23 demandée lors de la réunion 14 mars 2023 et reportée en 6 juin 2023 sous le numéro 19/23.

Le chef du Mouvement a obtenu les résultats. Il a cependant omis de les transmettre aux délégués. Les résultats devraient être transmis aux délégués dans le courant de la semaine prochaine.

- c. Les déléguées demandent quelles sont les modalités pour l'appareil frigo « my lunch » ?

Seules les personnes qui ont passé une commande sont autorisées de s'en servir ici.

La prochaine réunion est programmée pour le 12 décembre 2023 à 09h00.

Vos délégués du personnel de la section BU



Marques De Paiva André



Schweigen Jean-Paul



Kerschen Steve



Nies Joel

Sektion BU

Vorbereitungsschulung

Am 05. Oktober fand eine weitere Vorbereitungsschulung zum Examen für die Belegschaft der CFL-Busfahrer statt.

Diese Schulungen werden das ganze Jahr über in regelmäßigen Abständen von den Vertretern der BU-Sektion des Landesverbandes organisiert, um den Teilnehmern die Möglichkeit zu bieten, sich so optimal wie möglich auf ihre Prüfung vorzubereiten. An dieser Stelle möchten wir alle neuen Busfahrer,

die Anfang Oktober eingestellt wurden, darauf aufmerksam machen, dass diese Schulungen regelmäßig angeboten werden. Der Landesverband unterstützt seine Mitglieder jedoch nicht nur vor der Prüfung, sondern auch immer dann, wenn sie Hilfe benötigen. In solch einem Fall wendet man sich selbstverständlich auch an einen unserer Personalvertreter. Ein herzliches Dankeschön an Gast Schoumacker, Änder Marques und alle anderen Personalvertreter, die tagtäglich für unsere Mitglieder im Einsatz sind.
Text & Fotos: Josy Bourgraff





section MI
S.N.C.F.L.
SERVICE MAINTENANCE INFRASTRUCTURE

A l'attention de Monsieur
Pascal Poncin
Chef de Service

Luxembourg, le 20 septembre 2023

Concerne: Questions MI à traiter lors de la réunion avec le Chef de Service en date du 11 octobre 2023.

1. Les délégués demandent d'être informés concernant les voitures Mi qui seront équipées par le Système MI-Flex. Quel est le but de ce système ? Selon les informations des délégués, c'est pour faire une analyse du kilométrage des voitures. Ceci ne semble pas être une explication juste, car les kilométrages des voitures MI sont envoyés par Mail à MI/RHT chaque mois. Concernant la protection des données, les délégués demandent quelles informations le système Flex peut fournir (techniquement), ou ces données sont-elles sauvegardées, qui

(quels postes CFL / Flex) ont accès sur ces données ? Est-ce qu'une procédure pour accéder aux données est en vigueur respectant la loi du CNPD ?

2. Ces derniers temps, les agents MI avaient la possibilité de choisir comment (papier/digitale) recevoir les plans (consignes bleues, consignes jaunes, etc.). Les systèmes digitaux (tablettes, smartphones) mise à disposition des agents sont très instables. Les délégués demandent une solution facile et stable pour consulter les documents nécessaires !

3. En 2019, des techniciens C, désignés par la direction GI ont été mutés involontairement au poste de régulateur CSS. Parmi ces agents, il y en a quelques-uns

qui ne se lassent pas d'exprimer leur insatisfaction à l'égard de ce poste. Depuis cette mutation, des modifications ont été faites pour faciliter le recrutement sur ce poste. Or, pourquoi la promesse qui a été faite lors des réunions auprès du chef de service (PV du 18/05/2020 point 1.12), n'a pas été tenue. Les délégués constatent une insatisfaction croissante auprès des agents en question qui effectuent ce travail depuis 2019 et demandent une mutation directe.

4. Les délégués demandent des informations sur l'avancement du groupe de travail « IG 15 ». Est-ce que GI/MI est représenté dans ce groupe ? Quelle est la date de mise en vigueur prévue ?

Les délégués du personnel du Service MI du FNCTTFEL-Landesverband



Manuel Thiry



Freddy Schockweiler



Christian Federspil



Pascal Merta



Pierre Strasser



Jeff Bettendorf

Afscheid van de BN - ACEC - Trams tussen Knokke en De Panne.

Wohl viele Luxemburger kennen die Straßenbahn, welche entlang der Badeorte der belgischen Küste zwischen den Bahnhöfen von Knokke und De Panne/Adinkerke verkehrt. Mit ihrer Streckenlänge von 67 Kilometern und ihren 67 Haltestellen gilt sie als längste Straßenbahnstrecke der Welt; mit einem Anteil von 1 % am Liniennetz der Betreibergesellschaft De Lijn bewältigt sie mehr als 10 % des Verkehrsaufkommens; so werden während der Sommermonate bis zu 4 Millionen Fahrgäste befördert, wobei an einzelnen Tagen über 80.000 Benutzer gezählt werden.

Erbracht wurden diese Leistungen von Straßenbahnwagen, welche von zwei namhaften Firmen in Belgien hergestellt wurden und deren Einsatz nach 40 Betriebsjahren am 23. September endete.

Neue Wagen braucht die Straßenbahn.

1974 beschloss der Verwaltungsrat der damaligen Betreiber der restlichen Schmalspurnetze, die Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMBS) in Flandern und die Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV) in Wallonien, die Tramwagen mit ihren Beiwagen aus den fünfziger Jahren zu ersetzen und beauftragten die belgischen Gesellschaften La Brugeoise et Nivelles aus Brügge und ACEC aus Charleroi ein meterspuriges Fahrzeug, welches 22 m lang, 2,50 m breit und für längere Strecken geeignet sein sollte, zu entwerfen.

Im Jahr 1977 bestellten die beiden Kleinbahngesellschaften insgesamt 105 dieser anfangs zweiteili-



Neu und alt nebeneinander am 23. September in der Werkstatt von der Kusttram im Nieuwpoortsteenweg in Ostende.

können jedoch von diesem nur die ersten Fahrstufen hochgeschaltet werden, da er lediglich für Rangierfahrten genutzt wird. An den Streckenenden benötigen die Fahrzeuge eine Wendeschleife oder ein Gleisdreieck um ihre Fahrt in die Gegenrichtung wieder anzutreten. Zweirichtungswagen besitzen zwei komplett identische Führerstände an beiden Wagenenden, können also an den Endhaltestellen sehr einfach ohne große Gleisinfrastruktur wenden.

Bedingt durch die verschiedenen Ausführungen verfügte der zweiteilige Wagen der Kusttram, welcher

gung und Bremse.

Neben dem Unterschied in der Ausführung und im entsprechenden Platzangebot (Einrichtungswagen an der Küste, Zweirichtungswagen im Hainaut) waren beide Wagentypen bei gleicher Leistung von 2 x 228 kW für verschiedene Höchstgeschwindigkeiten ausgelegt: die Tram für die Kusttram erreichte eine Geschwindigkeit von 75 km/h; der Wagen für das Netz um Charleroi war auf 65 km/h begrenzt.

Ab 1980 im Einsatz. Im Juni 1980 wurde der erste Wagen mit der Nummer 6000 an die Kusttram ausgeliefert; im August der

Zweirichtungswagen der Baureihe 6100 die Küste in Richtung Charleroi.

In der Farbgebung unterschieden sich die flämischen und die wallonischen Wagen bei ihrer Auslieferung nicht; beide trugen bei der Auslieferung die damals noch bei der NMBS und der SNCV einheitliche orange-cremefarbene Lackierung.

Ein Einzelstück sei aber noch erwähnt. Der Zweirichtungswagen 6102 wurde durch das Hinzufügen eines Mittelteiles zum Dreiteiler und sollte als Vorführungswagen für eventuelle Exporte dienen. Der Wagen erhielt des-

halb nach kurzer Zeit eine weiß-blaue Lackierung. Zum regulären Einsatz kam er aber wenig und wurde nach und nach bis heute als Arbeits- und Abschleppfahrzeug genutzt. Er stand aber Modell für die Exportversion nach Manila auf den Philippinen. Zwei Landesteile, zwei Farben.

