

AKADEMISCHE SITZUNG FÜR 90 JAHRE LCGB



Unser Einsatz für eine gerechte Sache!



Camille BROCKER

Gemäß unserer Satzung finden in den ersten Monaten des Jahres die Generalversammlungen der lokalen beziehungsweise regionalen Sektionen statt. Hierbei wird im Rückblick Bilanz über das verfllossene Jahr gezogen und gleichzeitig ein Ausblick in die Zukunft gewagt. Auch heute noch sind die Sektionsverantwortlichen wichtigste Ansprechpartner der einzelnen Mitglieder und haben noch wichtige Aufgaben, wie z.B. das Abhalten von Versammlungen und Besprechungen, das Einbringen von motivierten Anträgen und Anregungen, das Mitarbeiten an der Verbandszeitung „Transport“, sowie vor allem die Pflege der Geselligkeit unter den Mitgliedern und deren Familien.

Was für die Sektionen gilt, trifft ebenfalls auf die SYPROLUX-Betriebskommissionen zu, welche dieselbe Pflichtübung absolvieren. So stellen wir immer wieder mit Genugtuung fest, dass eine Reihe von Problemen, dank

unseres Einsatzes einer Lösung zugeführt werden konnten. Andere werden auch in Zukunft unsere gesamte Energie weiter beanspruchen. Ruhigen Gewissens können wir jedoch bereits im Vorfeld den Vorstandsmitgliedern, den unzähligen Militanten sowie unseren Personalvertretern, unseren Dank und Anerkennung aussprechen für die geleistete Arbeit. Sie haben erneut im vergangenen Jahr ihr Bestes gegeben. Angesichts des zunehmenden Arbeitspensums und des Stresses am Arbeitsplatz gehört schon viel Idealismus und Einsatz dazu, um sich den Problemen und Sorgen der Arbeitskollegen und deren Familien zu widmen.

Deshalb kann man ohne Übertreibung behaupten, dass es auch in Zukunft nicht einfacher werden wird, angesichts der Vielfalt der Probleme in unserer Gesellschaft und der großen Herausforderungen, die auf uns zukommen. Wir leben in einer Welt, die sich immer schneller verändert und wo alles immer komplizierter und undurchschaubarer wird. Genau deshalb sind die Generalversammlungen so wichtig, denn die dort diskutierten Probleme bilden doch einen Großteil unseres Wirkens. Darüber hinaus werden wir selbstverständlich die innerbetrieblichen Probleme sowie die uns anvertrauten Sorgen und Nöte der KollegenInnen nicht aus den Augen verlieren.

In den nächsten Monaten werden sozialpolitische und europäische Themen das Geschehen beherrschen und unsere

ganze Aufmerksamkeit fordern. Wir werden uns nicht scheuen auch zu brisanten Themen unsere Meinung kund zu tun. So sind wir, wie die meisten Gewerkschaften hier zu Lande der Meinung, dass sozialpolitische Kurskorrekturen mehr als überfällig sind. Hier fallen mir auf Anhieb einige Bereiche ein, um nur den Arbeitsmarkt, die Wohnungspolitik und das Krisenmanagement zu nennen. Außer hausgemachten Problemen müssen wir uns aber zunehmend mit aus Brüssel diktierten Politiken und Regelwerken auseinander setzen. Die Regulierungswut der europäischen Kommission kennt offensichtlich keine Grenzen. So mutiert der Europäische Binnenmarkt immer mehr zu einem Wirtschaftsmodell mit sozialer Schieflage. Auffällig ist, dass oft Richtlinien erlassen werden, die nicht einmal das Papier wert sind auf dem sie geschrieben stehen. So wächst der Berg der Vorschriften ständig an. „Bananenbürokratie“ nannte das der Schriftsteller Hans Magnus Enzensberger. Er konstatiert einen „Regelungswahn der Brüsseler Behörden“, den er darauf zurückführt, dass die Beamten der Kommission damit ihre eigenen Stellen sichern wollen. Ziel der Europäischen Kommission sei es, die Bürger der EU umzuerziehen, die sie für unmündig halte. Mit seiner Einschätzung liegt er meines Erachtens nicht soweit daneben. Die Krisenzeit

ten, die wir durchlebten, haben uns vor Augen geführt, dass die europäische Führungselite auch nur mit Wasser kocht und endlich begreifen muss, dass Leute die Kritik an ihr üben, nicht einfach in die Ecke der Europaskeptiker eingereiht werden dürfen, um sie lächerlich zu machen. Genau, das Gegenteil müsste der Fall sein. Kritik kann sehr konstruktiv sein und uns alle weiterbringen. Wir fordern eine EU in der sich alle Schichten der Gesellschaft wieder finden. Kein Europa des Kapitals, sondern ein Europa der Bürger. Wie wichtig die EU auch für Luxemburg ist, kann man sich leicht ausmalen. Man braucht sich nur einmal vorzustellen, wie wir heute da stehen würden, wenn es den Euro nicht gäbe und wir heute noch mit Belgien in einer Währungsunion wären.

C. BROCKER

Sie lesen in dieser Nummer

- | | |
|------------|----------------------|
| 2 | Europa im Blickpunkt |
| 3 | FCPT/SYPROLUX News |
| 4-5 | Kommissionen |
| 6 | Grossregion |
| 7 | Eisenbahngeschichte |
| 8 | Mitteilungen |

DEFINITION VON BEGRIFFEN IN DER SOZIALPOLITIK



Georges BACH

Mit besonderem Stolz wird immer wieder das Modell Europa der „sozialen Marktwirtschaft“ hervorgehoben, welches im Gegensatz z.B. zu Amerika oder China nicht ausschließlich wirtschaftliche Interessen in den Vordergrund stellt, sondern das Soziale in allen Politikbereichen berücksichtigt (berücksichtigen soll).

Im Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten des Europäischen Parlaments, dem ich annehöre, kann man anlässlich der Diskussionen und Verhandlungen laufend feststellen wie unterschiedlich die Sozialstruktur innerhalb der 27 Mitgliedstaaten ist. Auf die historische Entstehung und die kulturelle Entwicklung wird sich sicherlich noch die Möglichkeit ergeben tiefgreifender einzugehen.

Kürzlich beschäftigte sich der Ausschuss mit möglichen Definitionen von Begriffen die regelmäßig benutzt werden. Sowohl bei Renten und Pensionen als auch bezüglich des Einkommens und im Bereich der Armut gibt es vielfältige Auslegungen. In diesem Artikel möchte ich kurz auf das Einkommen eingehen. Begriffe wie faires Einkommen, angemessenes Einkommen, Mindestlohn, Mindesteinkommen, Grundeinkommen, existenzsicherndes Arbeitsentgelt verleiten immer wieder zu Verwirrung und zeigen auf wie schwierig es ist, Diskussionen und Verhandlungen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten zu einem für alle annehmbaren Abschluss zu führen.

Faires Einkommen

Die Internationale Arbeitsorganisation erwähnt diesen Begriff für menschenwürdige Arbeit. Menschenwürdige Arbeit umfasst die Bestrebungen der Menschen in ihrem Arbeitsleben, beinhaltet Beschäftigungsbedingungen die produktiv sind und ein faires Einkommen sichern, die Sicherheit am Arbeitsplatz und den sozialen Schutz der Familie gewährleisten, bessere Aussichten für die persönliche Entwicklung und soziale Integration bieten, den Menschen die Möglichkeit geben, frei ihre Anliegen zu äußern, sich zu organisieren und an Entscheidungen die ihr Leben beeinflussen, mitzuwirken, und die Chancengleichheit und Gleichbehandlung von Männern und Frauen garantieren.

Angemessenes Einkommen

Eine direkte Beschreibung dieses Begriffs konnte nicht ermittelt werden. In einer Mitteilung der Kommission von 2008 werden folgende Empfehlungen an die Mitgliedstaaten gegeben: Anerkennung des grundlegenden Anspruchs jedes Einzelnen auf ausreichende Zuwendungen und Leistungen, um ein menschenwürdiges Leben zu führen, als Teil der umfassenden und konsistenten Bemühungen zur Bekämpfung sozialer Ausgrenzung.

