

Le Signal

Mittwoch,
15. November 2023

Nr. 11/2023
103. Jahrgang
Nächste Nummer:
13. Dezember 2023

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Revendications pour le secteur public



Le département de la Fonction publique (DFP) de l'OGBL vient de soumettre au formateur du prochain gouvernement ainsi qu'aux membres du groupe de travail « État moderne » un catalogue de revendications, regroupant ses demandes concernant la Fonction publique
Pages 10-11

Es geht um die Mitglieder



Georges Merenz ist der elfte Präsident der FNCTTFEL; einen zwölften wird es nicht geben: Zum 31. Januar 2024 fusioniert der Landesverband mit dem OGBL.

Seiten 2-3

Pensionierten- und Jubilarenfeier



Die Ehrung der Jubilare für ihre 50-, 60- und 70-jährige Mitgliedschaft im Landesverband fand am 22.10. im Casino syndical in Bonneweg statt.

Seiten 14-15

ZU BESUCH IM „MUSÉE DES MINES“



Am 13. Oktober hatte der Vorstand der Vereinigung Esch/Alzette ihre Mitglieder zu einem Besuch des Nationalen Bergbaumuseums in Rümelingen eingeladen.

Seite 19

Wie geht es weiter im SPNV?



Die Probleme sind vielschichtig. Personalmangel, fehlende Finanzierungsmittel und zudem noch dringend notwendige Kapazitätssteigerung.

Seiten 20-21

Sportschießen: USIC-Weltmeisterschaft



Neben einer schönen Aussicht auf das Mittelmeer Süd-Frankreichs konnte sich unsere Delegation ganz besonders über zwei Medaillen freuen.

Seite 25



Georges Merenz

„Es geht um die Mitglieder“

Nach 115 Jahren FNCTTFEL-Landesverband fusioniert mit dem OGBL

Am 10. Januar 1909 wurde der Generalverband der Eisenbahner des Luxemburger Landes gegründet, eine Gewerkschaft, die später den längsten Namen aller nationalen Belegschaftsvertretungen erhalten sollte: die „Fédération nationale des cheminots, travailleurs du transport, fonctionnaires et employés luxembourgeois“, kurz FNCTTFEL. Georges Merenz ist der elfte Präsident dieser oft verkürzt als Eisenbahnergewerkschaft bezeichneten Organisation; einen zwölften wird es nicht geben: Zum 31. Januar 2024 fusioniert der Landesverband mit dem OGBL.

Wir sprachen mit dem Gewerkschafter, der als gelernter Maschinenschlosser einer der letzten seiner Art ist: ein Gewerkschaftspräsident, der seine Karriere als Arbeiter begann und die Karriereleiter der Gewerkschaft hochstieg. Dass der außerordentliche Kongress der FNCTTFEL, der am Samstag vor den Nationalwahlen, am 7. Oktober also, einstimmig beschloss, die Integration in den OGBL zum 31. Januar 2024 zu vollziehen, nicht öffentlich war, erklärt Merenz mit einer gewissen Angst, ein Bild der Zerstrittenheit zu bieten.

In der Tat waren – trotz des einstimmigen Ergebnisses – im Vorfeld nicht alle Mitglieder für die Fusion. Da spielte wohl bei einigen, besonders den langjährigen Mitgliedern, eine gewisse Nostalgie eine Rolle beziehungsweise die Angst, in einer größeren Gewerkschaft nicht mehr so sichtbar zu sein. Andere kritisierten im Vorfeld des Kongresses den Zeitpunkt der Fusion. Ursprünglich, also beim Kongress von 2019, der mit 76 Prozent der Delegiertenstimmen für die Aufnahme entsprechender Gespräche stimmte, war vorgesehen, die Integration erst zum Jahresende 2024 zu vollziehen.

Nicht der erste Versuch einer Fusion

Die anstehenden Sozialwahlen Anfang kommenden Jahres sollten schließlich den Ausschlag für den jetzt beschlossenen Termin geben. Dass in einer Zeit der Filialisierung der Eisenbahnbetriebe die bereits bestehende, enge Zusammenarbeit mit dem OGBL – ohne dessen nationale Repräsentativität etwa Kollektivverträge bei CFL Cargo, CFL Multimodal oder der Tramgesellschaft nicht hätten unterzeichnet werden können – weiter vertieft werden müsse, überzeugte schließlich alle Delegierten; Gegenstimmen oder Enthaltungen gab es beim Kongress keine.

Einige wenige Austritte, so räumt Merenz ein, mussten allerdings verbucht werden; und auch er selbst bedauere wohl, dass er nun künftig kein Gewerkschaftspräsident mehr sei. Es sei aber nie um seine Person gegangen, sondern um

das Wohl der Mitglieder. Und diese seien zweifellos in der neuen Struktur, sei es in dem Syndikat „Schinn“ (offiziell „OGBL-Syndikat Eisenbahnen – FNCTTFEL/Landesverband“), das nun innerhalb des OGBL alle Mitarbeiter von schienengebundenen Transportmitteln, also auch die Trammitarbeiter vertritt, oder im Syndikat „Öffentliche Dienste OGBL-Landesverband“ beziehungsweise im SEW (Syndikat Erziehung und Wissenschaft), das nun auch die in der FNCTTFEL organisierten Lehrbeauftragten organisiert, besser und stärker vertreten als bislang. „Eine Gewerkschaft mit 90.000 Mitgliedern stellt eben eine andere Kraft dar als eine mit 5.000“, so Georges Merenz.

Die jetzt vollzogene Fusion war nicht der erste Versuch von Gewerkschaftern, die Kräfte zu bündeln und den geeinten Arbeitgebern eine Einheitsgewerkschaft entgegenzustellen.

Auf die Frage, wieso es nach diesen ersten Versuchen im Rahmen der Gründung des OGBL Ende der 1970er Jahre noch knapp ein halbes Jahrhundert brauchte, um den Zusammenschluss nun zu realisieren, meint Merenz: „Die Eisenbahn ist heute eine andere als damals, als die CFL fast nur Mitarbeiter im Statut der Eisenbahn beschäftigte. Heute bilden diese Mitarbeiter nicht mehr die Mehrheit der rund 5.000 Beschäftigten der CFL, CFL Cargo und CFL Multimodal. Die christliche Bahngewerkschaft Syprolux etwa ist in all den Filialen nun draußen und repräsentiert diese Mitarbeiter nicht mehr. Die Mitglieder des Landesverbandes haben zudem verstanden, dass große Arbeitskämpfe ohne den OGBL im Rücken nicht mehr ausstehen wären. Eine Mobilisierung bzw. Aktionen auf der Straße wären aktuell für den Landesverband nur mehr sehr schwierig zu organisieren.“

Innerhalb des OGBL verfügen wir über weitaus mehr Kraft. Angesichts des Wahlausgangs und der neuen Regierung ist dies sicherlich der richtige Moment für die Fusion gewesen.“

Josy Konz' späte Genugtuung

Während des außerordentlichen Kongresses des Landesverbandes unterstrich Ehrenpräsident Josy Konz, der 1978 gemeinsam mit u.a. dem verstorbenen René Bleser an den Verhandlungen zur Gründung des OGBL teilnahm und an internen Widerständen scheiterte, es handele sich um den schönsten Tag seiner langen Karriere im Landesverband. Bereits während der 1960er Jahre habe er sich gemeinsam mit Roby Meis und René Bleser sowie den damaligen Vertretern der LAV-Jugend John und Mario Castegnaro im Rahmen der CGT-Jugend für eine Einheitsgewerkschaft aller arbeitenden Menschen im Land eingesetzt. Er erinnerte daran, dass, trotz des damaligen Scheiterns des Zusammenschlusses, OGBL-Präsident John Castegnaro den Präsidenten des Lan-

desverbandes während gemeinsamer CGT-Feiern zum 1. Mai immer die Gelegenheit gegeben habe, als erste Redner vor den Militanten zu sprechen.

Georges Merenz erinnert seinerseits in unserem Gespräch daran, dass die FNCTTFEL nicht verschwinde. „Sie lebt als eigenständiges Syndikat im OGBL weiter.“ Er selbst, inzwischen einer von drei OGBL-Vizepräsidenten, werde noch eine Zeit lang eine Reihe von internationalen Mandaten in den europäischen und internationalen Transportföderation ETF und ITF ausüben, er habe aber inzwischen seine Pensionierung als Eisenbahner angefragt und werde somit auch die aktive Gewerkschaftsarbeit nicht mehr allzu lange machen.

Eine Aufgabe bleibt allerdings: Am 31. Januar 2024 wird im „Casino syndical“ in Bonneweg eine große Feier zur Integration in den OGBL auszurichten sein. Alle Mitglieder der „Fédération nationale des cheminots, travailleurs du transport, fonctionnaires et employés luxembourgeois“, die dann 115 Jahre alt sein wird, werden zu diesem Anlass eingeladen, „auch wenn das Casino dann aus allen Nähten platzt“, so Merenz abschließend.

Robert Schneider



*Georges Merenz,
elfter und letzter Präsident
des FNCTTFEL-Landesverbandes*



Bucherscheinung

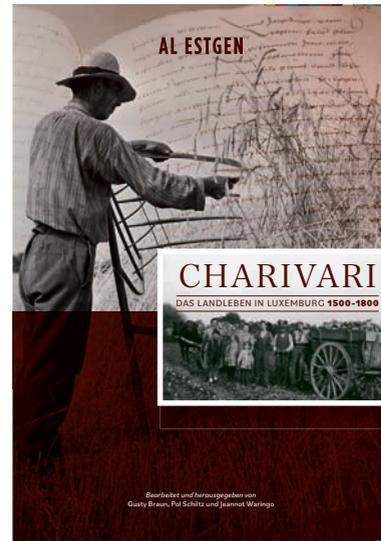
Von 2004 bis 2020 hat Al Estgen jedes Jahr im Programmheft der Saison Musicale in Mensdorf, genannt Musek am Syrdall, einen historischen Beitrag geschrieben, in dem er hauptsächlich das tägliche Leben der Einwohner schilderte. Er sah die Geschichte nicht nur als Ablauf von Kriegen zwischen den großen Ländern. Er interessierte sich eher für das Dorfleben, für das Leben und Sterben, für die Arbeit und das Feiern, für das Fasten und Essen der Dorfbewohner, die früher bei weitem die Mehrzahl der Bevölkerung ausmachten.

In den ersten drei Beiträgen der Jahre 2004, 2005 und 2006 stellte er also Dokumente über Mens-

dorf, Olingen und Betzdorf vor, die im Luxemburger Nationalarchiv liegen und die von den meisten Historikern nicht besonders beachtet werden.

Alle anderen Aufsätze sprengen den Rahmen des Syrdalls. Al Estgen stellt Dokumente vor, die allgemeiner Natur sind und die deshalb jeden ansprechen: „Von Liebes Lust und Leid“ und „Von der Wiege bis zur Bahre“ und vor allem „Essen und Trinken in Ancien Régime“.

2011, 2012 und 2013 beschreibt er drei wichtige Berufe: „den Müller“ „den Pfarrer“ „den Bauern“ die das Dorfleben bestimmen und für das weltliche und seelische Gleichgewicht zuständig sind.