Im Jahre 1985 feierte die Belgische Kleinbahngesellschaft ihr hundertjähriges Bestehen. Zu diesem Anlass erschien eine neue Farbgebung für Busse und Straßenbahnwagen. Der orangefarbene Unterteil wurde auf einen Streifen unten am Fahrzeug zurückgeführt; die neue Hauptlackierung wurde weiß mit blauen Zierstreifen.

1991 wurden die Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen und die Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux aufgelöst und in den jeweiligen Landesteilen durch De Lijn in Flandern und die Société Régionale Wallonne du Transport, welche im französischsprachigen Teil den ÖPNV unter der Bezeichnung TEC betreibt, ersetzt. Wie bei solchen Neubezeichnungen üblich wurde die Farbgebung durch die jeweiligen neuen Betreiber geändert. De Lijn lackierte



Viel Andrang herrschte vor dem Wagen 6013, bei den Abschiedsfahrten zwischen dem Nieuwpoortsteenweg in Ostende und Westend.



Wagen 6137 für Charleroi bestimmt nähert sich im Sommer 1981 der Haltestelle Bredene-Bad.



Wagen 6030 in den frühen Farben hält an der Kirche in Lombersijde. Die Fahrt durch den Ort wurde vor zwei Jahren durch eine neue Streckenführung entlang der Küstenstraße ersetzt.



Platzvergleich Schiene - Straße: Wagen 6042 noch in Originalfarben und mit Scharfenberg-Kupplung demonstriert dies in der Nähe von Bredene - Camping zur Genüge.



Blick von der Rückbank während der Abschiedsfahrt nach Westende auf die Promenade von Raversyde.



Wagen 6024 hier in Blankenberge trägt die neue weiße Lackierung von De Lijn und hat bereits seine Scharfenberg-Kupplung verloren; die Lampenanordnung und der Anzeiger entsprechen aber noch dem Originalzustand.

ab jetzt seine Straßenbahnen und Busse in Weiß; beim TEC entschied man sich für die Farbe Gelb. Höhere Taktfrequenz und Mittelteil statt Doppeltraktionen.

Bei ihrer Auslieferung waren die Straßenbahnwagen der Serien 6000/6100 seitens der Hersteller La Brugeoise et Nivelles und ACEC an den Wagenenden mit Scharfenberg-Kupplungen ausgerüstet worden, da eine Zugbildung mit bis zu drei Einheiten vorgesehen war. Da man aber bei De Lijn beschloss, auf die Bildung von Dop-

peleinheiten zu verzichten und im Gegenzug die Taktfrequenz zu erhöhen, aber auch weil die klobigen Kupplungen eine Gefahr im Straßenverkehr darstellen, wurden diese entfernt und verkauft.

Um mehr Transportkapazität zu erreichen, wurden zuerst sechzehn Straßenbahnwagen in den Jahren 1993 bis 1996 mit einem Mittelteil ausgerüstet, welches zusätzliche 14 Sitz- und 32 Stehplätze bot. Außerdem war das neue Zwischenstück stufenlos erreichbar. Ab dem Jahr 2000 wurden dann auch

die restlichen Wagen mit einem Zwischenstück ergänzt, welches etwas länger war als bei den ersten und so 26 Sitzplätze bieten konnte.

Im Laufe der Jahre änderte sich nach dem Ausbau der Scharfenberg-Kupplung auch die Frontansicht der Wagen mehrmals leicht, besonders im unteren Scheinwerferbereich; bei dem Umbau wurden diese auch mit einem Digitalanzeiger ausgerüstet. Ab 2002 fuhren die Wagen der Kusttram in ihrer jetzigen Form.

Während ihrer Laufzeit

von 40 Jahren dienten die Straßenbahnwagen der Kusttram als Werbeträger für viele Firmen; manche der aufgeklebten Werbenungen waren durchaus gelungen, andere weniger, zumal wenn die Folien der Reklamen die Fenster abdeckten und doch dem Besucher der Küste den Blick auf Meer und Dünen einschränkten.

Wagen aus der CAF - Familie für die Zukunft.

Ab 2020 stand der baldige Rückzug der BN-ACEC - Straßenbahnwagen fest, da in dem Jahr De Lijn bei der spanischen Firma CAF (welche übrigens auch die Luxemburger Wagen geliefert hat) für die Netze von Antwerpen, Gent und die Küste 146 Wagen vom Typ Urbos bestellt hatte. 48 von denen gingen an die Küste und stehen dort seit 2022 alle im Einsatz.



Neue Lampen vorne und ein Mittelteil, so begegnet Wagen 6030 dem Fotografen in Nieuwpoort in Richtung Knokke. Der Richtungsanzeiger ist noch nicht digital.



Ein Beispiel für die Ganzwerbung auf den Straßenbahnwagen. Wagen 6011 macht Werbung für den Freizeitpark Plopsland bei De Panne. Die verklebten Fenster schränken jedoch die Aussicht der Reisenden ein.

Gent zurückgreifen, welche dann per LKW an die Küste gebracht werden.

Und somit endete am 23

EQUIPEMENT DE TRACTION

- Alimentation par réseau en courant continu à tension nominale de 600 V.
- Prise de courant par pantographe à double frotteur et disjoncteur rapide, commandés électriquement à distance.
- Régulation par deux hacheurs à thyristors entrelacés, alimentant chacun un moteur de traction :
 - pas de perte d'énergie au démarrage.

- possibilité de récupération pendant le freinage de l'énergie cinétique du véhicule.
- adaptation correcte de l'effort de traction aux conditions d'adhérence du moment.
- Commande électronique des hacheurs de courant.
- Convertisseur statique pour la charge de batterie et l'alimentation de certains circuits auxiliaires.
- Deux groupes de ventilateurs pour le refroidissement des hacheurs et des moteurs de traction.

EQUIPEMENT DE FREINAGE

- Freins disponibles.
- Frein électrodynamique par récupération ou rhéostatique.
 - Frein à disque à commande pneumatique indirecte par cylindre à ressort sur bogies moteurs.
 - Frein à disque à commande pneumatique directe sur bogie porteur central.
 - Six patins électromagnétiques sur rails.
- Mode de freinage.
- Freinage de service (commandé par pédale de frein).
- Pour des vitesses supérieures à 5 km/h frein électrodynamique (aidé par les freins à disques sur bogie porteur en cas de freinage énergétique).
 - Pour des vitesses inférieures à 5 km/h freins à disques sur les bogies moteurs (ou sur tous les bogies, en cas de freinage énergétique).

- Freinage d'urgence (commandé par pédale de frein - 8^e cran - pédale de veille ou relais de survitesse.)
- Mêmes moyens que pour le freinage de service mais aidés par les patins électromagnétiques sur rails.
- Freinage de sécurité (commandé par bouton au tableau de bord, pédale de frein - position à fond, poignée de secours des voyageurs, système de contrôle de vitesses, rupture d'attelage).
- Application de tous les freins à disque et des patins sur rails.
- Freinage aux points d'arrêt (automatique après l'arrêt de la voiture et par relâchement des pédales de traction et de freinage).
- Tous les freins à disque.
- Freinage de stationnement (par mise hors service du poste de conduite).
- Les freins à disque des bogies moteurs.



CONDUITE DU VEHICULE

- Réalisée par:
- une pédale de sécurité dite de veille, sur laquelle le pied gauche du conducteur doit constamment être posé, le relâchement ou l'enfoncement total de cette pédale ayant pour effet de supprimer le courant de traction, de freiner énergiquement et d'actionner un avertisseur.
 - une pédale de traction et,

- une pédale de freinage, toutes deux actionnées par le pied droit du conducteur;
 - un commutateur d'inversion du sens de marche, actionné à la main pour la marche avant ou arrière.
- Les organes de commande et appareils de contrôle sont groupés et facilement accessibles. Un dispositif empêchera le pivotement des roues au démarrage de même que le glissement au freinage.

INFORMATION DES VOYAGEURS

- par indicateurs de parcours extérieurs et intérieurs télécommandés, avec affichage à l'intérieur du véhicule de la destination et du plan de ligne.
- par l'affichage visuel du prochain arrêt.
- par haut-parleurs.