Wenn die für ein Leben in Würde notwendigen Zuwendungen bestimmt werden, sollte Lebensstandard und Preisniveau, aufgeschlüsselt nach Haushaltstyp und -größe, im betroffenen Mitgliedstaat berücksichtigt werden, indem geeignete nationale Indikatoren herangezogen werden.

Mindestlohn

Eurostat definiert den Mindestlohn als den niedrigsten Lohn, der den Arbeitnehmern gesetzlich zusteht. Der grundlegende nationale Mindestlohn kann auf Stunden, Wochen- oder Monatsbasis festgelegt werden und wird gesetzlich durch den Staat verankert, häufig durch Verhandlungen mit den Sozialpartnern oder direkt durch eine nationale, sektorenübergreifende Vereinbarung. Der nationale Mindestlohn gilt im Allgemeinen für alle, oder zumindest für eine große Mehrheit der Arbeitnehmer eines Landes. Einige Länder sehen Ausnahmen vor für junge Arbeitnehmer, Auszubildende oder behinderte Arbeitnehmer. Es handelt sich um ein Bruttoeinkommen, d.h. vor Abzug der Steuern und Sozialabgaben. Entsprechende Gesetze beinhalten auch Anpassungen wenn sich Preise, Löhne oder andere wirtschaftliche Rahmenbedingungen geändert haben. Die ILO definiert den Mindestlohn als das niedrigste gesetzliche oder tarifvertragliche Lohnniveau das Arbeitgeber zahlen dürfen.

Mindesteinkommen

Die Definition stammt aus einer Studie welches der Sozialausschuss des EP 2007 in Auftrag gegeben hat. Hierin wird das Mindesteinkommen als eine Form auf bestimmte Kategorien von Leistungsempfänger abgestimmter Leistungen definiert. Die Leistungen werden gewährt wenn eine Person oder Familie nicht über ausreichende Mittel verfügt um die Lebenskosten zu bestreiten. Folglich stellt das Mindesteinkommen im Allgemeinen eine Ergänzung zu anderen Unterhaltsbeihilfen, unabhängig davon, ob diese beitragspflichtig sind, und leistet einen Beitrag zum so genannten Sicherheitsnetz. Um die Struktur des Mindesteinkommens in den einzelnen Mitgliedstaaten zu verstehen, muss man daher dessen Rolle im Rahmen des weiter gefassten Systems der Einkommenshilfe im betreffenden Land untersuchen.

Die EU-Kommission erwähnt Mindesteinkommenssysteme als garantierte Mindesteinkommen für die Bedürftigkeit nachgewiesen werden muss, die keine Beitragszahlungen erfordern und die universell sind. Sie dienen als ultimates Netz der sozialen Sicherheit mit dem verhindert werden soll, dass Personen oder Haushalte in Armut abrutschen und keinen menschenwürdigen Lebensstandard aufrechterhalten können. Systeme für garantierte Mindesteinkommen spielen eine spezifische und entscheidende Rolle im Kampf gegen Armut und soziale Ausgrenzung.

(Fortsetzung folgt)

Georges Bach

WER BREMST MERKEL?

Am vergangenen Freitag sollen sich die Staats- und Regierungschefs in Brüssel auf weitere Schritte bei der wirtschaftlichen Zusammenarbeit innerhalb der Eurozone einigen. Die Bundeskanzlerin sprach von einem Pakt für Wettbewerbsfähigkeit. Konkretes wurde nicht genannt. Nur soviel: Die bisherigen Regeln des Stabilitätspakts seien viel zu locker und würden die europäische Währung weiterhin stark verwundbar machen.

Nun, das möchte ja keiner. Demnach könnte man, ganz allgemein diese Initiativen begrüßen, wäre da nicht neben der Anpassung des Rentenalters, die Abschaffung der Lohnindexierung und die Schuldenbremse im Staatshaushalt.

Gelernt haben die Staatsoberhäupter in Europa anscheinend wenig aus den Diskussionen um die europäische Verfassung. Wie anders ist zu erklären, dass sie sich keinen Deut um die Meinungen der Bürger in Europa kümmern. Mehr als deutlich wurde bei den Debatten zum Ausdruck gebracht, dass große Teile der Bevölkerung der einzelnen Mitgliedstaaten kein Verständnis

zeigen wenn Europa sich verstärkt in innerstaatliche Kompetenzen einmischt und den Staaten so viele Vorschriften auferlegt. Will man, dass noch mehr Bürger und Bürgerinnen von Europa abrücken und dem Projekt von Frieden und Wohlstand die Akzeptanz verweigern. Die Diskussionen über Renten und Pensionen und das geplante Anheben der Altersgrenze fallen m.E. ganz klar unter das Subsidiaritätsprinzip und sind demnach Sache der einzelnen Mitgliedstaaten, genau wie die von Merkel und Sarkozy vorgeschlagene Abschaffung der Lohnindexierung die in Luxemburg, Belgien und Portugal noch Bestand hat.

Begrüßen und unterstützen tun wir die daraufhin erfolgte energische Gegenwehr unseres Staatsministers anlässlich des Gipfels in Brüssel. An Merkel und Sarkozy geht unsere Forderung, endlich vom hohen Ross der Einzelinitiativen runter zu kommen und schnellstens wieder zur Gemeinschaftsmethode zurückzukehren. „Affaire à suivre“ demnach, aber mit Nachdruck und verstärkter Aufmerksamkeit.

Georges Bach

GENERALVERSAMMLUNGEN 2011

GV Pétange	11/02/2011
GV Bettemburg	03/03/2011
GV Ettelbrück	11/03/2011
GV Osten	18/03/2011
GV Norden	25/03/2011
GV TM	31/03/2011
GV Luxemburg	01/04/2011
GV Esch/Alzette	08/04/2011



SYPROLUX – TM-Kommission

Die TM-Kommission tritt an folgenden Daten zusammen

TM/ATELIERS	23/02/2011 ab 15.15 Uhr
TM/CEMS	28/02/2011 ab 14.00 Uhr

Möchtest du uns Misstände, Anregungen oder Vorschläge mitteilen, dann melde dich bei deinen Kollegen oder an der e-mail-adresse: syprolux@pt.lu



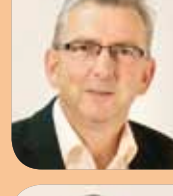
Marc Weydert,
691 525 320



Romain Plumer,
691 580 221



Guy Nepper,
621 260 035



Albert Gleis,
691 569 785



Steve Watgen,
621 312 680



Marc Bertemes,
621 197 222



SYPROLUX - NEWS

23/01/2011

Eine SYPROLUX-Delegation nahm an der Messe zum 90. Geburtstag des LCGB in der St. Joseph-Kirche in Esch/Alzette teil.

24/01/2011

Am Nachmittag tagt der Zentralvorstand des LCGB in Tetingen. Auf der Tagesordnung standen unter anderem das Gesetzesprojekt „compte épargne-temps“ im Privatsektor, die anstehende Pensionsreform, die Staatsfinanzen.

Am Abend findet eine außerordentliche Generalversammlung der CMCM statt.

25/01/2011

Mittags tagt der Verwaltungsrat der „aida“. Hier wird unter anderem die kommende Generalversammlung vorbereitet.

Am Nachmittag tagt die SYPROLUX-Leitung. Während dieser Sitzung befasst man sich eingehend mit der Studie zur angedachten Reform des öffentlichen Dienstes.

Am Abend findet die Ehrung von LCGB-Ehrenpräsident Jean Spautz statt, welcher sein 80. Wiegenfest begeht.

27/01/2011

Am Abend tagt der Vorstand der ACAP im LCGB-Generalsekretariat.

28/01/2011

In Colmar-Berg, im „Centre de Formation pour conducteurs“ findet die Generalversammlung der SYPROLUX-BU-Kommission statt. (siehe Bericht in dieser Nummer)

02/02/2011

Am Nachmittag tagt die GR/AV-Kommission im SYPROLUX-Generalsekretariat (siehe Kasten),

Am Abend trifft sich der Vorstand der Sektion Esch/Alzette. Neben aktuellen Themen werden ebenfalls die Vorkehrungen für die kommende Generalversammlung diskutiert.