Ob Al Estgen über den Echterbacher Abt Robert von Monreal oder über Laurentius Asselborn,

den Pfarrer, der mit der Reformation liebäugelte, schreibt, immer versucht er möglichst viele Dokumente zu finden, die noch nicht veröffentlicht wurden und die deshalb nicht nur den Laien, aber auch den Historiker in Erstaunen setzen.

Al Estgen war Zeit seines Lebens Geschichtslehrer zuerst im Gymnasium in Diekirch, danach im Lycée Michel-Rodange in Luxemburg. Bei seinen Schülern war er sehr beliebt, weil er es immer wieder verstand, das spezifische Luxemburger Kulturleben zu zeigen, das so nicht in den Geschichtsbüchern stand.

Er war auch ein fleißiger Forscher, der sehr viel veröffentlicht hat.

In Memoriam

| | | |
|--------------------------------|-------------|------------------------------------|
| SCHAACK-LOCHEN <i>Caecilia</i> | 1932 - 2023 | Vereenigung Klierf-Kautebaach-Wolz |
| BECKER <i>Erny</i> | 1930 - 2023 | Vereenigung Klengbetten |
| RHEIN <i>Edmond</i> | 1932 - 2023 | Vereenigung Miersch |
| JODOCY <i>Félix</i> | 1953 - 2023 | Vereenigung Eilwen |
| MEDER <i>Théo</i> | 1936 - 2023 | Vereenigung Beetebuerg |
| CANNIVE-THULL <i>Germaine</i> | 1933 - 2023 | Vereenigung Esch-Uelzecht |
| OBERWEIS <i>Pierre</i> | 1943 - 2023 | Vereenigung Beetebuerg |

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 :

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 Elemente: 21.6181 €

Le Signal 2023

N° clôture de rédaction parution

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



INVITATION

**5e exposition
de trains jouets et
de trains modélisme**



2 et 3 décembre 2023

10.00 à 18.00 heures

Hall Polyvalent

Rue Denis Netgen L-3858 Schiffflange

✉ jmorbe@pt.lu

f [tinplate@tinplateblechzug](https://www.facebook.com/tinplate@tinplateblechzug)



STAMMDÄSCH





Guy Castegnaro / Robert Schneider

De Casteg

Ein Leben für die Anderen

38€
+ Liefergebühr

Editions Le Phare

Hardcover

188 Seiten

Format 210 x 280 mm

Dédicace Walfer Bicherdeeg

18. + 19. November 2023 / Stand revue / Hall 2 / ab 14h00

shop.revue.lu

Liefergebühren:

Innerhalb Luxemburgs: 4€

Ins Ausland: 7€

Direkt zu unserem Shop:



<https://bit.ly/3QqpPsc>

Pour un « Triple A social »



Peu importe si la coalition conservatrice-libérale a été convenue avant le scrutin du 8 octobre, à la demande des organisations patronales. De même, il ne sert à rien de se lamenter sur le résultat des élections et sur la fin de la coalition gambienne. La nouvelle coalition conservatrice-libérale répond au mandat donné par les électeurs le 8 octobre. Même s'il faut noter que seul un 1/4 des personnes qui travaillent dans ce pays ont le droit de vote.

Le fait que la première décision commune des partis de la coalition ait consisté à garantir par tous les moyens le "triple A", en matière de finances, laisse évidemment songeur. À cela s'ajoutent les jérémiades des futurs partenaires de la coalition sur la soi-disant mauvaise situation financière de l'État. Ces déclarations visent probablement à préparer le terrain pour une nouvelle ère d'austérité au détriment des travailleurs actifs et retraités.

Même si une coalition conservatrice-libérale favorable au patronat ne laisse pas présager grand-chose de bon en matière de politique sociale et du travail, nous devons être conscients qu'une opposition extraparlamentaire bien organisée, dans laquelle nous, les syndicats, avons un rôle essentiel à jouer, peut avoir des effets importants. À cet égard, il existe un bon nombre d'exemples récents de succès remportés dans des régimes gouvernementaux similaires grâce à une mobilisation syndicale conséquente.

Succès grâce à la mobilisation syndicale

L'OGBL a récemment rappelé la grève d'il y a 50 ans, de son prédécesseur, le LAV. Cette grève et la grande manifestation ont contraint la coalition CSV/DP de l'époque à introduire des réformes et ont ouvert la voie à un changement politique en 1974. Pour la première fois depuis 1926, une coalition gouvernementale sans CSV a été formée en 1974 entre le LSAP et le DP, ce qui a permis d'introduire d'autres réformes qui se faisaient attendre.

Dans ce contexte, nous souhaitons également mentionner le combat mené par le Landesverband pour le maintien, la modernisation et l'électrification de la ligne nord en 1979/1980. Là aussi, notre pays était gouverné par un gouvernement conservateur-libéral. Grâce à une forte manifestation le 8 mai 1980 à Troisvierges et une menace de grève, le gouvernement au pouvoir à cette époque a accepté d'assurer le financement de la modernisation et de l'électrification de la ligne nord.

Bien que les adaptations automatiques de l'index aient toujours été une épine dans le pied des politiciens conservateurs et libéraux, tous les partis se sont heureusement engagés en faveur de l'index dans leurs programmes électoraux. Ce ne fut pas toujours le cas.

Kommentar

En 1982, tous les syndicats, à l'exception de la CGFP, ont fait grève contre l'annulation du mécanisme d'indexation par un gouvernement CSV/DP. Déjà en 1981, le Landesverband avait manifesté avec le slogan « Fangere ewech vum Index » contre les premières manipulations de l'index, la suppression de la tranche d'avance sur l'index et le report d'un mois du paiement des tranches indiciaires. Suite aux manifestations et à la grève, un changement de gouvernement a eu lieu en 1984, suivi du rétablissement des adaptations automatiques de l'index.

Comme Landesverband, nous nous sommes toujours opposés à la libéralisation et à la privatisation des services publics. Dans le secteur ferroviaire, il s'agissait de maintenir les CFL comme entreprise intégrée dans les domaines du transport et de l'infrastructure. Lorsqu'en 2003, sous un ministre des transports libéral, il était prévu de diviser les CFL en sept filiales qui devaient ensuite être privatisées, nous ne pouvions pas nous laisser faire. Suite à une grève d'avertissement couronnée de succès de 24 heures, les plans ont disparu dans un tiroir. Cette grève a contribué au changement de gouvernement en 2004. Dans un contexte politique différent, une tripartite ferroviaire a été organisée, au cours de laquelle un compromis viable a été trouvé et les droits sociaux des cheminots ont été garantis.

À la veille d'élections sociales importantes

Dans ce contexte, il est utile de mentionner la manipulation de l'index de mars 2022. Comme seuls syndicats, le Landesverband et l'OGBL ont protesté avec succès contre cette manipulation, ce qui a eu pour conséquence que le mécanisme normal de l'indexation a été réintroduit.

Les exemples ci-dessus montrent qu'une mobilisation syndicale conséquente permet d'obtenir des succès même dans des configurations gouvernementales libérales-conservatrices. L'expérience nous apprend en outre que le succès des négociations tripartites dépend également de la mobilisation syndicale préalable. Dans ce contexte, les élections sociales du printemps prochain revêtent une importance cruciale. L'accord du LCGB, du Syprolux et de la CGFP sur la manipulation de l'index en mars 2022 nous montre qu'il est indispensable de renforcer le Landesverband et l'OGBL lors de ces élections. Un succès retentissant de l'OGBL et du Landesverband nous rapprochera d'un « triple A » également dans le domaine social et du droit du travail.

Nico Wennmacher
Président d'honneur
FNCTTFEL-Landesverband

Für ein « Triple A social »



Kommentar

Ob die konservativ-liberale Koalition schon vor dem Urnengang am 8. Oktober, auf Wunsch der Patronatsorganisationen, vereinbart wurde, ist nicht von Bedeutung. Es ergibt auch wenig Sinn, über das Wahlergebnis und über das Ende der Gambia-Koalition zu jammern. Die neue konservativ-liberale Koalition entspricht dem Wählerauftrag vom 8. Oktober. Auch wenn man anmerken muss, dass nur ein ¼ der hier arbeitenden Menschen das Wahlrecht haben.

Es lässt natürlich tief blicken, dass die erste gemeinsame Entscheidung der Koalitionsparteien darin bestand, das „Triple A“, in Sachen Finanzen, mit allen Mitteln zu sichern. Hinzu kommt das Jammern der künftigen Koalitionäre über die angeblich schlechte Finanzlage des Staates. Wahrscheinlich soll durch diese Verlautbarungen das Terrain für eine neue Ära der Sparpolitik zulasten der aktiven und pensionierten Arbeitnehmer vorbereitet werden.

Auch wenn eine patronatshörige konservativ-liberale Koalition in Arbeits- und Sozialpolitik nicht allzu viel Gutes verspricht, sollten wir uns bewusst sein, dass eine gut organisierte außerparlamentarische Opposition, wobei uns als Gewerkschaften eine wesentliche Rolle zufällt, viel bewirken kann. In dieser Hinsicht gibt es aus rezenter Vergangenheit eine Reihe von Beispielen, wo bei ähnlichen Regierungsformationen durch eine konsequente gewerkschaftliche Mobilisierung, Erfolge errungen wurden.

Erfolge durch gewerkschaftliche Mobilisierung

Der OGBL hat kürzlich an den Streik vor 50 Jahren, seiner Vorgängerorganisation LAV, erinnert. Dieser Streik und die Großdemonstration haben die damalige CSV/DP-Koalition genötigt, Reformen einzuleiten und haben 1974 einem politischen Wechsel den Weg geebnet. Erstmals sei 1926 wurde damals, 1974, eine Regierungskoalition ohne CSV, zwischen LSAP und DP gebildet, welche weitere überfällige Reformen einleitete.

An dieser Stelle möchten wir auch den Kampf des Landesverbandes für den Erhalt, die Modernisierung und die Elektrifizierung der Nordstrecke von 1979/1980 erwähnen. Auch damals wurde unser Land von einer konservativ-liberalen Regierung regiert. Dank einer machtvollen Manifestation am 8. Mai 1980 in Ulflingen und einer Streikdrohung bequeme sich die damalige Regierung zur finanziellen Absicherung der Modernisierung und Elektrifizierung der Nordstrecke.

Obschon die automatischen Indexanpassungen immer ein Dorn im Auge von konservativen und liberalen Politikern waren, haben sich erfreulicherweise alle Parteien in ihren Wahlprogrammen zum Index bekannt. Dem war nicht immer so. 1982 streikten alle Gewerk-

schaften, mit Ausnahme der CGFP, gegen die damals verfügte Außerkraftsetzung des Indexmechanismus durch eine CSV/DP Regierung. Bereits 1981 hatte der Landesverband mit dem Slogan „Fangere ewech vum Index“ gegen erste Indexmanipulationen, Abschaffung der Indexvorschusstranche und um einen Monat zurückverlegte Ausbezahlen der Indextranchen, manifestiert. Aufgrund der Manifestationen und des Streiks erfolgte 1984 ein Regierungswechsel und anschließend die Wiedereinführung der automatischen Indexanpassungen.