S. N. C. V.

MOTRICE ARTICULEE



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX

Editeur responsable: Service Commercial et des Relations Publiques, Rue de la Science 14, 1050 Bruxelles - Imprimerie: S.N.C.V. Rue de la Science 14, 1040 Bruxelles.

Werbroschüre von BN - ACEC aus dem Jahr 1981 (Sammlung René Birgen)

September der Einsatz der BN-ACEC - Straßenbahnwagen mit einem Abschiedsfest in der Werkstatt in der Nieuwpoortsteenstraat in Ostende. Sonderfahrten nach Westende, Ausstellung von altem Material und zahlreiche Fotos aus der Einsatzzeit der Fahrzeuge wurden den zahlreichen Besuchern geboten und erinnerten viele an ihre Ferien an der belgischen Küste und aber auch daran, dass sie mit diesen Trams gealtert sind. Fast alle noch vorhandenen Wagen werden verschrottet werden; lediglich drei werden über den Verein TTO (Toerisme-Transport-Onspanning Noordzee) erhalten bleiben: der dreiteilige Wagen 6102, welcher wieder in seinen Ursprungszustand zurück-

versetzt werden soll, sowie die Wagen 6017 und 6025 mit langen respektive kurzem Mittelteil. Auf meine Frage hin ob eines der Fahrzeuge wieder in den Zustand von 1980 zurückversetzt würde, erklärte mir ein Mitglied des Vereins, dass dies kaum mehr möglich sei, da es technisch sehr aufwendig wäre, das Mittelteil zu entfernen. Auch wenn sich nach 40 Jahren das Kapitel der BN-ACEC - Straßenbahnwagen an der Küste schließt, lohnt es sich doch immer wieder einen Abstecher zur längsten Straßenbahnstrecke der Welt zu unternehmen, unterwegs auszusteigen und auf einer Terrasse mit „Zicht op Zee“ eine der zahlreichen belgischen Bierspezialitäten zu genießen. Dann



Der dreiteilige Straßenbahnwagen 6102, hier in den Straßen von Ostende, kam nur unregelmäßig in den Einsatz.



So sieht der Wagen 6102 heute als Abschlepp- und Werkstattwagen aus. Der Verein TTO Noordzee will ihn wieder größtenteils in seinen Ursprungszustand zurückversetzen.

braucht es keine Karibik um glücklich zu sein. Im Anschluss noch einige Bilder aus dem vierzigjährigen Einsatz der BN-ACEC - Wagen an der belgischen Küste. Text & Fotos: René Birgen Die exakten Jahresangaben in der Verfassung dieses Artikels stammen aus der Broschüre, welchem jedem Teilnehmer der Abschiedsfahrt am 23. September 2023 vom Verein TTO Noordzee überreicht wurde.



Der Führerstand eines BN-ACEC - Straßenbahnwagens: Beschleunigen und Bremsen erfolgt über die zwei rechten Fußpedale.



Instruction Générale N°15

Astreinte imposée à certaines catégories d'agents

**An alle Kollegen/-innen
Wir möchten euch
gerne über den
aktuellen Stand des
Projekts zur Neu-
verfassung der IG
N°15 informieren.**

Im Jahr 2017 wurde, auf Initiative des Landesverbandes, dass die Vorschrift IG N°15 überarbeitet werden sollte, mit dem Hauptziel, die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter/innen zu verbessern.

So wurden u.a. folgende Regeln festgehalten:

- Die Summe der während der Störung geleisteten Arbeitsstunden und der normal geplanten Arbeit darf 14 Stunden in einem Referenzzeitraum von 24 Stunden nicht überschreiten.
- Unbeschadet des vorstehenden Absatzes muss entweder vor oder nach dem Einsatz eine

ununterbrochene Ruhezeit von 10 Stunden gewährleistet werden.

- Falls die Arbeitszeit eines Bediensteten die Schwelle von 14 Stunden in einem 24-Stunden-Zeitraum erreicht, muss der Dienst dafür sorgen, dass er ersetzt wird.

Diese Arbeit nahm viel mehr Zeit in Anspruch als ursprünglich angedacht, da im Verlauf der Ausarbeitung der neuen Vorschrift, auf Verlangen der Direktion der CFL, auch die Prämien und die Ausgleichsruhezeiten neu geregelt wurden. Es wurde ferner vereinbart, dass die IG N° 15 auch für Mitarbeiter ohne Status (hors statut) und Mitarbeiter mit Gleitzeitregelungen (horaires mobile) gelten soll.

Da die neue IG N° 15 viele Änderungen vorsieht und diese bei unseren Mitgliedern viele Fragen hervorrufen, verlangen wir, dass eine gemeinsame Infor-

mationsveranstaltung organisiert wird, an der die Direktion der CFL sowie die beiden Sozialpartner teilnehmen, um gemeinsam über dieses Projekt zu diskutieren.

Es ist uns wichtig, dass alle Unklarheiten sowie Unstimmigkeiten im Vorfeld gemeinsam geklärt werden, bevor wir als Landesverband unsere Zustimmung zu dieser neuen Anweisung aussprechen wollen.

Da diese Infoversammlung bisher nicht stattgefunden hat und noch einige Punkte im Dossier zu klären sind, wurde der Punkt über die neue IG N°15 bis auf Weiteres von der Tagesordnung der Zentraldelegation, welche am 11. Oktober 2023 stattfindet, gestrichen.

Wir werden euch in Zukunft über die neueste Entwicklung der IG N°15 informieren.

Die Exekutive des Landesverbandes

Vereinigung Kleinbettungen-Mamer

8-tägige Schlemmerflussfahrt auf dem Rhein

Nach sechsjähriger Abstinenz in puncto Organisation für Mehrtagesreisen wollte der Vereinigungsvorstand es noch einmal wissen. In diesem Sinne beauftragten sie den Unterzeichneten, mit verschiedenen Vorgaben (Datum, Flusstrecke) ein geeignetes Angebot ausfindig zu machen.

In Zusammenarbeit mit dem Reisebüro Demy-Cars wurde, nach längerer Suche, sich für ein geeignetes Objekt entschieden. Aus verschiedenen Gründen konnte dieses Vorhaben, in gemeinsamer Organisation mit dem lokalen OGBL-Sektor Äischdall-Attert, aus diversen Gründen, nicht ausgeführt werden. So entschied der Vereinigungsvorstand, diese Reise allein durchzuführen. Unser Wunsch wurde erfüllt: Eine achttägige Reise auf dem Mittelrhein von Basel nach Düsseldorf mit den angeforderten Extras (All-inclusive, Aufzug, Datum).

Wohl wissend, dass die ehemalige lokale Kundenschaft in die Jahre gekommen war, wurden schlussendlich 16 Kabinen auf der NOVA ONE gebucht. Dieses moderne Schiff, Baujahr 2022, das unter Schweizer Flagge fährt, konnte allen unseren Ansprüchen gerecht werden. Das Modell All-inclusive, das nur von dieser Reederei angeboten wird, begriff zusätzlich alle Getränke im Restaurant, in der Lounge, auf Oberdeck und im Kabinenkühlschrank, sowie alle Trinkgelder an die Crew. Ein Aufzug vom Zwischen- zum Oberdeck über Restaurant und Bar kam unserer älteren, teilweise gehbehinderten Kundenschaft, sehr entgegen. Das Angebot begriff u. a. das Abholen vom Zuhause,



Ein Teil der Mitglieder bei der Ankunft im Hafen von Basel

die Busfahrt Mamer-Basel und Düsseldorf-Mamer mit Gratis-Getränken an Bord. Schlussendlich wurden fast zwei Dutzend Interessierte mobilisiert, die sich dieser Reise anschlossen. Nach einer vierstündigen Busfahrt erreichte die Reisegruppe den Abgangsort Basel, wo sie von einem Vertreter der Reederei in Empfang genommen wurde. Der Koffertransfer vom Bus bis zu den Kabinen wurde ohne Probleme von hilfsbereitem Schiffspersonal übernommen. Amtliche Formalitäten an der

Rezeption waren schnellstens erledigt und so konnte jeder Teilnehmer, nach Zuweisung seiner achttägigen Bleibe, seine Koffer in der Kabine in Empfang nehmen, eine perfekte Dienstleistung. Weil auch das Wetter optimal mitspielte, waren alle Garantien zu einer erfolgreichen Reise gegeben. Die tägliche sieben gängige Speisekarte, sowohl am Mittag als auch am Abend, mit zusätzlicher Auswahl, stand einer Nobelherberge kaum nach. Anfangs versuchten noch einige Teil-

nehmer, sich ihren Diätgewohnheiten entsprechend, die Auswahl der Menükarte gemäßigt auszunutzen. Aber Pustekuchen: Die guten Vorsätze wurden schnellstens über Bord geworfen. Im Gegenteil: Die Hardliner legten noch etwas hinzu. Die meisten mit dem Vorhaben zu Hause, um die Kalorien dieser „Ess-Kapaden“ wieder abzubauen und kleinere Brötchen zu backen.