03/02/2011

Am Nachmittag tagen die SYPROLUX-Personalvertreter, sowie die Kommissionsleiter.

04/02/2011

Am Abend nimmt eine SYPROLUX-Delegation an der akademischen Sitzung zu 90 Jahre LCGB teil. (siehe Bericht in der kommenden Nummer)

MWB



GR-Kommission beunruhigt über Zoufftgen-Urteil

Am 02. Februar trat die GR-Kommission zusammen. Neben den Vorbereitungen für die kommende „Chef de Service“-Sitzung beschäftigte man sich selbstverständlich mit der Urteilsverkündung im Prozess Zoufftgen.

Unsere Kollegen auf den Stellwerken sind einerseits erleichtert, dass das Strafmaß vermindert wurde, andererseits fühlen sie sich nach wie vor stark verunsichert.

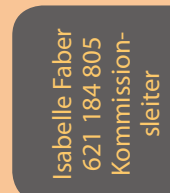
Zurückbehalten wurde, dass man das schriftliche Urteil einer genauen Analyse unterziehen wird. Des Weiteren werden wir als SYPROLUX uns dafür stark machen, dass dieser Artikel 422 des Strafgesetzes, nach welchem Eisenbahner härteren Sanktionen unterliegen, abgeschafft wird.



Claude Daman
621 500 811



Jean-Paul
Schmitz,
691 333 955



Isabelle Faber
621 184 805
Kommission-
sleiter



BETEILIGUNG DER FCPT-FÜRSORGEKASSE AN DEN IM JAHR 2010 ENSTANDENEN ARZT- UND KRANKENKOSTEN

Die Generalversammlung der FCPT-Fürsorgekasse vom 25. November 2000 in Wasserbillig beschloss innerhalb der Kasse einen Fonds für Gesundheitsausgaben zu schaffen.

Der Fonds gewährt seine Leistungen in folgenden Fällen:

- Wenn bei längerem Krankenhausaufenthalt die Krankenkasse mit der Begleichung der Aufenthaltskosten aufhört, ohne dass es sich jedoch um einen „Pflegefall“ im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen handelt, übernimmt der Fonds den Tagessatz.
- Bei längeren und kostspieligen Krankheiten übernimmt der Fonds die Behandlungskosten, unabhängig davon ob die Behandlung ambulant oder stationär, ob im In- oder Ausland geleistet wurde, und zwar nach Abzug der Übernahme der Kosten durch die Krankenkasse und durch die CMCM. Berücksichtigt werden alle Rechnungen von Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken.
- Ungedekte Arzneikosten, auch solche die von der Krankenkasse nicht rückerstattet werden, aber sofern die Arzneien vom Arzt verschrieben worden sind, werden vom Fonds übernommen.

Recht auf die Leistungen des Fonds haben:

- Das wirkliche Mitglied der Gesellschaft;
- Dessen Ehepartner
- Dessen Mutter, Schwiegermutter, Schwester, Schwägerin, Schwiegertochter oder dessen großjährige Tochter, wenn diese seinen Haushalt führen, und für deren Unterhalt er aufkommt, wenn sein Ehepartner den gemeinsamen Haushalt nicht mehr führt oder führen kann, oder wenn er ledig ist;
- Dessen Kinder die jünger als 18 Jahre sind, ob es die eigenen sind, die Adoptivkinder oder die Kinder des anderen Ehepartners, die zu seinen Lasten sind;
- Die überlebenden Kinder des Mitgliedes. Wenn die Kinder im In- oder Ausland studieren, wird die Altersgrenze entsprechend den Bestimmungen der Krankenkasse festgesetzt. Keine Altersgrenze besteht für psychisch oder physisch behinderte Kinder.

Um in den Genuss der Leistungen des Fonds zu kommen, muss das Mitglied bis zum 31. März eines Jahres alle Belege einreichen insofern sie im jeweilig vorherigen Jahr ausgestellt wurden. Als Belege zählen

die von der Krankenkasse ausgestellten Rückerstattungsabrechnungen, sowie die beglichenen Rechnungen der Apotheker oder anderer Gesundheitsleistungserbringer.

Belege, die nach dem 31. März eingeschickt werden, können erst im folgenden Jahr, nach den dann geltenden Bestimmungen, berücksichtigt werden.

Der Fonds übernimmt, unter Beachtung des folgenden Absatzes, die ungedeckten Gesundheitsausgaben, welche durch die im vorherigen Artikel aufgeführten Belege eingebracht werden, insofern sie jedoch einen Freibetrag von 70€, Index 100 zu berechnen am 31. Dezember des geltenden Jahres) übersteigen.

Ausgenommen von einer Übernahme durch den Fonds sind folgende Ausgaben:

- Die Mehrkosten bei einem Krankenhausaufenthalt in der ersten Klasse;
- Die Kosten für Brillenfassungen (die Gläser werden voll angerechnet);
- Die Kosten für Edelmetalle und Email bei Zahnersatz, sowie für Mehrausgaben, die durch Vernachlässigung der regelmäßigen Zahnarztbesuche entstehen (Nichtbeachtung der Präventivmedizin);

- Die Kosten des Krankenhausaufenthalts bei Pflegefällen (insofern sie von der Krankenkasse als solche anerkannt werden);
- Die Kosten für von der Krankenkasse nicht genehmigte Kuraufenthalte; für genehmigte Kuraufenthalte werden die Hotelkosten nicht übernommen.
- Der Höchstbetrag, der jährlich vom Fonds ausgezahlt wird, ist auf 9920€ festgesetzt.
- Daraus erfolgt, dass wenn die Ansprüche aller Mitglieder in einem Jahr diesen Betrag übersteigen, wird der Restbetrag, laut Artikel 4, Absatz I, dieser Verordnung, zu Lasten des Mitgliedes, im prozentualen Verhältnis zum obigen Absatz vorgesehenen Höchstbetrag gekürzt.
- Dieser Betrag wird für alle Mitglieder einmal im Jahr vom Fonds überwiesen. Das Datum der Überweisung wird im „Transport“ veröffentlicht.
- N.B.: Der Freibetrag für das Jahr 2010 beläuft sich auf 503,89€ (70x7,1984)
- Einsendeschluss für die Belege an das FCPT-Generalsekretariat, B.P. 2615, L-1026 Luxemburg ist der 01/04/2011.



S-net, Internet banking au plus haut niveau !



Consultation de comptes, exécution de virements, opérations en bourse... Quelles que soient vos transactions bancaires, passez par l'Internet banking de la BCEE ! Avec S-net, vous accédez à vos comptes en toute simplicité, quand vous voulez et où vous voulez !



SPUERKEESS
Aert Liewen, Är Bank.

Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775
www.bcee.lu tél. : (+352) 4015-1



Jos FISCHER



Joël SCHMIT



Eliane SCHOLTES



VERLASSEN, IM STICH GELASSEN

Unsere Kollegen im AV-Dienst, besonders diejenigen, die im Süden des Landes in den Schaltern arbeiten kommen einfach nicht zu Ruhe.

Ihr Kollege, der so genannte „Responsable AV/Esch“ wurde bei seinem Eintritt in den Ruhestand nicht mehr ersetzt und dessen Posten wurde ersatzlos gestrichen mit dem Argument, dass die anfallenden Arbeiten durch die Zentralstelle, welche im Direktionsgebäude in Luxemburg/Stadt sich befindet, mit erledigt werden.

Eine schier unverständliche Entscheidung!

Die Kollegen sind bis dato noch nicht unterrichtet worden, wie denn nun in Zukunft in der Praxis ihre Dienststellen geleitet werden sollen. Bis vor Kurzem hatten sie einen konkreten Ansprechpartner vor Ort in Esch/Alzette, welche sämtliche Schalter im Süden mit koordinierte. Dieser arbeitete nach einem

ähnlichen Muster wie die übrigen Kollegen. Mehr noch mit der Zeit, hatte sich ein eingespieltes Team gebildet, so dass bei Krankheitsfall oder Urlaub eine Vertretung immer vorhanden war. Dieser Person wurde nun aber unter sagt ihre bisherige zusätzliche Tätigkeit zu unterlassen, da jetzt alles aus dem hohen Hause geleitet werden soll!