Als Landesverband haben wir uns immer gegen die Liberalisierung und Privatisierung von öffentlichen Dienstleistungen gewehrt. Im Eisenbahnbereich ging es darum, die CFL als einheitlichen Betrieb im Transport- und Infrastrukturbereich zu erhalten. Als 2003 unter einem liberalen Transportminister die Aufteilung der CFL in sieben Filialen geplant war, die später privatisiert werden sollten, konnten wir uns dies nicht bieten lassen. Aufgrund eines erfolgreichen Warnstreiks von 24 Stunden verschwanden die Pläne in einer Schublade. Dieser Streik war mit Schuld am Regierungswechsel von 2004. Unter geänderten politischen Verhältnissen kam es zu einer Eisenbahntripartite, wo ein tragfähiger Kompromiss erzielt und die sozialen Rechte der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner abgesichert wurden.

Vor wichtigen Sozialwahlen

An dieser Stelle soll die Indexmanipulation vom März 2022 nicht unerwähnt bleiben. Als einzige Gewerkschaften haben der Landesverband und der OGBL erfolgreich gegen diese Manipulierung protestiert, was zur Folge hatte, dass der normale Indexmechanismus wieder eingeführt wurde.

Obige Beispiele zeigen, dass durch eine konsequente gewerkschaftliche Mobilisierung, Erfolge auch bei konservativ-liberalen Regierungsformationen möglich sind. Die Erfahrung lehrt uns weiterhin, dass auch der Erfolg in Tripartiterunden von der vorherigen gewerkschaftlichen Mobilisierung abhängig ist. In diesem Zusammenhang sind die Sozialwahlen im kommenden Frühjahr von entscheidender Bedeutung. Die Zustimmung des LCGB, des Syprolux und der CGFP zu der Indexmanipulation im März 2022 zeigt uns, dass es unumgänglich ist den Landesverband und den OGBL bei diesen Wahlen zu stärken. Ein durchschlagender Erfolg von OGBL und Landesverband wird uns einem „Triple A“ auch im sozialen und arbeitsrechtlichen Bereich einen Schritt näher bringen.

Nico Wennmacher
Ehrenvorsitzender
FNCTTFEL-Landesverband

Merci, Georges !

Merci a meng Felicitatiounen !

Du hues a manner ewéi sechs Joer dat un ee gutt Enn bruecht, wat deng Virgänger a 45 Joer net fäerdeg bruecht hunn.

Du, Georges Merenz, President vum FNCTFEL-Landesverband zënter dem 14. Oktober 2017, hues zesumme mat denge Komeroden/in an der Verbandsleitung erfollegräich a geschlossen eisen 115 Joer ale „Landesverband Luxemburger Eisenbahner“ an zënter 1964 och de „Landesverband vun den öffentleche Beamten“ an dee groussen „Onofhängege Gewerkschaftsbond (OGB^oL)“ integréiert. Dem Gesamtergebnis, no enger kuerzer Proufzäit, hunn Delegéierten um a.o. Kongress vum 07. Oktober 2023 eestëmmege zougestëmmt.

Bravo !

Dat muss eemol een dir noman. Domat hues du dir deng Plaz an der Geschicht vum Landesverband verdéngt !

Doriwwer eraus hues du wesentlech dozou bäigedroen, datt den OGB^oL nach méi staark gëtt, fir och an der Zukunft dem eenege Patronat an hierer onhelleger Allianz mat konservativ-liberale Politiker Paroli bidden ze kënnen. Dat wäerte mir sécher an nächster Zukunft brauchen !

Zesumme mat denger an ab 31. Januar eiser „neier“ Presidentin, der Komerodin Nora Back, hues du mam vollen Appui vun hirem „geschäftsführenden Vorstand“ dozou bäigedroen, datt den OGB^oL sech konnt erneieren a konsequent erweideren.

Duerch d'Schafung vun engem eegestännegen OGB^oL Syndikat, dem „Syndikat Eisenbahnen FNCL-Landesverband“, hues du deem 1909 (10. Januar) gegrënnten „Landesverband Luxemburger Eisenbahner (FNCL)“ en eemolege „retour à la source“ a gléichzäiteng reegelrecht Metamorphos verschaf. An deem Syndikat wäert all Eisebunner an all Salarié, deen no oder wäit am Schinnentransport beschäftigt ass (ewéi bei CFL Cargo, CFL Multimodal, Luxtram

...), „seng“ staark Gewerkschaft zu Bouneweg am „Casino Syndical“ fannen.

Och eis Memberen, déi de Fonctionnaires-Statut hunn an am „öffentlechen Déngscht“ beschäftigt sinn, ewéi eis Bus-Chaufferen vun der Stad Lëtzebuerg oder um TICE, hunn hir eege Srukturen am „Syndikat Öffentlicher Dienste OGBL / Landesverband“ fonnt. Doriwwer eraus sinn si zesumme mat hire fréiere Verbandskomeroden Eisebunner an engem neien OGB^oL „Département Fonction publique“ regroupéiert.

Léiwe Komerod President !

Den 31. Januar 2024 wäerte mir mat dir zesummen eisen Eistannd an den OGB^oL esou richtig feieren an op eis Zukunft prossten ! Virewech wëll ech dir awer schonns haut eng schéin a gesond Pensioun wënschen !

*Däin Éierepresident
Josy Konz*

Ad multos annos !



Verbandspräsident Georges Merenz inmitten seiner Vorgänger

Gelegentlich der Pensioniertenfeier am 22. Oktober im Casino Syndical in Bonneweg konnte Verbandspräsident Georges Merenz (58) seine Vorgänger, die Ehrenpräsidenten Guy Greivelding (70), Nico Wennmacher (76) und Josy Konz (85) (v.l.n.r.) begrüßen. Die beiden Letztgenannten wurden bei der Gelegenheit für 60 resp. 70 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband ausgezeichnet.



FNCTTFEL

Landesverband

Le département de la Fonction publique de l'OGBL soumet son catalogue de revendications au CSV et au DP

Le département de la Fonction publique (DFP) de l'OGBL vient de soumettre au formateur du prochain gouvernement ainsi qu'aux membres du groupe de travail « État moderne » un catalogue de revendications, regroupant ses demandes concernant la Fonction publique, en vue de leurs prises en considération dans le cadre de l'élaboration du futur programme gouvernemental.

Le DFP regroupe les quatre syndicats professionnels de l'OGBL du secteur public - le syndicat Chemins de fer FNCTTFEL-Landesverband, le syndicat Éducation et Sciences (SEW/OGBL), le syndicat Santé, Services sociaux et éducatifs, le syndicat Service public OGBL/Landesverband - ainsi que les associations de fonctionnaires avec lesquelles l'OGBL a conclu des accords de collaboration. Ces syndicats et associations regroupent ensemble plus de 20 000 adhérents - salariés, fonctionnaires et employés de l'État, des communes, des CFL, des institutions publiques et paragonnementales. Parmi les revendications transmises au formateur, figure notamment le remplacement du modèle actuel de négociation de l'accord salarial de la Fonction publique avec le seul syndicat majoritaire auprès des fonctionnaires et employés de l'État, par des négociations globales portant sur l'ensemble du secteur public.

En effet, le résultat des négociations de l'accord salarial n'impacte pas seulement les fonctionnaires et employés de l'État, mais aussi, directement ou indirectement, des dizaines de milliers de travailleurs du secteur public, dont les agents CFL, les salariés, fonctionnaires et employés des services publics communaux, les salariés de l'État, ainsi que les salariés des établissements publics et conventionnés dans les secteurs de la santé, des services sociaux et éducatifs. Étant le syndicat majoritaire dans tous ces secteurs, l'OGBL devrait par conséquent être impliqué dans de telles négociations globales.

Le DFP se prononce par ailleurs pour des élections démocratiques de représentations du personnel également au niveau des fonctionnaires et employés de l'État - des représentations qui devront bénéficier de droits et devoirs clairement définis et d'une indépendance par rapport à l'administration, à l'instar des délégations des salariés. Ce qui n'est actuellement pas le cas.

Enfin, le DFP plaide pour le maintien définitif de l'augmentation de 5 % sur les 100 premiers points de traitement des agents, afin d'éviter que les fonctionnaires et employés des carrières basses, voire moyennes, subissent des pertes de salaire dès le 1^{er} janvier 2024. Communiqué par le département de la Fonction publique de l'OGBL, le 31 octobre 2023

Catalogue de revendications du Département de la Fonction publique de l'OGBL

À l'attention du groupe de travail « État moderne » dans le cadre des négociations de coalition en vue de la formation d'un nouveau gouvernement.

1) Pour des négociations globales pour l'ensemble du secteur public

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

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

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

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

Il y a lieu de prévoir des élections démocratiques de représentations du personnel aussi au niveau des fonctionnaires et employés de l'État. Les prérogatives

de ces représentations doivent au minimum correspondre aux dispositions de la convention de l'OIT no 151 sur les relations du travail dans la Fonction publique (liberté syndicale, droit d'organisation, complète indépendance à l'égard des autorités publiques...). Les représentations du personnel des fonctionnaires et employés de l'État doivent jouir des mêmes droits que les délégations des salariés - p.ex. crédit d'heures, droit de communiquer avec le personnel et d'afficher des communications syndicales, protection contre le licenciement ou encore en matière de protection des perspectives de carrières.

3) Pour le maintien de l'augmentation de 5 % sur les 100 premiers points indiciaires

Afin d'éviter que les carrières inférieures, voire moyennes subissent des pertes de rémunération en 2024 en comparaison avec 2023 malgré l'augmentation prévue, et en vue de revaloriser ces mêmes carrières, l'OGBL plaide pour le maintien indéfini de l'augmentation de 5 % sur les 100 premiers points au-delà du 31 décembre 2023.

4) Autres revendications :

✓ Un inversement de la tendance de remplacer les postes de fonctionnaires par des postes d'employés, voire de salariés de droit privé.

✓ L'alignement de la valeur du point des employés sur celle des fonctionnaires. L'origine de cette différence étant un régime de pensions différent, différence qui n'existe plus depuis 25 ans, ce traitement différent n'a plus aucune justification. Il s'ajoute que dans la plupart des CCT couvrant les salariés de l'État et des communes, désormais la valeur du point plus

élevée (celle des fonctionnaires) est appliqué.

- ✓ La mise en place d'un règlement sur le harcèlement moral dans la Fonction publique.
- ✓ Des discussions en vue d'une harmonisation du nombre d'échelons entre les différentes carrières, niveaux et grades. L'agencement actuel ne suit en tout cas aucune logique particulière.
- ✓ Indexer l'allocation de repas afin d'éviter sa perte de valeur récurrente, et la rendre pensionnable.
- ✓ La limitation du refus d'avoir recours à des heures du CET en raison de besoins de service à au maximum 2 échéances. Il faut par ailleurs clarifier que le CET ne représente nullement une réserve d'heures à la dispo-

sition de l'administration/entreprise et ne peut en aucun cas être utilisé pour introduire une flexibilité du temps de travail décidée et contrôlée unilatéralement par les administrations et/ou entreprises au détriment du fonctionnaire, employé ou salarié de l'état. De même, le CET ne doit jamais constituer un outil de planification de roulements et/ou tableaux de service.

- ✓ Prévoir que la nouvelle prime de 10 respectivement 15 points est automatiquement versé aux détenteurs de BTS ou d'un brevet de maîtrise de la carrière B1 qui sont en droit de la recevoir, sans prévoir des démarches administratives supplémentaires.
- ✓ Le reclassement des policiers diplômés de l'enseignement

secondaire dans la carrière B1, suivant les dispositions de la proposition de loi no 8280 de M. Léon Gloden.