Täglich hatte man die Wahl zu einer halbtägigen geführten Besichtigung, dies in Straßburg, Mannheim, Rüdesheim, Koblenz oder Köln. Verschiedene entschieden sich, die Stadtbesichtigungen in eigener Regie durchzuführen und mit Shopping zu verbinden. Gemütlichere Teilnehmer zogen es vor, auf dem Sonnendeck, auf der faulen Bärenhaut zu liegen, und sich, von der emsigen Crew, wie ein Krösus, bedienen zu lassen, ein dolce far niente « à la perfection ». Zwischenzeitlich konnte man sich in der Lounge an den bereitstehenden, köstlichen Leckereien ergötzen. Gesundheitliche Bedenken wurden vom Tisch gefegt. Es bot die Gelegenheit, eine Flucht aus dem müden Alltag. Um ihr Gewissen (oder das Gewicht) zu erleichtern, stand für einige Teilnehmer die Gratis-Sauna auf dem Programm. In Bezug auf das Wetter: Auf dem Sonnendeck mussten nur die

Regenschirme beim Passieren der Schleusentore geöffnet werden. Täglicher, konspirativer Treffpunkt war alleweil und zu jeder Zeit, die Lounge, um sich an den einfallreichen Apéros zu ergötzen. Menschliches Leben vollzog sich buchstäblich im Rhythmus von Essen und Entspannung. Die Apéro- und weinseligen Abende in der Lounge, mit zusätzlichem Gesang von der aus dem Fernseher bekannten Entertainerin und Sängerin BO ließen keine Langweile aufkommen. Auch die älteren Semester ließen sich nicht bitten, gingen auf Kommando bandscheibenfreundlich in die Hocke, um dann wieder hoch, das Tanzbein zu schwingen. Nebenbei gewann noch Roby den Hauptgewinn einer Tombola, während das 60-jährige Hochzeitsjubiläum von Laure und Aloyse gebührend am Mikro erwähnt wurde. Ihr Liedvorschlag « Du schwarzer Zigeuner » wurde vom ganzen Saal mitgesungen. Die älteren Semester schienen aufzublühen, als BO immer wieder ihre gesanglichen Künste mit Oldies aus den 80er-Jahren vom Stapel ließ. Insgesamt gesehen erwies sich die Reise als erste Sahnene, der Rhein bleibt immer noch erste Wahl. Einhellig hieß es von den vitalen Teilnehmern: Die Reise war in allen Hinsichten gelungen. Einer der Hauptmissionen einer Vereinigung, unter den Mitgliedern gute Kontakte zu pflegen, hatte sein Ziel erreicht. Einmal mehr hatte der Vorstand ein gutes Händchen gehabt. Voll mündig und ohne Übertreibung können die beiden Reiseleiter Marcel und René behaupten, dass diese Schlemmerfahrt sich als ein Highlight erwies. Nicht zu viel wurde versprochen – alles wurde gehalten. ARMA



Fröhliches Beisammensein am Abend in der Bar



In Erwartung des Abendessens im gediegenen Restaurant

Herbstweiterbildung - „Man lernt nie aus“

Im Rahmen ihrer Herbstweiterbildung hatte der Vorstand des Sektors Pensionierte für seine Mitglieder am 18. September eine Weiterbildung organisiert.

Ausgesucht wurde eine Weiterbildung aus der Broschüre des LLLC „Luxembourg Lifelong Learning Centre“, das einen wichtigen Pfeiler der Arbeit der Arbeitnehmerkammer (CSL) darstellt. Das LLLC bietet dabei u.a. gezielte Weiterbildungen für Senioren an. Die Broschüre des LLLC erscheint zweimal im Jahr.

Beinahe 20 Mitglieder nahmen an dieser interessanten Fortbildung teil. Sei noch zu bemerken, dass das Familienministerium in jüngster Vergangenheit angekündigt hat, eine erneute Informationskampagne zu diesem Thema zu starten.

Broschüre

Es gibt zu diesem Thema übrigens auch eine aufschlussreiche Broschüre, die man sich unter folgender Adresse herunterladen kann.

https://www.patientevertriedung.lu/resources/pdf/base_1/1448519468147-ma_volonte_en_fin_de_vie_2019_de.pdf?ac=1554444420

Text & Fotos: Alphonse Classen

Der Vorstand entschied sich diesmal für die Weiterbildung mit dem Namen „De leschte Wëllen: Wat muss ech maachen“. Als Dozent der zweistündigen Fortbildung figurierte Herr Georges Clees von der „Patiente Vertriedung asbl“.



Kulinarische Kreuzfahrt auf der Mosel mit der „MS Princesse Marie-Astrid“

Am 14. September folgten etwas mehr als 100 Mitglieder und Familienangehörige der Einladung des Sektors der Pensionäre und der Vereinigung Luxemburg zu einer gastronomischen Kreuzfahrt auf der Mosel an Bord der "MS Princesse Marie-Astrid", um unter Freunden einen vergnüglichen und gemütlichen Tag zu verbringen.

Unten sehen Sie eine kleine Fotostrecke von der Schifffahrt.

Text: Josy Bourgraff

Fotos: Alphonse Classen





Au nord rien de nouveau !

Non, ce n'est pas le remake de l'un des meilleurs films antimilitaristes, mais le constat cru de la situation sur la ligne internationale Luxembourg - Liège par les Ardennes.

Ah oui, après presque une année de fermeture la ligne entre Kautenbach et Clervaux suite à un éboulement dans un tunnel, heureusement sans victimes, et pour lequel aucune faute ne revient aux CFL, mais aux caprices de la géologie et du climat, la circulation a repris sur la section luxembourgeoise fin juillet entre Luxembourg et la frontière belge pour s'arrêter de nouveau un mois après pour des travaux de grande envergure entre Ettelbruck et Troisvierges.

De même la SNCB projette également de grands travaux avec fermeture complète de la ligne entre Rivage et Trois-Ponts du 21 août au 02 septembre prolongeant le temps d'un parcours Luxembourg - Liège, déjà peu compétitif par rapport à la route, de 2h39 à 4h27 pour une distance de 160 kilomètres à peine.

Que l'on se comprenne bien, les auteurs de ce papier n'ont pas l'intention de critiquer l'organisation de travaux sur la Ligne du Nord et sur la ligne 42. Tout chantier organisé sur cette relation international garantit la volonté de maintenir la desserte ferroviaire dans cette région qui a déjà vu de nombreuses lignes sacrifiées par une simple prise en considération des facteurs financiers et sans regard aux aspects économiques secondaires et écologiques. La Vennbahn en est le meilleur exemple du retrait du rail de toute une région, retrait qui a encore été financé par les fonds européens lors de la reconversion de la ligne en piste cyclable.

Luxembourg - Liège en 100 minutes.