Resultat dieser Misswirtschaft, ist die komplette Verunsicherung des Personals in der betroffenen Region. Die Kollegen haben eine Fülle an Fragen und Ängsten, doch Antworten bekommen sie keine. Kurzerhand Hand, die Obrigkeit lässt sie im Stich!

Und die Fragen die manche sich stellen sind durchaus berechtigt!

Wer ist die Ansprechperson unserer Kollegen bei einer Krankmeldung, einem Einbruch oder sonstigem Zwischenfall in einem Schalter (z.B. Einbruch)?

Die zuständige Person in Luxemburg/Stadt arbeitet nach den klassischen Bürostunden und nur zu 75 %.

An wen wenden sich Kollegen in Bezug auf persönlichere Fragen in Zusammenhang mit ihrer Berufstätigkeit, z.B. bei Schwangerschaftsurlaub, congé parental, Teilzeitarbeit? Müssen diese Fragen jetzt schriftlich an die AV-Obrigkeit geleitet werden?

An wen wenden sich die Kollegen für die Bereitstellung von Büromaterial und sonstigen banalen Artikel wie Servietten oder WC-Papier?

Wer verwaltet die so genannte «petite caisse»?

An wen wenden sich die Kollegen bei kurzfristigen Anfragen von Dienstplanänderungen?

Allein diese Anzahl von Punkten ist mehr als Beweis genug, dass der Kollege, welcher diesen Posten bekleidet hat, eine wertvolle und wichtige Arbeit

geleistet hat. Er war Vermittler, Ratgeber und bot den Kollegen jeder Zeit die nötige Hilfestellung. Und mit einem blanken Federstrich will man dies jetzt einfach wegstreichen. Und genau dies kann nicht sein!

Es genügt nicht eine Liste von Telefonnummern den Kollegen zu reichen oder ihnen mitzuteilen, dass im Notfall ja noch immer der „poste de commande PAT“ einspringen kann. Hier geht eine wichtige Hilfestellung unseren Kollegen verloren! Der persönliche Kontakt mit einem bestimmten Verantwortlichen auf dem Terrain wird hier einfach gekappt!

Als SYPROLUX fordern wir, dass diese Entscheidung nochmals gründlich überdacht wird und dass zusammen mit den Sozialpartnern schnellstens eine gangbare Lösung gefunden wird.

Die AV-Kommission



M. WAGNER-BIANCHY

M's Chronik

WIR SIND DANN MAL WEG!

Kommt ein Zugreisender zum Bahnhof und schaut untröstlich um sich herum. Er fragt einen anderen Reisenden: «Was ist denn mit dem Schalter?» Antwortet der andere: «Ach, der, der ist weg!» Verdutzt setzt der andere zur folgenden Frage an: «Aber, wo... ?» Die Antwort des Gegenübers kommt blitzschnell. «Ja, die Fahrkarte, kein Problem! Da gucken Sie am Eingang steht ein Automat, da kriegen Sie jedes nur erdenkliche Billet! Die bei den CFL sind schon fortschrittlich, gell!» Doch der erstaunte Reisende setzt zu einer weiteren Frage an und auch hier reagiert der andere wie aus der Pistole geschossen: „Und ja, den Fahrplan den finden Sie direkt neben dem Automaten. Den Druck hat man extra groß gemacht, damit auch die älteren Mitmenschen alles lesen können! Gut nicht! Sehen Sie die CFL hat an alles gedacht.“

Doch hier stoppt der Zugreisende sein begeistertes Gegenüber und sagt: „Danke, ich habe meine Fahrkarte und den Fahrplan kenne ich auswendig, da ich fahre tagtäglich mit diesem Zug. Ich wollte eigentlich nur wissen, wo denn nun das gewohnte freundliche Lächeln aus dem Schalter, was mir noch gestern im Vorbeigehen zu gewunken hat, geblieben ist?“

Diese Szenerie ist vielleicht nicht so aus der Luft gegriffen, wie es sich auf den ersten Blick anhört!

Was zeichnet einen Kundenservice aus? Ganz klar die Präsenz, die Zuverlässigkeit, die Information, die Beratung, die Freundlichkeit. Alles Elemente wie sie auch in den ausgehandelten Verträgen zwischen Staat und CFL im Bereich „contrat de service public – formule d'intéressement“ festgeschrieben wurden. Alles Kriterien nach welchen die CFL unter anderem in Zufriedenheitsumfragen bewertet werden.

Nun um Service bieten zu können, braucht man eben Personal vor Ort. Service muss man sich etwas kosten lassen, um in einer späteren Phase einen Gewinn zu erzielen.

Leider ist nun aber der Sparkobold im Umlauf und gab so manchem Verantwortlichen die Eingebung doch mal so kräftig mit dem Rotstift umherzuwirbeln. Das Resultat ist die geplante Schließung von nicht weniger als 7 Schaltern auf dem CFL-Netz, neben dem Abbau anderer Posten, wie z.B. dem des Verantwortlichen „AV/ESCH“.

Die Unruhe bei unseren Kollegen steigt und dies ist mehr als verständlich! Es gibt immer wieder Umwälzungen in

einem Unternehmen. Bis dato wurden diese auch stets vom Personal zu Wohle des Betriebes mitgetragen!

Doch in diesem Falle steht das Personal mit seinen Ängsten und Sorgen alleine da! Viele stellen sich die Frage wie es nun weitergehen wird. Werden noch weitere Schalter schließen? Wie viele Posten sollen dieser Restrukturierung zum Opfer fallen? Was passiert mit dem vorhandenen, zum Teil fest

eingeteilten Personal, welche nach langen „Reservendiensten“ einen gewissen Lebensrhythmus gefunden haben? Und was geschieht mit den Kollegen im Reservedienst? Werden manche von ihnen nicht mehr gebraucht werden?

Dies sind vitale Fragen! Fragen die schnellstens Antworten verlangen!

Und vor allem, wo bleibt der Sozialdialog?

MWB

ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT

10, route d'Arlon
L-9180 OBERFEULEN
Email: weljea@pt.lu

GSM/ 621 148 941
Tél/ 81 28 26
Fax/ 26 81 01 32



Alex ALEGRIA



Marc SCHUSTER



Claude MALGET



Nico STOLTZ



BU-KOMMISSION ZIEHT BILANZ



v.l.n.r.: Camille BROCKER, Viviane WEIS, Mylène WAGNER-BIANCHY, Nico STOLTZ

Am vergangenen 28. Januar fand die Generalversammlung der BU-Kommission in Colmar-Berg statt. Kommissionspräsident Claude Malget begrüßte die zahlreichen Mitglieder und bedauerte, dass leider nicht alle Busfahrer anwesend sein konnten, da sie arbeiten mussten und nicht frei bekamen. Ein besonderer Dank ging an die Adresse der Delegierten, die während des ganzen Jahres viel Einsatz zeigten.