- ✓ Des améliorations au niveau de la protection contre le licenciement des employés de l'État, qui actuellement n'ont pratiquement aucune protection pendant les 10 premières années de leur carrière.
- ✓ Mettre fin aux différences de traitement en défaveur des employés de l'État au niveau de maladie de longue durée et du droit au service à temps partiel pour raisons de santé.
- ✓ L'application de la décharge d'ancienneté aux chargés de cours de l'enseignement secondaire.
- ✓ Un traitement équitable entre tous les sous-groupes de trai-

tement pour l'application de la carrière ouverte.

- ✓ L'augmentation de la prime de candidature (pour les enseignants du secondaire A1) à 20 points, de façon à être équivalent à la prime de doctorat.
- ✓ L'abolition du coefficient correcteur 36/52 pour les heures supplémentaires dans l'enseignement. Il n'est pas justifié que des heures supplémentaires sont moins payées que les heures régulières, d'autant plus si ces heures supplémentaires sont planifiées d'office.
- ✓ Le développement de la validation des acquis de l'expérience dans la Fonction publique.
- ✓ La réintroduction de la prétraite pour travail posté, en prévoyant une prise en compte des permanences de nuit.



Zügiger nach Brüssel

MOBILITÄT - Belgien und Luxemburg unterzeichnen Absichtserklärung

Die Zugverbindung zwischen Luxemburg und Belgien soll verbessert werden. Die Mobilitätsminister beider Länder haben eine diesbezügliche Absichtserklärung unterschrieben. Ab 2026 wird ein Schnellzug die beiden Hauptstädte verbinden, der nur in Arlon und Namur halten wird. Nach Modernisierungsarbeiten, deren Abschluss für 2029 vorgesehen ist, soll die Fahrtzeit dieses Zuges nur noch zwei Stunden betragen.

Arlon, Marbehan, Libramont, Rochefort-Jemelle, Marloie, Ciney, Namur, Gembloix, Ottignies, Bruxelles-Luxembourg: Jeder der schon mal den Zug nach Brüssel genommen hat, weiß, dass die Bezeichnung Bummelzug in diesem Fall durchaus angebracht ist, braucht der Zug doch für die Strecke fast drei Stunden. Die lange Fahrtzeit schreckt eher vom umweltfreundlichen Reisen ab, da man mit dem Auto wesentlich schneller in der belgischen Hauptstadt ist.

Über eine Verbesserung der Strecke wird seit längerem diskutiert. Nun haben Belgien und Luxemburg eine gemeinsame Absichtserklärung unterschrieben, um ihre Zusammenarbeit im Bereich des Schienenverkehrs zu verstärken; im Speziellen geht es dabei um die Modernisierung der Strecke zwischen Ottignies und Arlon, die es erlauben soll, die Referenzgeschwindigkeit des Zuges von derzeit 130 streckenweise auf 160 km/h zu erhöhen und so die Fahrtzeit des IC zwischen Brüssel und Luxemburg um zwanzig Minuten zu reduzieren. Die Arbeiten sollen 2029 abgeschlossen sein, heißt

es in der gemeinsamen Presseerklärung der zuständigen Minister, dem belgischen Vizepremier und Mobilitätsminister Georges Gilkinet und seinem (Noch)-Amtskollegen François Bausch. Benoît Gilson, Direktor von Infrabel (dem Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur), wird mit folgenden Worten zitiert: „Diese Baustelle ist eine der komplexesten im belgischen Eisenbahnnetz. Sie erstreckt sich über 175 Kilometer und erfordert eine Kombination aus schweren Bauarbeiten und der Aufrechterhaltung eines möglichst reibungslosen Verkehrs. Infrabel erneuert Gleise, Signalanlagen und Bauten, begradigt Kurven, sichert Felswände, beseitigt Bahnübergänge und re-elektrifiziert die Strecke, um die Referenzgeschwindigkeit auf einigen Abschnitten von 160 km/h zu erhöhen und so zwanzig Minuten Fahrtzeit zwischen Brüssel und der Grenze zum Großherzogtum Luxemburg zu sparen.“

Schnellverbindung ab 2026

Die Reduzierung der Fahrtzeit bis 2029 werde progressiv erreicht, erklärt der Pressesprecher des belgischen Vizepremierministers, Pascal Devos, dem Tageblatt auf Nachfrage hin. Ihre „Haltestellen-Politik“ werde die „Société nationale des chemins de fer belges“ (SNCB) aber nicht ändern, der Zug werde auch weiterhin in den oben genannten Ortschaften halten.

Allerdings werde 2026 eine neue Verbindung ins Leben gerufen: ein „Schnellzug“ zwischen Arlon und Brüssel, der nur in Namur anhalten soll. Nach den erwähnten Modernisierungsarbeiten soll die Fahrtzeit dieses Zuges zwei Stunden



Die lange Fahrtzeit ist ein Argument gegen den Zug als Transportmittel nach Brüssel

betragen. Ab Dezember 2026 wird es drei Schnellverbindungen pro Tag geben. Nach Abschluss der Streckenarbeiten sollen diese auf fünf pro Tag gesteigert werden. Die Frequenz der „normalen“ IC-Züge wird verdoppelt, d.h. zwei pro Stunde.

Von guten Zugverbindungen würden auch die zahlreichen belgischen Pendler profitieren. „Das Leben zehntausender belgischer Pendler verbessern und mehr Luxemburger für die Bahn begeistern“: So resümiert Georges Gilkinet das Ziel des Übereinkommens. Nicht nur schneller, auch moderner soll der Verkehr zwischen den beiden Ländern werden; u.a. der Einsatz von Doppelstockwagen des Typs M7 soll das Zugreisen attraktiver gestalten, heißt es vonseiten der SNCB. Nach der Einführung des kostenlosen öffentlichen Transports in Luxemburg ist auch auf belgischer Seite geplant, die Ticketpreise zu senken, doch die beiden Minister sind sich bewusst, dass der Gratis-Transport einen Nebeneffekt haben könnte: Belgische Pendler könnten dazu geneigt sein, nach Luxemburg zu fahren und ihr Auto dort abzustellen, um so von dem kostenlosen Angebot profitieren zu können. Beide Regierungen

verpflichten sich zu entsprechenden Maßnahmen, mit dem Ziel, ihre Bürger davon zu überzeugen, den ihnen am nächsten gelegenen Bahnhof zu nutzen.

Schon jetzt können belgische Zugreisende in rund 20 Ortschaften ihr Auto gratis auf Parkplätzen der SNCB abstellen. Zusätzliche Parkplätze sollen hinzukommen, u.a. beim Bahnhof in Arlon, dessen Parkplatz schon jetzt voll ausgelastet sei.

Und im Norden?

„Im Norden nichts Neues“, heißt es in einer Pressemitteilung der Eisenbahnergewerkschaft „Landesverband“. Zusammen mit belgischen Kollegen hatten sie am 7. Oktober zu einer Informationsversammlung im belgischen Gouvy eingeladen.

Die Gewerkschaften begrüßen zwar die oben genannten Ankündigungen. Leider würde die gemeinsame Erklärung der beiden Minister nicht auf die Strecke Luxemburg-Lüttich eingehen. Dort wären Investitionen angebracht, um die augenblickliche Fahrtzeit von etwas mehr als zweieinhalb Stunden auf 100 Minuten zu senken, eine Forderung, die die beiden Gewerkschaften schon 2005 vorbrachten. Das

wäre durchaus möglich, nur müsste die Geschwindigkeit auf der Strecke zwischen Gouvy und Vielsalm von 100 auf 120 km/h erhöht werden. Dafür wären allerdings Investitionen in Höhe von drei bis vier Millionen Euro nötig. Die Gewerkschaften berufen sich hierbei auf Informationen des Streckenbetreibers Infrabel. Auf belgischer Seite seien Investitionen aber erst ab 2026 geplant und vor allem Bettungsarbeiten und das Ersetzen von Streckenmaterial vorgesehen.

Die Gewerkschaften fordern ebenfalls den Einsatz von moderneren Waggons auf dieser Strecke: Das derzeitige Material sei veraltet. So seien z.B. die Sitze in der zweiten Klasse zu eng und pro Wagen gebe es nur eine Toilette für 230 Sitzplätze. Die erste Klasse unterscheide sich nur wenig von der zweiten, weshalb sie auch selten in Anspruch genommen werde. Von einem attraktiven Transportmittel sei man weit entfernt.

Eurocity 90/91 Vauban

Bis 2016 gab es eine Verbindung zwischen Brüssel und Luxemburg mit Haltestellen in Arlon und in Namur. Die Fahrtzeit dieses Zuges (Eurocity 90/91 Vauban) von Luxemburg bis Bruxelles-Quartier-Léopold (heute Bruxelles-Luxembourg) lag damals bei zwei Stunden, zwanzig Minuten. Der EC Vauban verband Brüssel und Mailand von 1988 bis 2004, danach fuhr er bis 2007 nur noch nach Brig (Schweiz), ab 2011 nur noch bis Basel. 2016, mit der Einführung des TGV zwischen Straßburg und Luxemburg, wurde der Rest der Strecke zwischen Basel und Brüssel ersatzlos gestrichen. *Claude Molinaro*

Lebenslanges Lernen

Die CSL handelt im Interesse der Senioren

Bildung kennt kein Alter. Lebenslanges Lernen – Lifelong Learning – fördert nicht nur das Bedürfnis jedes Einzelnen, Akteur seiner eigenen Bildung zu sein, sondern ist auch ein wirksames Mittel, um im Leben aktiv zu bleiben.

Im Jahr 2019 stürzt sich das Luxembourg Lifelong Learning Centre (LLLC) der Arbeitnehmerkammer in das Abenteuer der Seniorenbildung und bietet Arbeitnehmern über 60 Jahren und Rentnern eine Reihe von Kursen, Aktivitäten, Konferenzen oder auch "Bildungswanderungen" an, die auf ihre Bedürfnisse und ihren Rhythmus zugeschnitten sind. Das grosse Plus von Senior-Studenten ist, dass sie sich aus Spaß an der Freude in einer entspannten Atmosphäre in den Themen weiterbilden, die sie interessieren. Die Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen bietet außerdem die Möglichkeit, neue Bekanntschaften zu schließen und aus der Isolation auszubrechen, die durch den Verlust des Ehepartners, die Entfernung der Kinder oder aus anderen Gründen entstanden ist. Bildung erfüllt also auch einen sozialen Zweck.

Zögern Sie nicht, sich für eine Schulung anzumelden!

<https://www.csl.lu/fr/lllc/toutes-nos-formations/?codeType=RT>
Laden Sie den Katalog für Seniorenschulungen 2023 herunter (https://www.csl.lu/app/uploads/2023/07/20230707_csl_lllc_brochure_seniors_sept-dec23.pdf)
oder fordern Sie ihn an, indem Sie das LLLC-Sekretariat unter der Nummer 27 494 600 kontaktieren oder eine E-Mail an formation@lllc.lu schicken.

Praktische Informationen betreffend die Schulungen für Senioren

Alle angebotenen Schulungen können auf Anfrage auch zu anderen Terminen als den in diesem Katalog angegebenen durchgeführt werden. Jedoch ist eine Mindestteilnehmerzahl von 8 Personen erforderlich damit die Schulung stattfinden kann.