Tel était le titre d'un papier que les syndicats FNC-TTFEL-Landesverband et CGSP Cheminots Liège-Verviers avaient présenté lors d'une conférence de presse à Gouvy en 2005. Ils avaient demandé des investissements dans la ligne afin d'augmenter la vitesse commerciale qui se situe autour de 60 km/h aujourd'hui. Cette vitesse était concurrentielle à une époque où l'autoroute Luxembourg - Liège n'existait que sur les plans dans les bureaux d'étude du Ministère de l'Équipement et du Transport belge, mais de nos jours suite à l'existence des autoroutes A4 et A26 le rail a pris la place de la tortue dans la fable de la course célèbre avec le lièvre. Pour revenir au temps de parcours de 100 minutes les syndicats avaient à l'époque dénoncé le fait que la promesse des années 90 de moderniser la ligne afin de la rendre apte à une vitesse maximale de 120 km/h ne s'était pas réalisée vu que les redressements de la voie nécessaires n'ont pas été faits. A contrario la modernisation s'était traduite souvent par une simplification des voies commençant aussi bien sur le territoire luxembourgeois que belge par la mise à voie unique de certains tronçons imposant des délais d'attente pour les croisements lors de retards et le démontage de voies d'évitement jugées sans utilité dans les gares.

L'électrification de la ligne et le recours à des engins de traction modernes n'a donc pas réussi à compenser les pertes de temps lors des croisements et les retards se transmettent de cette

façon facilement d'un train à l'autre pour cause d'attente du convoi retardé.

Toutes les propositions des syndicats de remettre à double voie certains tronçons ont été rejetées jusqu'à nos jours ; sur la section entre Clervaux et Troisvierges où l'assiette pour la deuxième voie était maintenue celle-ci a même été réutilisée pour la réalisation d'une jonction vélo entre Clervaux et la piste cyclable de la Vennbahn avec l'argumentation qu'une mise à double voie ne s'imposerait pas vu le nombre de circulations ferroviaires actuelles.

Donc du point de vue Infrastructure, rien de nouveau au Nord pour accélérer les trains entre Luxembourg et Liège.

Entendons-nous bien. Il ne faut pas en déduire que depuis la fin des travaux de modernisation rien ne s'est fait sur la ligne entre Luxembourg et Liège, surtout du côté luxembourgeois où il faut mentionner de nombreuses réalisations dans l'intérêt de la clientèle et de la sécurité. Ne citons que les quasi-reconstructions des gares de Mersch et d'Ettelbruck où des pôles d'échange dignes de ce nom ont déjà été réalisés ou sont en cours d'achèvement. Ajoutons à cela les investissements dans la sécurité aussi bien dans les ouvrages d'art (tunnels et parois rocheuses) que dans la circulation ferroviaire (mise en place du système européen de sécurité ETCS, suppression de passages à niveau, etc.).

A moyen terme les plans des voies des gares de Clervaux et de Troisvierges seront revus et à long terme il est même prévu de forer de nouveaux tunnels avec redressement du tracé de la ligne et remise à double

voie. Actuellement ces idées de rectification de la ligne et les possibilités d'une remise à double voie n'ont atteint le stade de réflexion et vu les longues années d'études et de planification beaucoup d'eau s'écoulera encore par les rivières qui accompagnent la ligne Luxembourg - Liège tout au long de son passage.

Côté belge on annonce que des investissements d'envergure dans la ligne 42 ne sont prévues qu'à partir des années 2026 et 2027 et que les travaux se limitent à des chantiers de ballastage et au remplacement d'appareils de voie ponctuels afin d'éviter l'implantation de ralentissements temporaires sur la ligne.

Un relèvement de la vitesse de ligne de 100 km/h à 120 km/h entre Gouvy et Vielsalm serait faisable selon les responsables d'Infrabel, mais ceci demanderait des investissements de l'ordre de trois à quatre millions d'Euro pour le redressement des courbes et l'adaptation de la caténaire au nouveau tracé.

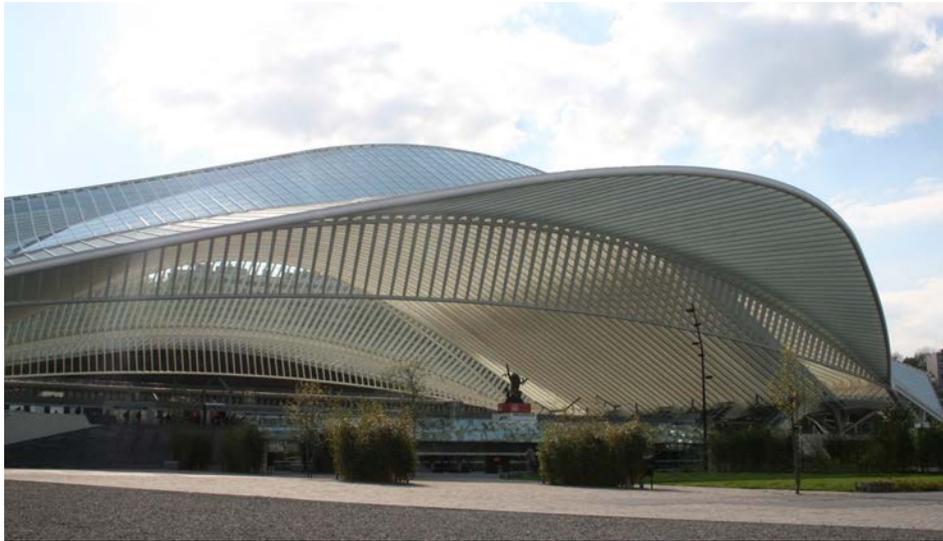
Les 100 minutes resteront donc encore pour longtemps un souhait pieux.

Le matériel en service. Si à l'époque de la traction diesel le matériel voyageurs se composait de voitures luxembourgeoises du modèle Wegmann et M2 et M4 belges, les voyageurs ont été gâtés sur la relation Luxembourg - Liège par la mise en route des voitures I6 et I10 de la SNCB devenues disponibles suite à la modernisation des offres intérieures, notamment entre Cologne et Ostende. Mais peu à peu l'intérieur des compartiments n'ont pas pu dissimuler l'âge du matériel où surtout les sièges ont montré aux voyageurs les longues an-

nées de service de ce type de matériel.

Actuellement ce sont les automotrices du type Siemens - Désiro qui assurent les prestations entre Luxembourg et Liège et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elles ne font pas l'unanimité des voyageurs du point de vue confort, loin de là. Des sièges étroits en 2ème classe, une seule salle WC pour une rame pouvant accueillir 230 personnes, des sièges en première classe ne présentant pas de différence majeure avec ceux de la 2ème qui en plus ne sont pas séparées par une cloison anti-bruit du reste de la voiture. A cela s'ajoutent certains sièges aussi bien en 2ème qu'en 1ère qui ne permettent pas de vue par la fenêtre vu qu'ils se trouvent près de la paroi de la motrice. De ce fait peu de clients optent pour le supplément pour la 1ère classe vu l'absence de différence réelle avec la 2ème classe.

Le remplacement de ces éléments, certainement bons et adaptés pour des déplacements de courte distance sur les banlieues des grandes agglomérations, s'impose donc pour une relation de 160 kilomètres. Mais par quoi ? Il faut retenir que les CFL imposent le système de sécurité ETCS pour tout le matériel circulant sur leur réseau. En plus celui-ci doit être bicourant, c.-à-d. il doit pouvoir circuler aussi bien entre les 25 kV 50 Hz alternatif entre Luxembourg et Liotte près de Rivage que sous les 3 kV continu de la SNCB alimentant la caténaire entre Liotte et Liège-Guillemins. Le choix est donc limité, car les AM 96 bicourant de la SNCB sont nécessaires pour les relations Namur -



Gare de Liège-Guillemins lors de l'exposition Dali en 2016

Lille ainsi que Anvers – Lille et elles ne sont pas équipées du système ETCS.

Il faudrait donc recourir à du matériel remorqué moderne I11 ou M6 à deux étages pouvant circuler en réversibilité, mais il semble que le service commercial de la SNCB préfère engager ce type de matériel sur ses lignes plus chargées telles Eupen – Ostende. Il est cependant vrai que deux motrices du type Désiro suffisent largement par le nombre des places offertes pour le transport du nombre de clients actuels aussi bien du côté belge que du côté luxembourgeois de cette ligne interrégionale et internationale où les trains se vident pratiquement au dernier point frontière national pour se remplir à nouveau dès le franchissement de la frontière à la première gare du pays respectif.