Dann war es an den Delegierten Alex Alegria und Marc Schuster den Tätigkeitsbericht vorzutragen. Aus ihrer Sicht war es ein Jahr von Kampf, Krampf, Unterstellungen und vor allem von viel Arbeit. So wurden allein bei den Sitzungen beim Dienstchef über 100 Punkte angesprochen. Die Syprolux-Delegierten bezogen Stellung zu den Fahrplänen und den Fahrzeiten und unterbreiteten den Verantwortlichen eigene Vorschläge zu den Schichtplänen. Nachdem diese Änderungsvorschläge aus unerfindlichen Gründen gleich mehrmals nicht mehr greifbar, das heißt nicht mehr auffindbar waren, gelang es schließlich dennoch ein Exemplar vorzulegen und zur Diskussion zu bringen. Momentan wird seitens der CFL-Direktion auf ein juristisches Gutachten bezüglich der EU-Verordnung 561/2006 gewartet und die Diskussionen wurden auf einen späteren Zeitpunkt vertagt. Die Delegierten werden aber mit Sicherheit darauf bestehen, dass ihren Vorschlägen Rechnung getragen wird und im Endeffekt eine positive Veränderung für die Busfahrer zu erkennen sein wird. Da ein neuer Mitarbeiter im Planungsbüro zur Verfügung steht werden die Pläne neu erstellt werden. Nach Meinung der Delegierten müssen die für die Erstellung der Schichtpläne zuständigen Mitarbeiter sich auch das nötige Fachwissen betreffend die Software Microbus aneignen können. Hier gilt es die notwendige Formation vorzusehen. Außerdem müssen die Arbeitsrichtlinien unbedingt bekannt sein. In punkto „roulements“ ist das letzte Wort also mit Sicherheit noch nicht gesprochen.

Ein anderes Thema des Jahres 2010 waren die Uniformen der Busfahrer. Nachdem die Qualität kontinuierlich abnahm, stand eine neue Dienstkleidung zur Diskussion. Dies sollte eine funktionelle moderne Uniform sein, bestehend aus Hose, Hemd, T-shirt und Blouson. Leider kam es zu größeren Unstimmigkeiten betreffend der Kleidermasse. Die Delegierten des Landesverbandes konnten sich nicht mit dieser Lösung einverstanden erklären und versuchten sogar im Alleingang eine Entscheidung herbeizuführen. Daraufhin wurde unverständlicherweise von der Direktion entschieden parallel die alte und die neue Uniform vorzusehen. Hierzu sei folgende Bemerkung erlaubt: Der Sinn und Zweck einer Uniform besteht darin ein einheitliches Erscheinungsbild gegenüber den Kunden abzugeben (uniform= gleichmäßig, einheitlich). Hinzu kommt, dass die Kunden ihre potenziellen Ansprechpartner leicht anhand der Uniform identifizieren können. Was zum Beispiel beim Zugbegleitpersonal undenkbar wäre, soll nun im Busbetrieb eingeführt werden. Sollte in dieser Frage nicht eine klare Entscheidung im Sinne der Zustimmung der Mehrheit der Busfahrer getroffen werden, anstatt einen an sich unnötigen Präzedenzfall zu schaffen.

Zusätzlich zu ihren sonstigen Aufgaben organisierten die Delegierten Vorbereitungskurse für die Busfahrer, welche sich dem Laufbahnexamen stellen mussten. Mit viel Einsatz wurden diese Kurse abgehalten und fanden auch grossen Anklang bei den betroffenen Busfahrern. Der Erfolg gab schlussendlich dieser Initiative Recht.

Man kam aber nicht umhin das von Stress und immer höheren Anforderungen geprägte Arbeitsklima im Busbetrieb anzusprechen. Auch was die Zusammenarbeit der Delegierten an sich und in den Sitzungen beim Dienstchef betrifft lief nicht alles optimal. Wäre es nicht gut und richtig im Sinne einer effektiven Vertretung der Bediensteten mit gegenseitigem Respekt vor der Arbeit des anderen und zum Besten

der zu vertretenden Arbeitnehmer zu handeln. Die Syprolux-Delegierten bemühen sich jedenfalls zum Wohle des Busbetriebes und seiner Angestellten aktiv zu werden und wollen keine Oppositionspolitik betreiben nur um der Opposition willen.

Zusätzlich wird die Arbeit der Delegierten leider nicht von den Verantwortlichen honoriert, was umso bedauerlicher ist, da kleinere Probleme mit ein bisschen gutem Willen leichter und schneller gelöst werden könnten.

In diesem Zusammenhang bedauerten die Busfahrer, dass in dem Dankschreiben des Generaldirektors an das Personal der Busbetrieb nicht erwähnt wurde. In der Tat hatten die Busfahrer bei den damals herrschenden klimatischen Bedingungen sicherlich mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen und jeder der mit seinem Auto unterwegs war weiß einzuschätzen was es heißt, zusätzlich noch für die Passagiere die Verantwortung zu tragen.

Zur Rede gebracht wurden noch so manche Punkte wie zum Beispiel der Zustand der Halle in Echternach, die Probleme in Ettelbrück oder auch der vielerorts fehlende Zugang zu Sanitäranlagen.

Soviel zu den herausragenden Themen von denen einige die Delegierten sicherlich auch noch dieses Jahr begleiten werden, da sie ohne Zweifel das Potential zum Dauerbrenner haben.

Danach hielt Syprolux-Präsident Camille Brocker sein Referat, nicht ohne vorab der BU-Kommission und allen Mitgliedern für die geleistete Arbeit zu danken.

Angesprochen wurden soziale Probleme, der Zugang zum Beruf des Busfahrers, die Grundausbildung und die

Weiterbildung, der Tachygraph, die Videoüberwachung und anderes.

Auch dies sind alles Themen, die sicherlich noch in der BU-Kommission das eine oder andere Mal diskutiert werden müssen. Auf CFL-Ebene steht die Neuregelung der „Inaptitudes“ ins Haus, sowie die Schließung von Bahnhöfen, wo schon Tatsachen geschaffen worden sind. Der Syprolux hat hierzu mittels eines Infoblattes klar Stellung bezogen. Auf europäischer Ebene wird mit dem Recast das heißt mit der Zusammenfassung der paquets ferroviaires zu rechnen sein.

Nach diesem Ausblick richtete auch FCPT-Präsident Georges Bach einige Worte an die Mitglieder der BU-Kommission.

Der Verantwortliche des Schulungszentrums in Colmar-Berg, Marc Pannacci, gab einige interessante Informationen betreffend die alle 5 Jahre vorgesehene Weiterbildung der Busfahrer. Vorgesehen während der 5 Tage sind Stressbewältigung, Energiesparen, Reaktionsfähigkeit, Gesundheit, Tachygraph und Arbeitszeiten, sowie die neuen Technologien. Auch dies ein lehrreiches Referat für die Busfahrer, die sich dieser Weiterbildung über kurz oder lang unterziehen werden müssen.

Selbstverständlich blieb auch genug Zeit für Fragestellung und Diskussion. Alle anwesenden Mitglieder der BU-Kommission konnten ihre Probleme ansprechen, und es gibt deren leider viele, bevor der Abend bei einem gemeinsamen Abendessen seinen Abschluss fand.

Zu hoffen bleibt, dass die Delegierten bei der nächsten Generalversammlung in einigen Punkten Fortschritte vermelden können.

BU-Kommission



v.l.n.r.: Alex ALEGRIA, Claude MALGET (hier bei seiner Ansprache), Camille BROCKER



Marcel OBERWEIS

DIE RINGEISENBAHNVERBINDUNG IN UNSERER GROSSREGION

Lange galt die Eisenbahn als altmodisch, sie belegte den dritten Platz nach dem Automobil und dem Flugzeug in der Beliebtheitskala. Nach ihrer Entwicklung zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte sie alle Kontinente erobert, die Städte verbunden und den ländlichen Raum erschlossen, sie war schneller als die Kutsche, dieses „atout“ verlor sie jedoch gegen das Automobil und das Flugzeug im Lauf des 20. Jahrhunderts.

Dank des technischen Fortschritts und der Klimawandeldiskussion steht sie nunmehr vor der Renaissance. Einen hohen Komfort und die nötige Pünktlichkeit garantieren, stellen die Eckwerte dieses Wandels dar.

Die Hoffnung, man könne durch den weiteren Ausbau der Autobahnen die Vermeidung übermäßiger Stausituationen beseitigen, stößt an ihre Grenzen, dies nicht nur aus Gründen des Naturschutzes, sondern auch durch die wachsende Ablehnung seitens der Bevölkerung. Die Politik muss durch gezielte planerische und organisatorische Maßnahmen die vorhandenen Ressourcen und Verkehrssysteme optimieren.

Im Übrigen stellt, den wissenschaftlichen Forschungen zufolge, die Eisenbahn nicht nur das nachhaltigste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel, sie ist auch eines der sichersten Verkehrsmittel.