Angebotene Themen:

- Informationstechnologie und Fotografie (z.B.: Lernen Sie, Ihren Computer zu benutzen und sicher über das Internet zu kommunizieren);
- Der luxemburgische Staat und die verschiedenen Hilfen für Bürger (z.B.: Informationen über die verschiedenen staatlichen Hilfen);
- Rente und Erbschaft (z.B.: bewusster Umgang mit Ihrem Vermögen);
- Kunst und Geschichte (z.B.: lassen Sie sich in die Kunst oder Geschichte entführen);
- Wellness-Aktivitäten (z.B.: körperliche Aktivitäten ausüben mit denen Sie fit bleiben);
- Gesundheit und Sicherheit (z.B.: Entdecken Sie die Geheimnisse einer Ernährung, die Ihnen hilft, Ihre Gesundheit zu erhalten).

Sprache:

- Die meisten Kurse werden in luxemburgischer und/oder französischer Sprache angeboten.

Dauer:

- variiert zwischen 1 und 3 Stunden pro Sitzung. Ein Kurs kann je nach Thema eine oder mehrere Sitzungen umfassen.

Unterrichtszeit:

- Mit wenigen Ausnahmen finden die Kurse zwischen 08:30 und 12:00 Uhr oder zwischen 13:30 und 19:00 Uhr statt.

Ort:

- In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs von Luxemburg-Stadt und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar:

o CSL / LLLC
2-4 rue Pierre Hentges
L-1726 Luxembourg

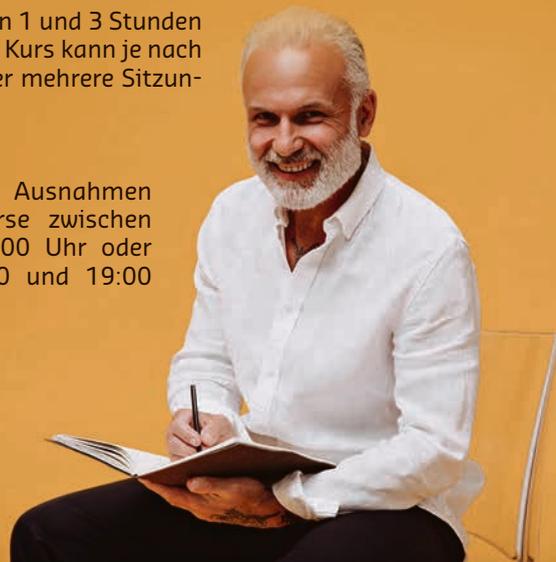
Mittagessen:

- Es besteht die Möglichkeit, am Tag der Fortbildung ein Mittagessen (12.00 – 14.00 Uhr) für 10 € in der Brasserie der CSL einzunehmen. Die Reservierung des Mittagessens muss spätestens am selben Tag bis 09.00 Uhr im Sekretariat der CSL / LLLC erfolgen.

Anmeldung:

- online (<https://www.csl.lu/fr/lllc/toutes-nos-formations/?codeType=RT>) oder
- laden Sie das Anmeldeformular (<https://www.csl.lu/app/uploads/2022/11/einschreibeformular-seniors-2023-1.pdf>) herunter und schicken Sie es ausgefüllt zurück, entweder
 - o per E-Mail an secretariat@landesverband.lu, oder
 - o per Post an:
Syndicat Chemins de Fer
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband
63, rue de Bonnevoie
L-1260 Luxembourg

Info : CHAMBRE DES SALARIÉS



Pensionierten- und Jubilarenfeier

Am 22. Oktober fand die diesjährige Pensionierten- und Jubilarenfeier im Festsaal vom Casino Syndical statt. Wie gewohnt erfreute sich die Feier eines regen Zuspruchs, was dafür sorgte, dass der Saal gut gefüllt war.

In seiner Begrüßungsansprache erläuterte der Präsident des Sektors der Pensionäre und Witwen, Nico Wennmacher, den anwesenden Pensionären und Jubilaren kurz die am 7. Oktober dieses Jahres auf einem außerordentlichen Kongress getroffene Entscheidung, wonach der FNCTTFEL-Landesverband zum 31. Januar 2024 endgültig in den OGBL integriert wird. In diesem Zusammenhang führte er die Gründe für diese Entscheidung aus, aber auch, dass diese Integration für den Pensionierensektor des Landesverbandes in den nächsten Jahren nur unwesentliche Veränderungen mit sich bringen wird.

Im Anschluss folgte, unter der Leitung von Josée Faltz Wilmes, eine musikalische Darbietung der „Chorale d'Hommes Réunies“, die sich zusammensetzt aus der Chorale Albert Bousser des Landesverbandes, Chorale Cessange, Chorale Ste Cécile Neudorf-Weimershof, Société de Chant Caecilia Merl-Belair, Société Chorale Alzingen und dem Männerchouer Letzebuerg. Verbandspräsident Georges Merez strich in seiner Anrede die wertvolle Arbeit des Sektors Pensionierte und Witwen hervor und betonte dabei, dass dieser Sektor das Rückgrat des Landesverbandes darstellt. Er dankte auch allen Jubilaren für die langjährige aktive Mitgliedschaft im Landesverband. Nach seiner Anrede erfolgte dann die Ehrung der Jubilare für ihre 50-, 60- und 70-jährige Mitgliedschaft im Landesverband. Der Sektor Pensionierte wird auch im nächsten Jahr eine Urlaubsreise für seine Mitglieder anbieten. Sie wird die Teilnehmer vom 24. - 28. Juni 2024 nach Scheveningen in die Niederlande führen. Der Kassierer der Pensionierten Guy Greivelding präsentierte den Urlaubsort, das Hotel und das Besichtigungsprogramm, das an anderer Stelle in dieser Nummer ausführlich mit Anmeldeschein vorgestellt wird. Der Ehrenpräsident des Landesverbandes, Josy Konz, der dieses



Jahr auch für seine 70-jährige Mitgliedschaft im Landesverband geehrt wurde, ließ es sich nicht nehmen, auf den historischen 7. Oktober 2023 zurückzublicken, an dem die Integration in den OGBL beschlossen wurde. Dabei gab er einen kurzen Rückblick auf den Be-

ginn dieser Integration, die bereits vor 45 Jahren unter der Leitung von René Bleser und ihm selbst eingeleitet worden war, dann aber wieder in Vergessenheit geriet. Er ist jedoch stolz darauf, dass dieser Schritt nach all den Jahren des Wartens nun vollzogen wurde. Es

war ein Herzenswunsch, der in Erfüllung gegangen ist. Beim anschließenden Essen freuten sich die anwesenden Pensionierten, ihre Erinnerungen aus ihrer aktiven Zeit auszutauschen.
Text: Josy Bourgraff
Fotos: Claudine Bosseler



Jubilaren

50-jährige Mitgliedschaft

HERMAN GASTON, GLESENER JEAN-CLAUDE, GENSON JEAN-MARIE, RISCH MARCO, STEFFEN-MITTEN DENISE, BAUSCH JEAN-CLAUDE, SCHLESSER JEAN-CLAUDE, THELEN PAUL, SCHARTZ ALAIN, OSWALD-LINSLER MARIE-JEANNE, WERECKI JEAN, THULL ROGER, BIVER EP STEINMETZ GRAUL YVETTE, HUTSCH ROBERT, WEIS FERNAND, THOMMES GILBERT, LINDEN CAMILLE, GODART RENE, JANSSEN ARNOLD, BERNARD MARIE-CATHERINE, LAUER GILBERT, KIRCH NICOLAS, HOFFMANN NICO, BERNARD ROMAIN, HENS NORBERT, THURMANN ARSENE, SCHANEN RAYMOND, BECKER ADOLPHE, JUNG GUSTAVE, LULLING-SCHOLL MARIANNE, KIEFFER MICHEL, PINTSCH GILBERT, KNUPPERTZ JEANNOT, POST JOHNY, MEIS-GIORGETTI LEA JOSETTE, OMES JEAN, BERNARD-HUDEK STEFFI, BRACHMANN RENE, TURMES MARCO, DELAHAMETTE-WEYLAND VICTORINE, BERTEMES ARMAND, WEYAND KARL-HEINZ, AUST WOLFGANG

60-jährige Mitgliedschaft

OPP-MAURER MALOU, WENNMACHER NICOLAS, BIRTZ ROGER, MAJERUS CAMILLE, SCHEITLER-WEILAND JACQUELINE, WILWERTZ HUBERT, MEYER JOSEPH, ERNSTER GASTON, SCHOUE-KREMER COLETTE, STRASSER FRANCOIS, PATZ GEORGES, HANSEN-MARTIN NICOLE, KNAUF-SCHUSTER ANNETTE, THILL HENRI, WEISGERBER JOHNY, AREND NORBERT, GRETHEN-FREYLINGER EDMEE, BACK JOHNY-EDOUARD, LUCAS-STEMPER CATHERINE, ZBINDEN EDOUARD, SCHOEBEN JOSEPH, DEMUTH JOSEPH, GEORGES NICO, SCHULLER ARNOULD, THOMA HENRI, MULLER-LANTZ MARIE-JOSEE, DARO CARLO, FEIDT MARCEL, SCHUMACHER-BARTHELIS MARIANNE, LUDOVICY-JEGEN COLETTE, LAUX ANDRE, FLAMMANG MARIE-ANNE, FABER NICOLAS, RISCH MARCEL, FELTGEN GUILLAUME, STORN-WOLTER JOSETTE, KRUMLOVSKY CLAUDE, BLIENGEN-SCHORTGEN MARIE-PIERRE

70-jährige Mitgliedschaft

MARSON JOSEPH, BESCH PIERRE, BERG-SCHARTZ MARIA, LENTZ GUY, TAZIAUX-WAGNER LILIANE, HOEFLER FERDINAND, SCHMIT-HENSMANS MARIE, NICLOU FRANCOIS, SPAUS-BRASSEUR ELISABETH, SCHMIT-STEINMETZ CORDULA, WEBER-JUNIO MARIE NICOLE, BONERT JACQUES, EVEN-BEMTGEN MARIE, GOERES-HAMES DENISE MARIE, BARBEL JOSEPH, KIEFFER-LECLERC FERNANDE, CONTER-BACK PIERRETTE, STEINMETZ-SCHONS ELISE, KLECKER-WATHGEN MARIE-LOUISE, GREVENIG-KARELS MARIE-JOSEE, SCHMITZ-MAYER BERTY, EPPE GEORGES, FINCK-SCHANCK MARIE-JOSEE, BIRGEN GILBERT, HOFFMANN ERNEST, WIES LUCIEN, JUNG-LAURENT DENISE, CALES-FREISCHEL MARGOT, WAGNER LEON, FOHL-LORENZ HILDEGARD, VAN DEN DRIES-FRIEDRICH EVE, KONSBRUCK-MEDINGER HENRIETTE, MODERT-KONZ LOTTY-ELISE, RECKINGER-SCHMITZ JEANNE, SIEGLER-HEINZ ROSA MARIA, ARENDT-MONEN ALBERTINE, KAISER ERNEST, SABEL-SCHARTZ EUGENIE, SEYWERT-STOFFEL HELENE, DIEDERICH-KRAUS SIMONE, KAISER ROBERT DIT RAYMOND, SIMON CAMILLE, BERG-WEBER YVONNE, KONZ JOSY, ACKERMANN-ALESCH LUCETTE

FNCTTFEL - Sektor Pensionierte

Urlaubsreise 2024 in die Niederlande

Termin Montag, 24. Juni bis Freitag, 28. Juni 2024

Die Niederlande hat viel zu bieten. Viele Städte mit einem besonderen Flair, kleinere Städte mit intaktem historischem Kern, 500 km Sandstrand, Dünenlandschaften, eine Handvoll Inseln und die launische Nordsee.