Cette situation ne devrait cependant pas empêcher les responsables des CFL et de la SNCB de rechercher un matériel plus confortable pour les voyageurs, même si du point de vue économique et financier les automotrices actuelles sont les mieux adaptées.

Une alternative serait également le recours à un matériel pendulaire tel qu'il circule en Suisse ou en Italie, matériel qui permettrait de rouler à une vitesse plus élevée qu'un matériel classique sous

réserve bien entendu de rendre la ligne apte à la circulation de ces trains.

L'amélioration de l'offre. L'offre entre Luxembourg et Liège par les lignes du Nord et de l'Amblève et de l'Ourthe a été revue à la hausse depuis décembre 2020 avec une offre cadencée à l'heure du lundi au vendredi ; les samedis, dimanches et fêtes, elle reste cependant limitée à un train toutes les deux heures par sens. Dans une première étape il faudrait passer au cadencement à l'heure également les samedis non fériés vu que ce jour est considéré comme un jour ouvrable pendant lequel pas mal de gens doivent travailler, surtout dans le commerce, la gastronomie et la santé. Cette offre leur permettrait de pouvoir également mieux recourir au transport en commun ce jour-là.

Le premier train quitte Luxembourg en direction de la Cité Ardente à 5h16 en semaine pour arriver y à 7h55, à 7h16 les samedis, dimanches et fêtes avec une arrivée à 9h55. Cet horaire permettrait théoriquement à un travailleur luxembourgeois de se rendre en train à son lieu de travail à Liège, de commencer vers 8h30 et de rentrer le soir à 17h07 à Luxembourg avec une arrivée à 19h46.

Pour un Liégeois (ou un client belge montant dans

une gare intermédiaire), ceci n'est malheureusement pas possible vu que le premier train vers Luxembourg ne quitte la gare de Guillemins qu'à 6h07 avec une arrivée en gare de Luxembourg à 8h46, bien trop tard pour la majorité des travailleurs belges occupés au Grand-Duché de Luxembourg. Cette situation touche grand nombre de frontaliers de la région Malmédy – Trois-Ponts – Vielsalm qui n'ont d'autre option que d'effectuer le parcours entier vers leur lieu de travail en voiture privée ou de se garer à Gouvy ou Troisvierges pour y prendre le train vers la capitale luxembourgeoise. Un départ à 5h07 de Liège avec arrêt à Trois-Ponts à 6h02 ou Vielsalm à 6h12 arrangerait bien les choses, mais toute demande pour un train plus matinal a toujours échoué par le désintérêt du côté belge et les exigences financières d'Infrabel pour l'utilisation d'un sillon supplémentaire.

De même le dernier train vers Gouvy quitte la gare de Luxembourg à 21h16 ; un départ supplémentaire à 22h16 serait le bienvenu pour les frontaliers belges terminant leur travail après 21h00.

En plus du cadencement il y a lieu d'examiner la mise en marche de trains supplémentaires aux heures de pointe matinales et ves-

pérales en semaine pour venir à la rencontre des clients pour lesquels les trains cadencés n'offrent pas d'alternative vu leurs horaires peut-être peu adaptés aux bus en correspondance ou aux horaires de travail de ces personnes.

Lors de la modernisation de la ligne des lignes du Nord et de l'Amblève et de l'Ourthe on a parlé de la création d'une liaison entre les TGV Est ayant leur terminus à Luxembourg et Thalys et ICE desservant la gare de Liège – Guillemins. La correspondance en Thalys ou en ICE à Liège est déjà existante et intéressante vu que le départ en direction d'Aachen se fait normalement à la minute 14, donc sans longue attente.

Il convient de noter que le passage par Liège peut être considéré comme un avantage pour les voyageurs de la ligne du Nord dès le départ depuis la gare de Mersch. Malheureusement la correspondance en gare de Guillemins dépend pour le moment de la chance qu'on a eu ce jour vu que le train IC de Luxembourg arrive (ou devrait arriver) à la minute 55 et que l'IC vers Bruxelles et Oostende part à la minute 01. Ceci nous ramène à la question de la régularité sur les lignes du Nord et 42 vu la nécessité d'attendre des croisements suite à la présence de sections à voie unique ou chaque retard d'un train risque d'influencer la ponctualité d'un autre.

Peut-on parler encore sérieusement de jonction valable entre deux réseaux à grande vitesse quand le temps de parcours entre Paris et Luxembourg est inférieur à celui entre Luxembourg et Liège et que Francfort n'est plus qu'à deux heures un quart de la gare de Guillemins ? A notre avis il faudrait recadrer le rôle de la ligne Luxembourg – Liège en parlant d'une ligne internationale interrégionale importante qui offre surtout en gare

de Guillemins au client luxembourgeois des correspondances vers l'intérieur de la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne du Nord.

Il serait également opportun de mettre en place plusieurs dessertes rapides entre Luxembourg et Liège, quitte à devoir expliquer aux élus locaux des gares en cours de route que ce train passera leur station sans arrêt, même si elle est importante du point de vue touristique. Seule une telle offre avec correspondances garanties avec les TGV à Luxembourg et les Thalys et ICE allemands et IC belges vers Bruxelles à Liège revaloriserait la ligne et lui permettrait de satisfaire à sa vocation de maillon entre deux gares importantes tel qu'il a été prévu lors de la décision de modernisation dans les années 1980.

Conclusion.

La ligne du Nord a sa place dans le réseau ferroviaire européen et elle mérite non seulement qu'elle fasse l'objet d'un entretien régulier où la sécurisation des tunnels existants joue un rôle primordial, comme il est le cas pour le moment, mais que la politique prenne le courage (et les moyens financiers) en main pour qu'elle devienne plus attractive du point de vue vitesse commerciale, de la stabilité de l'horaire et de l'offre par une remise à double voie partout où cela s'impose.

C'est dans l'esprit de disposer d'une ligne performante entre deux bassins économiques que les défenseurs de la ligne se sont réunis à Troisvierges le 6 juin 1980 à Troisvierges ; malheureusement ils n'ont eu gain de cause qu'à moitié et ont dû accepter une modernisation « light » de leur ligne avec tous les désagréments que cela entraîne du point de vue offre et capacité.

Aujourd'hui, il est temps de redresser les omissions du passé. Alors, à l'action. René Birgen

Pressekonferenz Zugverbindung Luxemburg - Lüttich



Am 11. Oktober fand in Gouvy eine Pressekonferenz zum Thema der Eisenbahnverbindung Luxemburg - Lüttich statt. Sie wurde von den Kollegen der CGSP in Zusammenarbeit mit dem Landesverband, der AÖT „Aktioun Öffentlechen Transport“ und den „Amis du rail Halanzy asbl“ organisiert.

Vom Landesverband waren unter anderem der Generalsekretär des Landesverbandes, Josy Bourgraff, der Vorsitzende Sektors Pensionierte, Nico Wennmacher sowie Nico Georges und Pierre Bertemes anwesend.

Es war dem Sekretär der AÖT „Aktioun Öffentlechen Transport“, René Birgen, vorbehalten, das Dokument mit den gemeinsamen Forderungen vorzustellen, welches er im Rahmen dieser Pressekonferenz verfasst hatte.

Es wurde begrüßt, dass der luxemburgische Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten, François

Bausch, und der belgische Minister für Mobilität der belgischen Föderalregierung, Georges Gilkinet am 3. Oktober 2023 eine Absichtserklärung über die Stärkung der Zusammenarbeit im Eisenbahnbereich zwischen Luxemburg und Belgien unterzeichnet haben, in der sich beide Seiten verpflichten folgende Ziele zu verfolgen:

- Verdoppelung des Anteils der Pendler, die zwischen den beiden Ländern mit dem Zug reisen, bis 2040;
- Verdoppelung des Schienengüterverkehrs zwischen Belgien und Luxemburg bis 2040;
- Die Attraktivität der Bahn zu steigern, indem die Fahrzeiten zwischen den beiden Hauptstädten verkürzt werden, mit dem Ziel, Brüssel und Luxemburg bis 2030 in 2 Stunden zu verbinden.