Unsere Grossregion – ein Laboratorium „par excellence“

Durch attraktive Angebote wird man den anstehenden Herausforderungen hinsichtlich der gesteigerten Mobilität über den Personennahverkehr in der Großregion begegnen. Die Intermodalität der einzelnen Verkehrsträger wird die Effizienzverbesserung herbeiführen und dies gemäß einer nachhaltigen Verkehrsstrategie. Die Großregion stellt einen dynamischen Ballungsraum mit 11,7 Millionen Menschen auf 67.000 km² dar. Sie ist gekennzeichnet durch eine hohe Fluktuation von 150.000 Pendlern aus den drei Grenzregionen. Die täglichen Engpässe und die hohen Staukosten zwingen die politisch Verantwortlichen, einen verbesserten Öffentlichen Personennahverkehr anzubieten.

Die Verwirklichung des einheitlichen Verkehrsverbundes für die Großregion muss aktiv in Griff genommen werden. Diese verfügt wohl über keine Großstadt, sie besteht vielmehr aus einem polyzentrischen Städtegebilde mit guten Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen. Die hohe Arbeitsplatzdichte im Kernland der Großregion: Luxemburg ruft die bekannten hohen Verkehrs- und Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr hervor. Um die Verkehrsflüsse besser zu gestalten, wurden bereits erste Schritte sowohl im

Eisenbahnwesen als in der Autobusflotte eingeleitet. Leider sprechen diese Angebote nur wenige Pendler an, laut den rezenten Informationen fühlen sich nur etwa 7 bis 9 Prozent angesprochen.

Der Ringzug im Taktverkehr

Um die Akzeptanz für die Eisenbahn zusätzlich zu erhöhen, wird seit geraumer Zeit über die Schaffung eines Ringzuges zwischen den Städten Luxemburg, Metz, Saarbrücken und Trier nachgedacht. Diese Zuggarnitur soll im Stundentakt die Städte miteinander verbinden und dies möglichst umsteigefrei, die einzelnen Fahrtauern werden sich somit beträchtlich verringern. Mit der Verwirklichung des Ringzuges werden wir den Bewohnern der Großregion die europäischen ICE- und TGV-Eisenbahnnetze näherbringen. Bei näherer Betrachtung der verschiedenen Streckenabschnitte erkennt man neben den vier Hauptachsen des Ringzuges Luxemburg-Metz-Saarbrücken-Trier auch noch die Querstrecke entlang der Mosel von Thionville nach Trier sowie die Verbindung von Thionville nach Freyming. Rezent wurde die Zugverbindung zwischen Longwy über Esch-Belval nach Thionville eingerichtet.

Eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen dieses ambitionierten Projektes liegt jedoch in der Verbesserung der jeweiligen Streckenabschnitte u.a. dem zweiglei-


sigen Ausbau zwischen Luxemburg und Trier. Parallel zu diesem Schritt muss die Harmonisierung der Tarifsysteme vorangebracht werden. Als Behinderung mag sich das Vorhandensein von unterschiedlichen Spannungen und Frequenzen auf den vier Eisenbahnverbindungen erweisen; Deutschland weist 15 kV Spannung mit 16 2/3 Hz und Frankreich und Luxemburg weisen 25 kV und 50 Hz auf. Es gibt jedoch Mehrsystemlokomotiven, welche auf diesen elektrifizierten Eisenbahnabschnitten verkehren können. Wenn die Sonntagsreden hinsichtlich der kollektiven Mobilität und Aktionen gegen den Klimawandel einen Sinn ergeben sollen, dann dürfen die Verantwortlichen keine weiteren Gegenargumente gegen diese Idee, die von vielen Menschen unterstützt wird, entgegenbringen.

Es kann nicht geleugnet werden und die Umfragen bestätigen dies, dass der Anreiz für die Eisenbahn überdies durch das Anlegen von großflächigem Park-and-Ride-Angebot an den hier angeführten Bahnhöfen erhöht wird. Es muss mehr Dauerparkraum für den Öffentlichen Personennahverkehrsbund bereitgestellt werden. Dieses attraktive Eisenbahnangebot soll das Zusammenwachsen in der Großregion im Sinne der Nachhaltigkeit fördern, eine „win-win“-Situation für alle.

Dipl.-Ing. Marcel Oberweis

QUESTION PARLEMENTAIRE

RÉPONSE DU MINISTRE DU RESSORT



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Entrée le:
03 DEC. 2010
1065

Monsieur Laurent Mosar
Président de la Chambre
des Députés
Luxembourg

Luxembourg, le 3 décembre 2010

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du règlement de la Chambre des Députés, je souhaiterais poser une série de questions à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures concernant la sanction de la Commission européenne en relation avec la ligne EuroCapRail sur le territoire luxembourgeois.


Les lignes à grande vitesse offrent aux citoyens européens un mode de transport écologique, sûr et confortable et ont permis d'augmenter considérablement la rapidité et la fréquence des trajets entre les centres économiques de l'Union européenne.

Or force est de constater que la Commission européenne a récemment sanctionné le Grand-Duché du Luxembourg pour les travaux de modernisation de la ligne EuroCapRail sur le territoire luxembourgeois. Elle a amputé sa subvention de 23.482.161 euros sur un total d'aide initiale de 27 millions euros parce que les travaux enregistrent un retard de plus de deux ans.

Dans ce contexte, j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

- Monsieur le Ministre peut-il me confirmer cette sanction de la part de la Commission européenne ?
- Quelles en seront les répercussions sur l'état d'avancement du projet prestigieux ?
- Est-ce qu'une telle décision ne va pas à l'encontre de la politique européenne des transports ferroviaires ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.



Marcel Oberweis
Député

Réponse de Monsieur Claude WISELER, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, à la question parlementaire No 1065 du 3 décembre 2010 de Monsieur le Député Marcel OBERWEIS

Par sa question parlementaire No 1065 du 3 décembre 2010, l'honorable Député Marcel OBERWEIS souhaite s'informer au sujet de la réduction de la subvention européenne dans le cadre du projet EuroCap-Rail.

Le projet EuroCap-Rail comporte sur le territoire luxembourgeois l'amélioration de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen ainsi que la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg. Afin de pouvoir profiter de l'intégralité du subside communautaire, ces deux projets devraient être réalisés avant la fin 2013 et sous condition de commencer les travaux au plus tard deux ans après la décision, soit en début 2010.

Or, la planification initiale, datant de 2007, ne s'est pas avérée réaliste.

La Commission européenne a marqué son accord pour prolonger jusqu'à la fin de l'année 2015 la période pendant laquelle les investissements seront subventionnés. A cet horizon, il est prévu de renouveler les postes directeurs situés sur la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen et de réelectrifier ladite ligne, tout en améliorant l'alimentation en énergie électrique.

La gare de Bettembourg sera préparée pour la venue de la nouvelle ligne envisagée. Ceci comporte le renouvellement et la modernisation des installations de signalisation, tout en remplaçant les postes directeurs existants ainsi que la suppression du passage à niveau n°4 situé à l'intersection de la ligne existante et la nouvelle ligne projetée. L'accord de principe relatif à ce projet a été donné par la Chambre des Députés suite au vote de la motion du 21 octobre 2010.