Unser Urlaubsort

In dem mit Abstand bekanntesten Badeort der Niederlande, in Scheveningen, werden wir Quartier beziehen. Die Strandpromenade, das Kurhaus, der fast 400 m lange Pier mit Shops, Food-Ständen und einem 50 m hohen Riesenrad, das alte Fischerdorf und die angrenzenden Dünenlandschaften geben dem Badeort ihren Charme.

Unser Hotel



Fletcher Hotel-Restaurant Scheveningen
Gevers Deynootweg 95
2586 HH Den Haag
Tel.: +31(0)70 - 820 98 64
www.fletcherhotelscheveningen.nl
Das Zentrum von Den Haag ist in wenigen Fahrminuten entfernt.
Alle Zimmer sind mit Bad/Dusche, WC ausgestattet. Alle Zimmer sind in derselben Kategorie.
Kulinarisch werden wir mit einem reichhaltigen Frühstücksbuffet und einem exzellenten Abendmenü verwöhnt.

Unser Reiseunternehmen Voyages Unsen

Unsere Reise werden wir mit einem modernen ****Reisebus von Voyages Unsen durchführen. Der komfortable Bus bietet verstellbare Sitze, Klimaanlage, WC, DVD, Minibar, Leseleuchten und Fußrasten.



Unser Programm

Montag, 24. Juni 2024 Anreisetag

- Abholdienst der Teilnehmer (Zeiten werden nach der Anmeldung mitgeteilt)
- 07.00 Uhr Abfahrt des Busses Parking Glacis in Luxemburg-Stadt
- Gemeinsames Mittagessen unterwegs
- Am Nachmittag Besichtigung der Windmühlen in Kinderdijk.

Hier stehen die berühmtesten Windmühlen der Niederlande. In der Museumsmühle kann man sich einen Eindruck vom Leben eines Müllers mit seiner Familie in den 1950er-Jahren verschaffen.

- Zwischen 17.00 und 18.00 Uhr Ankunft in Scheveningen
- Einquartierung im Hotel
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel / Übernachtung

Dienstag, 25. Juni 2024

- Frühstücksbuffet im Hotel
- 09.30 Uhr Abfahrt des Busses vom Hotel nach Den Haag
- Geführte Besichtigung von Den Haag



Der am Meer gelegene Den Haag mit Regierungssitz, Residenz der Königsfamilie und mit großartigen Museen ist mit 530.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt in den Niederlanden.

Sehenswert sind u.a. der „Binnenhof“ (Parlamentsgebäude), das Kunstmuseum „Mauritshuis“, der „Vredespaleis“ (Gerichtsgebäude).



Den Haag bietet außerdem gute Restaurants und attraktive Einkaufsmöglichkeiten. „De Passage“, die älteste Einkaufspassage des Landes, entstand in den 1880er-Jahren nach Pariser Vorbild. In den beiden schmalen Straßen Denneweg und Noordeinde befinden sich interessante Läden, Boutiquen und Galerien.

- Individuelle Gestaltung des Mittagessens
- Freizeit in Den Haag
- 17.30 Uhr Rückfahrt zum Hotel Fletcher
- 19.00 Uhr Abendessen im Hotel / Übernachtung

Mittwoch, 26. Juni 2024

- Frühstücksbuffet im Hotel
- 09.15 Uhr Abfahrt des Busses vom Hotel nach Delft
- 10.15 Uhr geführte Besichtigung von der Porzellanmanufaktur Royal Delft

Bei einem Blick bei der Ankunft in Delft auf den Kirchturm der „Oude Kerk“ bemerkt man sofort, dass er schief in den Himmel ragt.

Die Neigung beträgt fast 2 m. Aber keine Angst, er fällt nicht um.



Am Markt überragt die „Nieuwe Kerk“ ein herrliches Ensemble historischer Bauten.

Wie viele Städte in den Niederlanden ist Delft mit seinen Grachten, Brücken und Plätzen eine großartige Sehenswürdigkeit, die man bei einem Spaziergang richtig genießen kann.



Die Royal Delft Porzellanmanufaktur ist unser Ausflugsziel.

In dieser Manufaktur werden seit 1653 in unveränderter Methode die berühmten Fayencen im Delfter Blau hergestellt.



Die Manufaktur bietet den Besuchern die Gelegenheit, den Meistern bei der Anfertigung der Fayence-Werke zuzuschauen und auch die im Museum ausgestellten Exponate aus 5 Jahrhunderten zu bewundern.



Bodenständige niederländische Küche lädt in der Stadt zum Essen.

- Individuelle Gestaltung des Mittagessens
- Freizeit in Delft
- 15.30 Uhr Fahrt nach Den Haag
- 16.15 Uhr Besichtigung der Miniaturstadt Madurodam

Im Miniaturpark Madurodam lernt man kennen, was die Niederlande alles so zu bieten hat: Windmühlen, Tulpenfelder, Grachtenhäuser, die Deltawerke, den Flughafen Schiphol, die Erasmusbrug in Rotterdam, dies alles im Miniaturformat.

- 18.00 Uhr Rückfahrt zum Hotel Fletcher
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel / Übernachtung



Donnerstag, 27. Juni 2024

- Frühstücksbuffet im Hotel
- 09.15 Uhr Abfahrt des Busses vom Hotel nach Rotterdam
- 11.00 Uhr Schiffrundfahrt durch den Hafen (75 Minuten)

In Rotterdam kann man eine allgemeine Aufbruchstimmung einer jungen Metropole erleben. Damit zieht die Hafenstadt die Blicke der Weltöffentlichkeit auf sich. Rotterdam hat viel zu bieten, jüngstes Beispiel die spektakuläre Markthalle.

Auf der Halbinsel „Kop van Zuid“ sind Wolkenkratzer aus dem Boden geschossen, ähnlich wie in Hamburg. „De Kaap“ (Katendrecht) ist der hipste Teil der Stadt. Hier säumen Restaurants, Bars und originelle Geschäfte den zentralen „Deliplein“.

Die „Erasmusbrug“ (Schrägseilbrücke) wurde 1996 gebaut und verbindet heute Rotterdams Zentrum mit dem Stadtteil „Kop van Zuid“.



In der Shoppingmeile „Lijnbaan“ konzentrieren sich die Niederlassungen großer Verkaufsketten. Exklusivere Läden trifft man in der „Meent“-Straße an, originelle Boutiquen in der „Witte de Withstraat“ und in der „Pannekoekenstraat“.

Der Rotterdamer Hafen gehört zu den 3 größten der Welt: Bei der 75-minütigen Hafenrundfahrt kann man sich einen Eindruck von dem alten Hafenbecken an der Maas verschaffen ein wahrer Gegensatz zu den neuen Arealen. Individuelle Gestaltung des Mittagessens.

- Freizeit in Rotterdam
- 17.30 Uhr Rückfahrt zum Hotel
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel / Übernachtung



Freitag, 28. Juni 2024

- Koffer zwischen 07.45 und 8.15 Uhr zum Bus bringen
- 08.30 Uhr Frühstücksbuffet im Hotel
- 09.30 Uhr Fahrt zur Käserei Hoogerwaard

In diesem Bauernhaus aus dem 7. Jahrhundert ist Interessantes zu erfahren über die traditionelle Käseherstellung. Die Besichtigung endet mit einer Verkostung.

Anschließend ein typisch holländisches Mittagessen mit Brot, hausgemachtem Gouda, Schinken vom Bauernhof.

- Heimfahrt nach dem Mittagessen
- Pause unterwegs
- 19.30 bis 20.00 Uhr Rückankunft des Busse Parking Glacis in Luxemburg-Stadt.
- Rückbringdienst der Teilnehmer.

Preis

Der Teilnehmerpreis beläuft sich auf 860,00 Euro im Doppelzimmer.

Der Zuschlag für ein Einzelzimmer beträgt 255,00 Euro.

Der Preis begreift die Fahrt im Komfortbus inklusive Taxen, den Abhol- und Rückbringdienst, die angebotenen Mittagessen, die Unterkunft in Halbpension im Hotel Fletcher, alle geführten Besichtigungen, den Eintritt in die Miniaturstadt Madurodam, die Hafenerundfahrt in Rotterdam.

Anmeldung

via Mail an den Kassierer Guy Greivelding gagreiv@pt.lu bis zum 31. Januar 2024!

Der Gesamtpreis der Urlaubsreise ist bis spätestens den 29. Februar 2024 auf das Konto des Sektors Pensionierte BCEE LU67 0019 2755 9583 8000 zu überweisen.

Eure Reiseleiter sind Guy GREIVELDING und Norbert DE WAHA.

Der Vorstand des Sektors Pensionierte wünscht eine frohe Urlaubsreise.

*Der Präsident,
Nico Wennmacher
Der Kassierer
Guy Greivelding*



FNCTTFEL Sektor Pensionierte
Urlaubsreise 2024 in die Niederlande
Anmeldeformular

Person 1:

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

Haustelefon: _____

Mobiltelefon: _____

Mail-Adresse: _____

Person 2:

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

Haustelefon: _____

Mobiltelefon: _____

Mail-Adresse: _____

Doppelzimmer

Einzelzimmer

nimmt / nehmen an der Urlaubsreise 2024 in die Niederlande teil.

Unterschrift

Ausflug der Vereinigung Esch/Alzette

ZU BESUCH IM „MUSÉE DES MINES“ IN RÜMELINGEN

Am vergangenen 13. Oktober hatte der Vorstand der Vereinigung Esch/Alzette ihre Mitglieder zu einem interessanten Besuch des Nationalen Bergbaumuseums in Rümelingen eingeladen. Das Museum thematisiert die Eisenerzförderung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die 1980er-Jahre. Es zeigt, wie der Eisenerzabbau funktioniert hat und lässt mehr als ein Jahrhundert technischer Entwicklung anhand der Gegenstände der Sammlung, die in den unterirdischen Stollen anschaulich präsentiert werden, entdecken. Der Besuch veranschaulichte auf eindrucksvolle Art und Weise, wie der Grundstein zur Schaffung unseres Reichtums gelegt wurde und unter welchen schwierigen Bedingungen die Grubenarbeiter unter Tage ihr tagtägliches Brot verdienen mussten.



Nach der kurzweiligen zweistündigen geführten Besichtigung ließen sich die Teilnehmer das gemeinsame Abendessen in der „Brasserie du Musée“ gut munden. Allesamt ein gelungener Abend, bei dem viele Anekdoten aus früheren

Zeiten in Erinnerung gerufen wurden. Die Teilnehmer gaben sich das Wort, im nächsten Jahr beim Ausflug der Vereinigung wieder dabei zu sein.



VERKEHRSAUSSCHREIBUNGEN

Rien ne va plus - oder wie geht es weiter im SPNV ?