Leider wird in dieser Absichtserklärung die Strecke Luxemburg-Lüttich mit keinem Wort erwähnt, wo Investitionen durchaus angebracht wären, um die derzeitige Fahrzeit von 2 Stunden 39 Minuten auf 100 Minuten zu reduzieren. Diese Forderung wurde bereits vom Landesverband sowie der CGSP im Jahr 2005 gestellt, bedauerlicherweise wurde bislang wenig dafür unternommen. Dabei wäre eine Verkürzung der Fahrzeit durch eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h zwischen Gouvy und Vielsalm durchaus möglich, dafür müsste aber laut einem Verantwortlichen von Infrabel Investitionen in der Größenordnung von drei bis vier Millionen Euro für die Begradigung der Kurven und die Anpassung der Oberleitung an

die neue Streckenführung getätigt werden.

Auf belgischer Seite sind ab 2026 und 2027 umfangreiche Investitionen in die Linie 42 vorgesehen, diese beschränken sich jedoch auf Schotterarbeiten und den punktuellen Austausch von Weichen, um die Einrichtung zeitweiliger Langsamfahrstellen auf der Strecke zu vermeiden. Eine weitere Forderung ist der Einsatz von komfortableren Zügen auf der Strecke. Die Siemens Désiro-Triebwagen, die derzeit auf der Strecke verkehren, sind weit davon entfernt, optimal zu sein. Enge Sitze in der 2. Klasse, nur ein Toilettenbereich pro Triebfahrzeug bei einer Zugbelegung von 230 Sitzplätzen sowie eine 1. Klasse, die sich nicht groß von der 2. Klasse unterscheidet, sind nicht gerade attraktive Kriterien,

um zusätzliche Fahrgäste für diese lange Zugfahrt zu begeistern. Es wäre daher dringend notwendig, moderne zweistöckige I11 oder M6 Fahrzeuge der SNCB zu verwenden.

Eine letzte Forderung besteht darin, das Zugangebot zwischen Luxemburg und Lüttich unverzüglich zu verbessern. Neben der Verbesserung des Fahrplans ist es erforderlich, dass zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten unter der Woche und am Samstag zusätzliche Züge eingesetzt werden. Gegenwärtig trifft der erste Zug aus Lüttich erst um 08:46 Uhr in Luxemburg ein, was für viele Arbeitnehmer viel zu spät ist. Am Abend verkehrt der letzte Zug nach Lüttich bereits um 21.16 Uhr - hier wäre ein zusätzlicher Zug eine Stunde später sinnvoll.

Text & Foto: Josy Bourgraff

Harmonie des Landesverbandes Michel Hack

Anfang dieses Jahres musste der Vorstand der Harmonie leider die Entscheidung treffen, die Aktivitäten der Harmonie aufgrund der Tatsache, dass es leider nicht mehr genügend Musiker gibt, zu beenden - und dies nach über mehr als 75 Jahren Aktivität.

Einfach so wollte der Vorstand dem Ganzen allerdings nicht beenden und daher wurde beschlossen dass alle Mitglieder, Musiker und Musik-

freunde der Harmonie sich nochmals bei einem gemeinsamen Essen treffen sollten um nochmals ein paar gemütliche Stunden miteinander zu verbringen.

Dieses Essen fand jetzt am 23. September im Parc-Hotel Alvisse statt und war gut besucht.

Text: Josy Bourgraff

Fotos: Alphonse Classen





Association Touristique des Cheminots Luxembourgeois ATCL

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

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

Winterfreude in See/Paznaun (TIROL), der kleine, freche Nachbar von Ischgl

Winterfreude während den Fastnachtsferien vom 10. Februar - 17. Februar 2024

Die A.T.C. bietet Ihnen mittels Gruppentarif einen äußerst preisgünstigen Winterurlaub während den Fastnachtsferien im Tiroler See in Österreich, in einem 4 - Sterne - Hotel an

Unser Urlaubsort und sein Wintersportgebiet

Ankommen und gleich wohl fühlen. Sonne, Spaß, Schneevermögen und natürlich Natur pur. See ist etwas Besonderes. Eine kleine Perle im Paznaun mit viel Persönlichkeit, Sie werden « seen ».

Juchhe im Schnee!

Anfängern wie Buckelpisten-Hasardeuren verhelfen zwei Gondelbahnen, drei Schlepplifte, 1 neue 8er-Gondelbahn „Furglerblick“, 1 Vierersesselbahn, 1 Sechsesselbahn und beste schneesichere 42,5 km Abfahrten (Beschneigungsanlage!) zu alpinen Höhenflügen. Wer die Kurve noch nicht so ganz raus hat, der lernt in der örtlichen Skischule die wichtigen Kniffe. Lust auf eine unterhaltsame Rodelpartie? Eine 6 km lange Naturrodelbahn steht Ihnen zur Verfügung (beleuchtet)

Die liebliche Ortschaft See, durch den Skibus mit seinen Schwesterorten, Kappl, Ischgl und Galtür, und deren Skianlagen verbunden, besitzt ein herrliches Skigebiet von 1.000 - 2.450 m.

Hier das Skigebiet und das Sport- und Unterhaltungsangebot auf einen Blick:

- 1.250 Einwohner,
- 14 Hotels, Post, Bank, Einkaufszentrum und Arzt im Ort;
- schneesicher von Mitte Dezember bis Ende Mai
- 3 Gondelbahnen, 1 Vierersesselbahn, 1 Sechsesselbahn, 3 Schlepplifte
- über 40 km Abfahrten, von leicht bis schwer, 3 km Buckelpiste,
- Skipass für alle Anlagen
- geräumte Winterwanderwege,
- Skischulen, Skikindergarten;
- Babysitting, Kinderhütendienst, Snowboard - Unterricht;
- beleuchtete Rodelbahn;
- Bergrestaurants mit Sonnenterrassen und Panoramablick

Neu ab Dezember 2023

Der brandneue Ticketverbund Skischaukel Kappl & See vereint die zwei Top-Familienkgebiete der Orte See und Kappl zu einem großen Winterabenteuer! Was auf Sie wartet? Perfekte Pisten, top ausgestattete Kinderareale und weite Tiefschneehänge. Über 80 bestens präparierte Pistenkilometer stehen Ihnen dann zur Verfügung.

Unser Hotel

Unser 4-Sterne-Hotel „Mallaun Hotel Erlebnis“ ist das Beste im Ort und liegt direkt neben den Bergbahnen.

Das Familienhotel ist mit traditionell-modernen Zimmer & Suiten eingerichtet, alle mit Bad/Dusche, WC, Farbfernsehen, Radio und Balkon. Das Hotel bietet Schlemmer Frühstücksbuffet (kalt und warm), 5-Gang-Abendessen mit 3 Wahlmenüs, Salatbuffet und Dessertbuffet sowie Kuchen oder Suppe am Nachmittag.

Das Spitzenhotel bietet seinen Gästen eine neue Berg-Wellness-Oase an. Wellness und Spa auf 250 m², finnische Sauna, Lehmsauna, Zirken-Infrarotsauna, Dampfbad, Frischluftsauna, Erlebnisdusche, Ruheraum, Frischwasser-Brunnen und Fitnessraum. Als Highlight gilt der

neue Indoor-Pool. Weiter bietet das Hotel ein modernes Kinderspielzimmer mit großer Kletterwand, Tischhockey, Riesenlego und vielen weiteren Spielen, sowie Billard und Tischtennis.