EINFÜHRUNG DES ZUGBAHNFUNKS AUF DEN CFL VOR 25 JAHREN – TEIL 2



RST-Streckenkarte wie sie dem CFL-Verwaltungsrat am 30.11.1981 vorgelegt wurde

Das Projekt für die Installation eines RST-Systems auf dem CFL-Netz wurde in der CFL-Verwaltungsratssitzung vom 30.11.1981 vorgestellt. Ein Jahr später, am 22.12.1982 bekam der Verwaltungsrat einen weiteren Bericht über das RST-Projekt vorgelegt. Unter Punkt 11 „Equippedement du réseau CFL de liaisons radio-sol-train“ hieß es folgendermaßen: „Le rapport détaillé concernant le projet de l'équipement du réseau de liaisons radio sol-train a fait objet d'un exposé de la Direction Générale au Conseil d'Administration en date du 30.11.1981 qui a remis cette question à la première séance de l'année 1982

Dans une lettre adressée fin décembre 1981 à M. le Ministre des Transports, les CFL ont exposé les problèmes en relation avec la conduite à un seul agent des trains de marchandises circulant sur des lignes à plus d'une voie“

Mitentscheidend für die definitive Einführung des RST-Verfahrens in Luxemburg war also auch eine vorherige Lösung des Problems zur Verabschiedung des Einmannsystems auf dem CFL Lok- und Triebwagenmaterial, eine aus Sicht der Gewerkschaften nicht unumstrittene Maßnahme. (Arrêté g.d. vom

23.6.1952 + Art.23 règlement g.d. vom 16.11.1978 - „...Chaque train doit comporter un nombre d'agents d'accompagnement suffisant pour la bonne exécution du service. Le nombre total d'agents de toute nature se trouvant dans un train doit être de deux au minimum sur les lignes à deux voies...“) Im Schreiben des Transportministers vom 14.12.1978 hieß es dann weiter: „... la réalisation des installations de sécurité et des moyens de communication sera une condition préalable à l'octroi de l'autorisation ministérielle requise...“ Auch mussten z.B. die RGE-Texte noch adaptiert und 1984 an den damaligen Transportminister weitergeleitet werden. Gemäß Projektvorlage war damals eine Personaleinsparung von 61 Zugpersonaleinheiten vorgesehen(im Endeffekt +4 Unterhaltspersonal + 4 Betriebspersonal -61 = 53 Einheiten).

Einmal vergeben, kamen die Installationsarbeiten vor Ort zügig voran. Von den 109 notwendigen Antennenkonstruktionen, deren Höhe je nach Beschaffenheit der Umgebung variierte, waren anfangs April 1984 bereits die Hälfte montiert worden, so dass man mit der Installation der Funkausrüstung beginnen konnte. Bereits in der Sitzung der CFL-Dienststellenleiter vom 10.7.1984 konnte der baldige Abschluss der Installationsarbeiten bekannt gegeben werden: „Les travaux CFL concernant les mâts d'antenne, l'implantation de guérites, les raccordements électriques ainsi que les lignes de transmission sont pratiquement achevés.

La Société BELL TELEPHONE MANUFACTURING COMPANY, adjudicataire de la fourniture, du montage et de la mise en service des équipements radio sol-train a présenté un nouveau planning prévoyant l'achèvement de ses travaux pour le mois de mai 1985“ Gemäss Art. 22 des Lastenheftes hatte das RST-System gegen Mitte 1985 auf dem gesamten CFL-Netz einsatzfähig zu sein.

Neben einer provisorischen Inbetriebnahme des Zugfunks in ortsfesten

Betriebsstellen der Bahnhöfe wie z.B. in Luxemburg am 12.3.1985, Ötringen am 13.3.1985, wurde 1985 auch Fahrzeugmaterial mit den von der Firma BELL am 09.5.1985 gelieferten mobilen RST-Funkstationen ausgerüstet. Im Anschluss daran wurden die E-Lok 3601 und die Diesellok 1807 mit mobilen RST-Geräten ausgestattet und einer Testphase(essais en ligne) unterworfen, wobei anfangs Qualitätsanomalien in der Übertragung festgestellt wurden, die seitens der Dienststelle IF behoben werden mussten. Die vorgesehene Testphase sollte vom 1.12 bis 31.12.1985 dauern. Die definitive Einsatzfähigkeit des RST-Systems war zwischen dem 1. Januar und 28. Februar 1986 vorgesehen, allerdings unter Beibehaltung des Begleitpersonals(agent d'escorte) bis zum 1. März 1986. Nach Abschluss aller prozeduralen Vorgaben sowie der nachfolgenden Testphase von 1985/86, war der Zugbahnfunk(RST) quasi in Luxemburg eingeführt. Die offizielle Aufnahme des RST-Verfahrens auf den CFL erfolgte demnach in 1986.

Das feste RST-Netz war unterteilt in 4 Bezirke deren Zentren sich aus betrieblichen Gründen(Belval-Usines z.B. war ausgewählt worden im Hinblick auf die Verlagerung der Linie Petingen-Esch), in Luxemburg (RL-Kanal 65), Ötringen (Roe Kanal 63), Belval-Usines (Rbu-Kanal 66) und Ettelbrück (Reb-Kanal 62) befanden. Daran angeschlossen waren die respektiven Linienbetriebsstellen. Die betreffenden Zentralen funktionierten auf verschiedenen Frequenzen. Alle Gespräche mussten über die Regulatorleitstelle(poste central) laufen, welche als einzige Direktansprechstelle von einem Fahrzeugführer resp. in der Anfangsphase von einem Zugführer erreicht werden konnte. Die Funktion eines Regulators stand unter der Oberhoheit der Permanence. Gespräche vom Fahrzeug aus an die Permanence, Bahnhöfe, Fahrdienstleiter mussten über den Regulator laufen.

Die normalen Verbindungen funktionierten im sogenannten Duplex-Verfahren, analog zu Telefongesprächen.

Das installierte System war sicher und anpassungsfähig, mit zahlreichen Vorzügen wie Selektivruf, codierte Mitteilungen, Simplexbetrieb um lokale direkte Verbindungen in den Bahnhöfen mit dem Fahrdienstleiter, dem Rangierdienst zu ermöglichen ohne über die Zentralstelle zu laufen usw. Um jegliche Verwechslung auszuschließen sollte jede Verbindung auf zwei Teilnehmer beschränkt bleiben. Für den Interpenetrationsbetrieb mit den Nachbarnetzen hatte die UIC besondere Richtlinien (fiches UIC) herausgegeben.

Nach Inbetriebnahme gab es insgesamt 64 feststehende Stationen auf 211,8 km Hauptlinien, was etwa einer durchschnittlichen Entfernung von 3.3 km zwischen zwei Feststationen entsprach. Das RST-System bestand einmal aus feststehenden Anlagen längst der Eisenbahnstrecken wie Zentralstellen mit Kommandopult pro Bezirk, feststehenden Stationen auf freier Strecke mit Sender, Empfänger und Antenne, sowie zweiadrigen Kabelpaaren (lignes de modulation), zum andern aus Empfänger/Sender Anlagen auf dem Zugmaterial.

A. Schilling – Schluss folgt.



Antennenmontage durch CFL-Personal

MEHR ALS NUR DIE „GËLLE FRA“

So war ein Artikel in der Sonderbeilage des Luxemburger Wort vom 21. Januar 2011 zur „Gëlle Fra“ Ausstellung in Niederkerschen überschrieben. Dass dies so war, davon haben sich in den letzten Wochen mehr als 36000 Besucher an Ort und Stelle überzeugen können.

Die meisten Besucher der Ausstellung waren erstaunt, wie vielseitig und vielfältig das Schaffen des Künstlers war. Die größte Aufmerksamkeit wurde natürlich der „Gëlle Fra“ zuteil.