Die Probleme sind vielschichtig. Personalmangel, fehlende Finanzierungsmittel, zu wenig Platz auf den Schienen und zudem noch dringend notwendige Kapazitätssteigerung, wie auch der weitere Ausbau von Schieneninfrastruktur und Zugleistung zur Erreichung der Klimaziele. In den vergangenen Monaten wurde in der Fachwelt viel darüber nachgedacht, wie all diese Herausforderungen gelöst werden können. Sicher ist dabei, dass jedes Thema einen wichtigen Platz einnimmt, um am Ende einen leistungs- und zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene zu erreichen.

Die Verkehrsleistungen auf dem Abschnitt von Luxemburg nach Trier wurden vom SPNV direkt an die CFL vergeben. In Trier werden die KISS Fahrzeuge der CFL an die FLIRT Triebwagen der DB gekoppelt und fahren dann weiter bis nach Koblenz. Des Weiteren wurde in einem „Beistellungsvertrag“ zwischen dem SPNV-Nord (Rheinland-Pfalz) und den CFL festgehalten, dass die DB Regio als Betreiber der Weststrecke (Linie RB 83 Wittlich - Luxemburg) die CFL-KISS-Züge bis Wittlich nutzen darf.

Aus Sicht von mobifair



Auch Fahrzeuge von den CFL werden im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) eingesetzt. Die Verkehrsleistungen auf dem Abschnitt von Luxemburg nach Trier wurden vom SPNV direkt an die CFL vergeben. In Trier werden die KISS Fahrzeuge der CFL an die FLIRT Triebwagen der DB gekoppelt und fahren dann weiter bis nach Koblenz. Des Weiteren wurde in einem „Beistellungsvertrag“ zwischen dem SPNV-Nord (Rheinland-Pfalz) und den CFL festgehalten, dass die DB Regio als Betreiber der Weststrecke (Linie RB 83 Wittlich - Luxemburg) die CFL-KISS-Züge bis Wittlich nutzen darf.

muss man vorne anfangen. Das sind die Verfahren zur Vergabe von Verkehrsleistungen auf der Schiene. Das deutsche Vergaberecht, mitsamt seinen europäischen Grundlagen, ist einfach nicht für solche langfristigen Verträge gemacht. Es ist halt etwas anderes, ob per öffentlicher Vergabe die Wand am Rathaus neu gestrichen wird oder ob es um Vertragslaufzeiten von 15 Jahren mit einem Vorlauf von bis zu 4 Jahren geht. Wenn wir mal zurückdenken, wie die

Welt vor rund 20 Jahren aussah, dann wird schnell deutlich, dass niemand all die Entwicklungen und Krisen wirklich planen kann. Wer dann als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hohe Risiken in Kauf nimmt, erhält zwar den Zuschlag, macht aber später Verluste in Millionenhöhe und vielleicht sogar den Laden dicht. Beispiele gibt es hierzu mehrere. Leidtragende sind auf jeden Fall die Beschäftigten und die Reisenden. Und auch die öffentlichen Kas-

sen werden zusätzlich belastet. Anstelle dessen aber über kurze Laufzeiten nachzudenken, wäre sträflich. Denn damit steigt der Aufwand für Aufgabenträger und Unternehmen deutlich und Geld verdient damit auch niemand. Das Personal würde man mit einer solchen Taktik und den damit verbundenen unklaren Zukunftsaussichten ebenfalls verstärkt in die Flucht schlagen. Manch ein Aufgabenträger sucht bereits jetzt händ-

ringend nach Bewerbern, die durchschnittliche Bewerberzahl liegt nur noch bei 1,8 Interessenten pro Vergabeverfahren. Die immer wieder behauptete Idee, dass durch mehr Wettbewerb auch die Leistung verbessert wird, wie sie auch vom Bundesrechnungshof vorgebetet wird, ist im SPNV völlig unbewiesen und bei objektiver Betrachtung einfach falsch! Schaut man sich die Zahlen an, die von der Bundesnetzagentur in der



einem Scherbenhaufen, der sich bereits jetzt deutlich abzeichnet.

Eine „Wer ist schuld“-Debatte hilft dabei jedoch auch nicht weiter ...

Themen wie Personal-mangel, Sicherheit für Personal und Reisende in den Zügen, mangelnde Trassenverfügbarkeit durch Bauarbeiten und die Ansprüche der Reisenden sowie eine solide Finanzierung der Verkehre gehören alle zusammen und müssen auch zusammen angepackt werden. Dazu sind mehrere Punkte nötig. Am wichtigsten ist es aus Sicht von mobifair, die Stabilität der Verkehrsverträge zu erhöhen. Wer nur auf den Preis schaut, hat verloren. Die Branche hat sich seit Jahren genau damit selbst belogen. Die sog. Umsatzrentabilität wurde über alle Unternehmen im SPNV in der Marktuntersuchung Eisenbahn 2022 durch die Bundesnetzagentur für das Jahr 2021 mit -6,2 % beziffert – die Verträge lohnen sich also deutlich weniger. Dabei sind Kompensationen durch den ÖPNV-Rettungsschirm bereits eingerechnet. Statt um den Preis muss es um Qualität und Stabilität ge-

hen und das gibt auch das deutsche Vergaberecht her.

Wir haben schon oft erwähnt, dass eine robuste Personalausstattung für diese beiden Punkte absolut wesentlich ist. Darin enthalten ist von guter und ausreichender Ausbildung und Personalführung bis zur Rufbereitschaft und eigenem Zusatzbedarf alles zu verstehen, was notwendig ist, damit die Züge mit motiviertem Personal rollen. Einzig von Arbeitsverleihern, die derzeit wie Pilze aus dem Boden sprießen, darf man sich nicht abhängig machen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in seiner Branchen-umfrage zum Personalbedarf 2023 festgestellt, dass fast die Hälfte der Unternehmen im öffentlichen Personenverkehr wie auch im Schienengüterverkehr personalbedingt ihren Betrieb zeitweise einschränken mussten. In dieser Umfrage stechen weitere Zahlen ins Auge: Bei 62,4 % der Unternehmen liegt der Altersdurchschnitt der Beschäftigten bei über 45 Jahren. Nur wenige Unternehmen in einstelliger Prozentzahl rechnen bis 2030 mit einem geringeren Personalbedarf. Ein deutlich

höherer Bedarf wird besonders im Fahrbetrieb und im gewerblich-technischen Bereich gesehen.

Auch wenn in diesen Zahlen nicht nur die SPNV-Unternehmen enthalten sind, so werden alle Unternehmen um dieselben Schulabgänger oder möglichen Quereinsteiger werben. Wer sich also wie in der Vergangenheit darauf verlässt, dass man schon irgendwie genug qualifiziertes Personal bekommt, wird hoffnungslos untergehen.

Es ist aber noch mehr nötig, um der Misere entgegenzuwirken. Starre Ausschreibungen ignorieren für fast zwei Jahrzehnte Entwicklungen, die sich in dieser Zeit nicht vorhersagen lassen. Es sollte somit mit allen Beteiligten darüber nachgedacht werden, was die Branche jetzt braucht. Mehr Liberalisierung ist es nach Auffassung von mobifair jedenfalls nicht. Es werden nach unserer Auffassung mehr Spielräume gebraucht, die auch Elemente der Direktvergaben beinhalten. Dies ist nach unserer Auffassung zulässig, wie auch die Beispiele vieler anderer Länder in der EU zeigen.

Marktuntersuchung 2022 wurden, dann ist das klar belegbar. Die Betriebsleistung im SPNV hat sich von 536 Mio. Zkm im Jahr 1996 auf 721 Mio. Zkm im Jahr 2021 erhöht. Das sind 34,5 % Leistungssteigerung. Dabei liegt der Anteil privater Wettbewerbsunternehmen nach 27 Jahren Liberalisierung bei rund 9 %, wenn man Länderbahnen oder kommunale Bahnen und auch europäische Staatsbahnen mal außen vor lässt. Nicht die Liberalisierung des SPNV im Jahre 1996, sondern bedarfsorientierte Planung von Verkehren

und stetige jährliche Bundesregionalisierungsmittel in Milliardenhöhe zur Finanzierung von Betrieb, Fahrzeugen, Strecken und somit einem modernen und leistungsfähigen SPNV, sind der Motor für einen starken Nahverkehr auf der Schiene. Wenn wir uns aber heute die Realität anschauen, dann wurde durch eine „Geiz ist geil“-Mentalität vieler Verantwortlicher in der Vergangenheit der Glaube geschaffen, dass es immer noch ein Stückchen billiger geht. Tut es aber nicht! Es muss dringend umgesteuert werden, sonst stehen wir alle vor

70 Jahre EVG - Kegelclub Königsmarder

Jubiläumsausflug nach Trier und Luxemburg

Der „EVG Kegelclub Königsmarder“ in Frankfurt/Main feierte sein 70-jähriges Jubiläum bei einem Jubiläumsausflug nach Trier und Luxemburg. In Trier standen die zweitausendjährige Geschichte und die historischen Gebäude bei einer Stadtrundfahrt und einem Stadtrundgang sowie einer Schifffahrt auf der Mosel im Vordergrund. Für einen Tagesausflug nach Luxemburg hatte der OGBL (bei weitem die stärkste Gewerkschaft Luxemburgs) und der angegliederte Landesverband der Eisenbahngewerkschaft (FNCTTFEL) die Organisation übernommen und bei einem gemeinsamen Mittagessen im Gebäude „Syndikat Casino“ die jahrzehntelange Gastfreundschaft betont. Der Ehrenvorsitzende vom Kegelclub, Berthold Jungkunz, traf nach fast 60 Jahren Nico Wennmacher (Ehrenpräsident FNCTTFEL). Sie hatten sich als Jugendsekretäre der GdED und FNCTTFEL bei Treffen der vier deutschsprachigen Länder in der ETF (Europäischen Transportarbeiter-Föderation) kennengelernt und einige Jugendtreffen im Wechsel mit Österreich und der Schweiz (u.a. Ski-Meisterschaften in Hammersbach und Oberstaufen) organisiert.

Vormittags begeisterte zunächst die Fahrt mit der hochmodernen futuristischen Straßenbahn in den neuen Luxemburger Stadtteil Kirchberg mit vielen architektonischen Highlights



Die Teilnehmer: innen vom „EVG - Kegelclub Königsmarder“ beim Empfang und Mittagessen im Casino Syndikat in Luxemburg zusammen mit den Kollegen von OGBL/Landesverband.



Verabschiedung auf dem Bahnsteig im Bahnhof Luxemburg

Besichtigung der historischen Altstadt von Luxemburg

der Banken und EU-Institutionen. Nachmittags lernten die Gäste bei einer Führung in Begleitung eines Mitgliedes des Sektors der Pensionierten des Landesverbandes durch die Innenstadt die Sehenswürdigkeiten (u.a. die Kathedrale Notre-Dame, den Großherzoglichen Palast und auf den Wallanlagen bot die Promenade „Chemin de la Corniche“ eine spektakuläre

Aussicht auf die Überreste der mittelalterlichen Befestigungsanlagen). Der Vorsitzende vom Kegelclub, Anton Hofmann, bedankte sich im Namen der Teilnehmer: innen des Jubiläumsausflugs bei den luxemburgischen Kollegen - insbesondere beim ehemaligen Präsidenten Guy

Greivelding - für die große Gastfreundschaft. In einer Jahreshauptversammlung in Trier wurde Anton Hofmann einstimmig wieder gewählt. In den 70 Jahren gab es vor ihm nur zwei Vorsitzende: Karl Sandmann und Berthold Jung-

kunz. 11 Mitglieder gründeten am 2. November 1953 den Kegelclub. Heute treffen sich die Clubmitglieder alle zwei Wochen in einer Gaststätte in Frankfurt-Sachsenhausen.