Unsere Leistungen

- 7 Tage Halbpension mit Schlemmer Frühstücksbuffet (kalt und warm), 5-Gang-Abendessen mit 3 Wahlmenüs, Salatbuffet und Dessertbuffet
- Unterbringung in sehr schönen Zimmern mit Bad/Dusche, WC, Radio, Farbfernsehen und Balkon;
- freie Benutzung der Wellness-Oase, neue Sole-Infrarot und neue Zirbensauna
- Skipass für 6 Tage Skigebiet See und Skigebiet Kappl gültig vom 11.02 bis 16.02.24
- Nachtveranstaltungen in See und Kappl, Nachtskilaufen und Rodelbahn
- ermässigte Preise für die Skischule
- ermässigte Preise beim Ausleihen von Skimaterial beim Sportgeschäft Narr
- Gästekindergarten für Kleinkinder ab 2 Jahre im Kids Club
- Gratis Schlittenverleih beim Sportgeschäft Narr
- Reiseleitung und Reiseversicherung
- Lunchpaket für die Rückfahrt





Unser Preis

Der Preis für diesen Winterurlaub beträgt:

- pro Erwachsenen im Doppelzimmer 1.410,00 €
- 3. Person im Doppelzimmer ab 17 Jahre 1.205,00 €
- Kinder von 3 - 5 Jahre im Elternzimmer 260,00 €
- Kinder von 6 - 8 Jahre im Elternzimmer 440,00 €
- Kinder von 9 - 11 Jahre im Elternzimmer 765,00 €
- Kinder von 12 - 14 Jahre im Elternzimmer 925,00 €
- Kinder von 15 - 16 Jahre im Elternzimmer 1.105,00 €
- Kinder von 6 - 7 Jahre im eigenen Doppelzimmer 1.120,00 €
- Kinder von 8 - 16 Jahre im eigenen Doppelzimmer 1.290,00 €
- Einzelzimmerzuschlag 350,00 €
- Zuschlag für den Skipass am 10.02.24 Erwachsener 35,00 €
- Zuschlag für den Skipass am 10.02.24 Kinder 20,00 €
- Zuschlag für den Skipass am 10.02.24 Senioren 29,50 €
- Zuschlag für den «Silvretta Skipass 6 Tage» Erwachsener 117,50 €
- Zuschlag für den «Silvretta Skipass 6 Tage» Senioren 94,00 €
- Zuschlag für den «Silvretta Skipass 6 Tage» Kinder bis 16 Jahre 50,50 €
- Zuschlag für den Hund, ohne Futter 105,00 €

Kinder unter 17 Jahren erhalten den ermäßigten Skipass

Kinder unter 8 Jahren haben in Begleitung eines Erwachsenen freie Fahrt auf allen Anlagen.

Senioren ab dem vollendeten 64. Lebensjahr erhalten einen ermäßigten Skipass in See (- 15,50 €)

Anmeldungen und Sonstiges

Anmeldungen und Informationen ab sofort beim Reiseleiter Conter Roland (Tel 691 523 988).

Die Anreise erfolgt mit dem Privatauto oder kann auch mit einem modernen Reisebus gebucht werden. Der Preis der Busreise wird Ihnen später mitgeteilt.

Letzter Anmeldetermin ist der: 30. November 2023.

Für Autoreisende steht der private Parkplatz des Hotels Mallaun gratis zur Verfügung.

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



Adresse, Telefon und E-Mail Adresse:

Anreise:

Unterschrift

BUS

AUTO

Name	Vorname	Geburtsdatum	Zusatzbestellung Skipässe
1) _____	_____	_____	- Zuschlag für Skipass am 10.02.24 Erwachsener <input type="checkbox"/>
2) _____	_____	_____	- Zuschlag für Skipass am 10.02.24 Kinder <input type="checkbox"/>
3) _____	_____	_____	- Zuschlag für Skipass am 10.02.24 Senior <input type="checkbox"/>
4) _____	_____	_____	- Zuschlag für Skipass «Silvretta Skipass» Erwachsener <input type="checkbox"/>
5) _____	_____	_____	- Zuschlag für Skipass «Silvretta Skipass» Kinder <input type="checkbox"/>
			- Zuschlag für Skipass «Silvretta Skipass» Senior <input type="checkbox"/>

Impressionen (96)

Schnell, schneller, am schnellsten (1)

Schnelle Züge im weltweiten Regelbetrieb

In Europa und Asien wurde seit den 1980er-Jahren die Entwicklung von Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungszügen bei etlichen Eisenbahnen vorangetrieben. Hunderte von Milliarden Euro wurden seither in den Bau neuer Eisenbahnen investiert, die Reisen mit unvorstellbaren Geschwindigkeiten ermöglichen. Immer mehr Kunden nutzen die umweltfreundlichen, schnellen Möglichkeiten, sich fortzubewegen.

Heute sind bodenständige Reisen über die Gleise mit über 300 km/h zum Alltag geworden. Ein Grund mehr, einmal einen Blick auf die zehn schnellsten Züge der Welt zu werfen, Züge, die mit unglaublicher Geschwindigkeit im normalen Regelbetrieb fahren können.

Die Haramain High-Speed Railway (HHR) in Saudi-Arabien ist die schnellste Art, zwischen den beiden muslimischen Pilgerstätten Mekka und Medina zu reisen. Die Züge erreichen Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h und bewältigen die Strecke in nur zwei Stunden, während die Fahrt auf der Straße zehn Stunden dauern kann. Das Land importierte aus Spanien gebaute Talgo-Züge, musste sie jedoch an die Wüstenbedingungen anpassen und modifizieren. Mithilfe der französischen TGV-Technologie hat Südkorea den Ausbau seines Netzes von Hochgeschwindigkeitszügen seit 2004 bewältigt und verfügt heute über ein beeindruckendes Netz von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die KTX-I-Züge



Haramain: Durch den Wüstensand zu den Pilgerstätten



Aus dem TGV wurden asiatische KTX-Züge



Frecciarossa: Pfeilschnell unterwegs mit 10.000 PS



Mit dem AVE mit 310 km/h durch die iberische Halbinsel



Al Boraq: bislang erste Hochgeschwindigkeitsstrecke auf dem afrikanischen Kontinent

verkehren von Seoul nach Busan mit Geschwindigkeiten von bis zu 305 km/h. Südkorea hat jedoch ebenfalls die Hochgeschwindigkeitsbahntechnologie weiterentwickelt. Ein neuer Prototyp HEMU-430X erreichte schon 2013 die unglaubliche Marke von 421,4 km/h. Die Frecciarossa der italienischen Staatsbahnen, der „Rote Pfeil“, sind eine Reihe von Hochgeschwindigkeitszügen, die 2017 eingeführt wurden. Sie

erreichen die beeindruckende Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h und verfügen über eine Leistung von 10.000 PS. Die Höchstgeschwindigkeit mit Passagieren an Bord eines Trenitalia ETR1000 beträgt jedoch 360 km/h, obwohl die Züge nach kommerziellen Fahrplänen in regulären Betrieb nur bis zu 300 km/h fahren dürfen.

Frankreich verhalf auch Spanien, sich schon seit 1992 mit seiner TGV-Techno-

logie in die Riege der Länder einzureihen, die den Transport in Hochgeschwindigkeitszügen anbieten. Spanien verfügt heute über das am weitesten ausgebaute Fernstreckennetz in Europa, mit speziellen Hochgeschwindigkeitszügen, die Madrid mit Sevilla, Valencia, Galicien und Barcelona verbinden. Der AVE (Alta Velocidad España) fährt mit einer kommerziellen Geschwindigkeit von 310 km/h. Die schnellsten Hochgeschwindigkeitszüge in Spanien sind jedoch die Züge S-102 „Talgo“ und S-103 „Velaro“. Der S-103 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h, stellte aber schon im Juli 2006 einen Weltrekord für einen unmodifizierten kommerziellen Personenzug auf, als er die Geschwindigkeit von 404

km/h erreichte. Platz 6 unserer Liste belegt der „Al Boraq“ in Marokko. Marokko ist stolz darauf, die erste und bis heute einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke Afrikas zu haben. Die Züge verbinden Tanger mit Casablanca und erreichen eine beeindruckende Geschwindigkeit von 320 km/h. Sie werden in Frankreich mit der gleichen Technologie gebaut wie die französischen TGV Euroduplex Doppelstock-Elektrozüge. Dank dieser französischen Technologie können marokkanische Reisende ihre Reisezeit halbieren.

Es geht allerdings noch schneller: In unserer nächsten Ausgabe entdecken unsere Leser die fünf schnellsten Eisenbahnen der Welt.

Pierre Buchholz
Fotos: Kollektion A. Lepina