Text & Fotos: Anton Hofmann



Aux camarades cheminots de la CGSP

Luxembourg, le 30 octobre 2023

Chers camarades !

Nous sommes pleinement solidaires avec le combat des cheminots belges et nous leur souhaitons plein succès dans la réalisation de leurs revendications légitimes. Il ne peut pas être question que les efforts de rentabilité se porteraient uniquement sur le personnel. Nous vous soutenons entièrement dans vos demandes de recrutement statutaire et de re-

spect du dialogue social. Comme nous le faisons depuis de nombreuses années, nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec la CGSP Cheminots, dans l'intérêt des cheminots belges et luxembourgeois. Le syndicat FNCTTFEL-Landesverband vous soutient et vous présente ses vœux de réussite, camarades.

*Georges MERENZ
Président FNCTTFEL-Landesverband
Georges MELCHERS
Président Syndicat Chemins de Fer
FNCTTFEL-Landesverband
Josy BOURGGRAFF
Secrétaire général
FNCTTFEL-Landesverband de l'OGBL*





- Kutná Hora vun 18 bis den 21 Oktober 2023

Leschten Oktober si mir am Kader vun der Eurogrupp op ee Fussball Turnéier an der Hal ageluede ginn, deen zu Kutná Hora an Tschechien stattfonnt huet. Un dësem Turnéier hunn niewent eiser Mannschaft och nach Equippen aus Dänemark an Tschechien drun deelgehoill. Eis däitsch Kollegen hunn leider a leschter Minutt ofgesot esou dass just nach zu 3 Equippen em Victoire gespilt hunn.

Den Dag no der Eröffnungszereemonie war eisen éischte Match direkt géint de Favorit aus Tschechien. Och wa mir gutt an de Match komm sinn an direkt mat 1-0 a Féierung konnte goen, ass et eis net gelonge weider Goaler ze schéissen. No engem haarde Match mat vill Fouls a giel Kaarten op béide Säiten hu mir eis zum Schluss misse mat 1-3 geschloe ginn.

Eis zweet Rencontre géint Dänemark ass fir eis Equipe dun awer besser gelaf. Obwuel mir am Ufank e puer Ulafschwierigkeeten kann hunn an och direkt 0-1 hanne waren, ass et eis uschléissend awer nach gelungen d'Spill ze dréinen. Eis Jongen hunn haart gekämpft an hunn um Enn d'Spill mat 3-1 fir sech entscheet.

Eise Spiller, de Luis Teixeira, ass vum Organisateur och als beschte Spiller vum Turnéier ausgezeechent ginn.

COSTA Nelson
FC Eisebunn 97



| RESULTS | DENMARK | CZECH REPUBLIC | LUXEMBOURG | Score | Points | Place |
|----------------|---------|----------------|------------|--------|--------|-------|
| CZECH REPUBLIC | 8 - 3 | | 3 - 1 | 11 - 4 | 6 | 1 |
| LUXEMBOURG | 3 - 1 | 1 - 3 | | 4 - 4 | 3 | 2 |
| DENMARK | | 3 - 8 | 1 - 3 | 4 - 11 | 0 | 3 |

USIC-Weltmeisterschaft im Sportschießen - 17 bis 21 Oktober 2023

Der A.S. CFL – Tir sportif freute sich Mitte Oktober, an der USIC-Weltmeisterschaft auf der Halbinsel Saint-Mandrier teilzunehmen. Hier wurde schon 2016 die Weltmeisterschaft abgehalten.



Patrick Decker - Arsène Breyer

Ursprünglich war die Veranstaltung im November letztes Jahres geplant, musste aber aus organisatorischen Gründen um ein Jahr nach hinten verschoben werden.

Neben einer schönen Aussicht auf das Mittelmeer Süd-Frankreichs, guten Verpflegung, einem Strandausflug, mehrere Pétanque-Spielen mit den anderen teilnehmenden Nationen, konnten unsere Delegation ganz besonders über zwei Medaillen freuen. Nach einem Zwischenstopp montags in Toulon kamen wir am Dienstagvormittag dem 17. Oktober im Feriendorf „Le Vert Bois“ der CCGPF an. Wegen des Ukrainekrieges wurden Russland & Belarus von der USIC temporär suspendiert. Angesichts dessen waren neben der luxemburgischen Delegation noch Österreich, Dänemark, Indien, Tschechien, Deutschland, Indien, Schweiz und als Gastgeber Frankreich bei der diesjährigen Weltmeisterschaft vertreten.

Am Mittwoch gab es noch eine Trainingssession, wobei auch die Waffenkontrolle durchgeführt wurde. Kontrolliert werden die

Dimension, das Gewicht sowie die nötige Spannung am Abzug.

Eröffnungsteremonie

Mittwochabends fand schließlich auch die Eröffnungsteremonie statt.

Am ersten Wettkampftag traten unsere Schützen in den Disziplinen Kleinkalibersportpistole über 25 Meter sowie Luftgewehr auf die Distanz von 10 Metern an. Aufgrund der Tatsache, dass kein Schütze in mehreren Disziplinen antreten darf, konnten wir nur mit 2 Schützen beim Luftgewehr antreten.

Es folgte am Freitagmorgen noch der Wettkampf über 10 Meter mit der Luftpistole, und am Abend fand die Abschlusszeremonie mit der dazugehörigen Preisverleihung statt.

Anzumerken ist, dass sich die indischen Schützen auf einem Profi-Niveau bewegen und daher in fast allen Disziplinen die Plätze eins bis drei belegen konnten. Wir können also mehr als stolz darauf sein, dass zwei luxemburgische Sportschützen, Arsène Breyer, Dritter mit der Luftpistole, und Patrick Decker, Zweiter mit der Kleinkaliber-Sportpistole, zwei Medaillen mit nach Hause gebracht haben.

Pascal Wegner



Luxemburgische Delegation Muller Gilbert, Wegner Pascal, Reuter Claude, Kemp Steve, Decker Patrick, Breyer Arsène, Breyer Andy, Wagner Alain, Decker Steve, Kneip Gilles



Waffenkontrolle



Eröffnungsteremonie



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, Zirben-Infrarotsauna, Dampfbad, Frischluftraum, 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 Zirkenssauna
- 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 (97)

Schnell, schneller, am schnellsten (2)

Schnelle Züge im weltweiten Regelbetrieb

In unserer letzten Ausgabe stellten wir unseren Lesern einige der schnellsten Hochgeschwindigkeitszüge vor, welche weltweit im täglichen Regelbetrieb auf konventionellen Gleisen unterwegs sind. Es gibt aber noch schnellere. Die allerschnellsten wollen wir hiermit unter die Lupe nehmen.

Die Welt verdankt Japan seit 1964 eine neue Ära von Hochgeschwindigkeitszügen. Japans legendärer Shinkansen wurde zu einem angesehenen Marktführer in der Welt der Hochgeschwindigkeitsbahnen. Pünktlich zu den Olympischen Sommerspielen in Tokio am 1. Oktober 1964 wurde auf der 515 km langen Strecke zwischen Tokio und Shin-ōsaka der Verkehr aufgenommen. Die schnellsten Züge in Japan sind heute die JR East E5 Hochgeschwindigkeitszüge, auch „Bullet“, also Kugel genannt, der Tohoku-Shinkansen-Eisenbahn, die mit 320 km/h rollen. Ihre 32 Induktionsmotoren entwickeln insgesamt beeindruckende 12.900 PS. Der französische TGV fährt gleichauf mit bis zu 320 km/h zwischen Paris, Ostfrankreich, London und Süddeutschland. Frankreich hat sich weltweit Anerkennung für seine bahnbrechende Hochgeschwindigkeitsbahntechnologie erworben. Im April 2007 stellte ein TGV einen Geschwindigkeitsweltrekord auf, als er eine Betriebsgeschwindigkeit von 574,8 km/h erreichte. Der drittschnellste Zug der Welt zirkuliert bei unserem anderen Nachbar. Der InterCity Express,



Legendärer Shinkansen aus Japan: Ein Meilenstein in der Eisenbahn-Geschichte



Der deutsche ICE: Effizient, sparsam, robust und zuverlässig



Hybrid aus europäischer und japanischer Technik: Der superschnelle Fuxing aus China



Indonesiens Whoosh: Der neue blitzschnelle Bruder des chinesischen Fuxing

auch bekannt als ICE, ist Deutschlands weltbekannteste Zugmarke. Der jüngste ICE3 ist der schnellste Zug des Unternehmens mit Geschwindigkeiten von bis zu 330 km/h und verfügt über 16 Elektromotoren, welche den ICE-Zug mit 11.000 PS vorantreiben.

Im fernen asiatischen Raum sind momentan die schnellsten unserer Züge auf Gleisen unterwegs. Die chinesischen CR400 „Fuxing“-Züge fahren mit einem kommerziellen Maximum von 350 km/h, haben aber sogar schon Testgeschwindigkeiten von 420 km/h erreicht. Die Züge wurden auf der Grundlage von Technologien entwickelt, die in Hochgeschwindigkeitszügen in Europa und Japan verwendet werden. Diese schnell-

len Züge können bis zu 16 Wagen lang sein und bis zu 1.200 Passagiere aufnehmen. Die schnellsten der CR400-Züge werden derzeit auf den Hauptstrecken Peking-Shanghai-Hongkong und Peking-Harbin eingesetzt.

Zur guten Letzt hat Indonesien vergangenen Monat die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke Südostasiens in Betrieb genommen. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke trägt den Namen „Whoosh“, was in der indonesischen Sprache „Zeitersparnis, optimaler Betrieb, zuverlässiges System“ bedeutet. Die neue 142 Kilometer lange Bahnverbindung verbindet die indonesische Hauptstadt Jakarta mit Bandung. Mit Zügen der nationalen Eisenbahngesellschaft KCIC,

die bis zu 350 km/h fahren, hat sich die Fahrzeit zwischen den beiden Städten von drei Stunden auf rund 40 Minuten verkürzt. China verhalf Indonesien bei der Konstruktion dieser Strecke im Rahmen der chinesischen Infrastrukturinitiative „Belt and Road“, um neue Handelsrouten mit dem Rest der Welt zu erschließen. Auch der Hochgeschwindigkeitszug Whoosh stammt aus China und wurde von der chinesischen CRRC Qingdao Sifang Eisenbahngesellschaft entwickelt und gebaut. Seine Ähnlichkeit mit dem Fuxing ist unübersehbar und seine Schnelligkeit auch.

Schneller geht es nur noch ohne Schienen, mit den sogenannten Magnetschwebebahnen, mit denen wir

uns in der nächsten Ausgabe befassen. Pierre Buchholz
Fotos: KCIC/P.Buchholz/
Kollektion A. Lepina



Französisches Urgestein TGV: Täglicher Gast im Luxemburger Hauptbahnhof