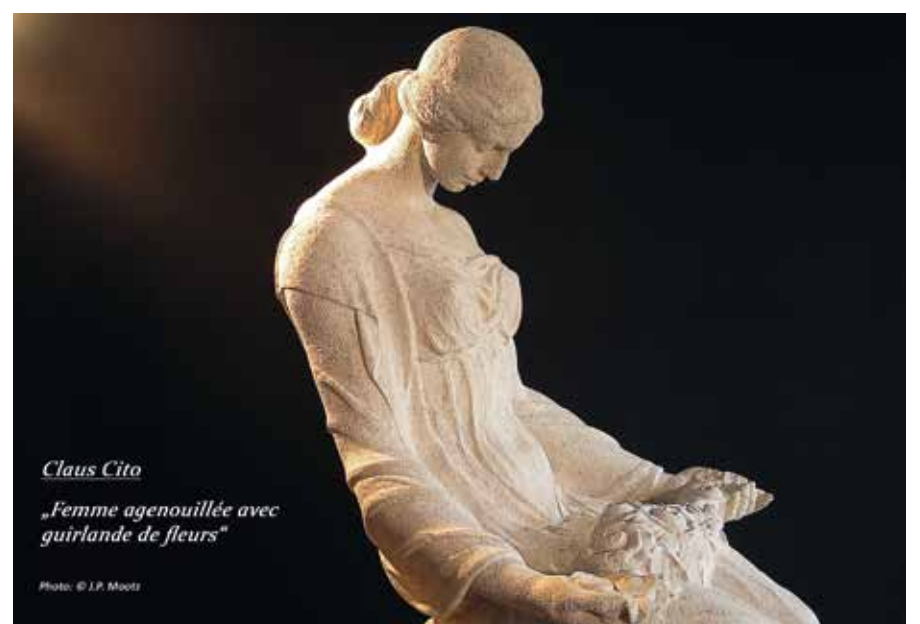
Nicht zu übersehen war aber auch das im Eingangsbereich der Ausstellung stehende Werk: „Femme agenouillée avec guirlande de fleurs“. Diese Skulptur wurde 1926 für das Grabmal der Familie Logelin in Differdingen geschaffen. Hergestellt aus Stein von Euville,

in der Nähe von Nanzig. Dieser Stein wird hier seit Jahrhunderten abgebaut. Benutzt wurde er für viele öffentliche Bauten in Frankreich und im Ausland, aber auch von vielen Bildhauern für die Herstellung ihrer Werke.

Diese Skulptur hat mir persönlich sehr gut gefallen. Hier konnte man ganz aus der Nähe sehen, mit wie viel Gefühl für Proportionen und Liebe zum Detail Claus Cito gearbeitet hat.

Die Gemeinde Niederkerschen als Heimatort von Claus Cito, konnte dieses Kunstwerk erwerben. Frisch restauriert wird es seinen Platz auf der neu geschaffenen „Place Claus Cito“ in Niederkerschen finden.

In dem Faltblatt „Circuit Claus Cito“, herausgegeben von der „Agence luxembourgeoise d'action culturelle mit



der Unterstützung der Gemeinde Niederkerschen und des Kulturministeriums sind viele Orte aufgeführt, in denen

das eine oder andere Werk des Künstlers zu finden ist.

Jean-Pierre Mootz

RÉFORME DE L'ASSURANCE ACCIDENT –

COMMUNICATION DE L'AAA DU 01-02-11 (SOURCE NEWSLETTER 01/2011)

1. Introduction

Avec la réforme de l'AAA, l'administration a poursuivi l'objectif d'adapter la législation au monde du travail actuel en créant un système d'indemnisation plus transparent et plus équitable tout en maintenant les principes fondamentaux de l'assurance accident c'est-à-dire:

- l'adhésion obligatoire de tous les employeurs à l'AAA,
- le financement exclusif de l'AAA par les employeurs et pas de cotisations à charge des salariés,
- l'exclusion d'un recours judiciaire contre l'employeur en cas d'accident sauf condamnation pénale pour avoir provoqué l'accident intentionnellement,
- l'indemnisation automatique des victimes d'accidents ou de leurs ayants droit sans procédure judiciaire et sans preuve d'une faute imputable à l'employeur,
- l'indemnisation systématique et générale par l'AAA des victimes d'accidents du travail/de trajet ou de maladies professionnelles sauf faute grave du salarié ou condamnation pénale,
- l'indemnisation semi-forfaitaire et exclusion du droit commun de la responsabilité.

2. Nouvelles prestations en faveur de l'assuré

L'indemnisation forfaitaire est remplacée par de nouvelles indemnisations individualisées tels que perte de salaire et préjudices extrapatrimoniaux.

Désormais, la réparation peut comprendre plusieurs prestations que vous pouvez consulter sur le site Internet sous <http://www.aaa.lu/aaa/prestations/>.

3. Dégâts matériels

3.1. Dégâts matériels accessoires

Le plafond d'indemnisation fixé antérieurement à 2,5 fois le salaire social minimum (SSM) a été abandonné en ce qui concerne les dégâts matériels accessoires auxquels peut avoir donné lieu l'accident, mais l'existence d'une lésion corporelle, sauf en cas de dommages aux prothèses, continue à être exigée pour se voir indemniser par l'assurance accident.

3.2. Dégâts matériels au véhicule

En ce qui concerne le dégât causé au véhicule utilisé au moment de l'accident, l'exigence d'une lésion corporelle a été abandonnée et l'ancien seuil de 2,5 fois le salaire minimum a été remplacé par un plafond d'indemnisation fixé à 5 ou à 7 fois le salaire minimum suivant qu'il s'agit d'un accident de trajet (5x le SSM) ou de travail (7x le SSM) avec en contrepartie l'introduction d'une franchise fixée à 2/3 du salaire social minimum.

A noter que désormais seuls les dégâts aux véhicules automoteurs provenant d'accidents survenus sur la voirie publique seront indemnisés.

4. Prévention

En matière de prévention, 2 nouveautés méritent d'être soulignées:

- les «prescriptions de prévention» ont été abolies au 01.01.2011 et seront remplacées au cours de l'année 2011 par des «recommandations de prévention» qui ne seront plus susceptibles de sanctions par l'AAA,
- le service de prévention se consacrera davantage au conseil des entreprises. Il continue cependant à effectuer des contrôles dans les entreprises et peut dorénavant, en cas de constatation d'infractions graves aux lois et règlements en matière de sécurité et santé au travail, porter plainte auprès du parquet luxembourgeois.

Pour plus d'informations, veuillez consulter le site Internet sous <http://www.aaa.lu/prevention/index.html>.



NOTE À TOUS LES SERVICES

Objet: Emoluments du personnel.

Lors de l'établissement des états de solde du mois de février 2011, le Service Ressources Humaines tiendra compte, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2011:

- mesures fiscales relatives à la crise financière prévues par la loi du 17 décembre 2010 avec notamment:
 - l'introduction d'un nouveau prélèvement sur les salaires et les pensions, la contribution de crise. Le taux de cette contribution est fixé à 0,8 pour cent. L'assiette est la même que celle servant au calcul de la contribution dépendance sauf que l'abattement mensuel opéré correspond au salaire social minimum en entier (1.757,56 €)
 - une augmentation de l'impôt de solidarité (contribution au Fonds pour l'emploi) qui passe de 2,5% à 4%
 - l'introduction d'un nouveau taux d'imposition maximal de 39% qui s'ajoute à la tranche maximale actuelle de 38%
- du relèvement de 0,1% des taux de cotisation en matière d'assurance maladie fixés dorénavant :
 - pour les assurés de l'Entraide Médicale des CFL à 2,80%
 - pour les assurés de la Caisse Nationale de Santé à 3,05%
- du nouveau salaire social minimum (244,16 € indice 100) avec pour conséquence un relèvement du plafond cotisable et une légère diminution de l'assiette cotisable pour l'assurance dépendance (l'abattement mensuel prévu dans le cadre du calcul de la contribution dépendance passe de 431,20 € à 439,39 €).
- de la nouvelle valeur du facteur d'ajustement (1,392) entrant en ligne de compte dans la détermination des montants bruts des pensions (augmentation de 0,95%).

La présente est à porter à la connaissance de tout le personnel par la voie la plus appropriée.

Le Chargé de Gestion,(s) N. BOLLENDORFF

Transport

L-1351 Luxembourg
13, rue du Commerce
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr. 1289
Telefax: 22 67 09
B.G.L. LU52 0030 0455 8529 0000
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:
saint-paul luxembourg.

Organe bimensuel officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transports et à la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne.

La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés.

Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet

Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 15 mm et maximum de 30 mm. **0,35 €**

1) Annonces

Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 60 mm. **0,11 €**

Mitglied der A.P.P.L.



Association de la
Presse Périodique
Luxembourgeoise

Der Punktwert-Index 719,84

Seit dem 1. Juli 2010 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 16,7748 €. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (419,37 €) und einem Maximum von 29 Punkten (486,46€).

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 15,4329 €
Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 16,0282 €.
Für den Hilfskader: 15,8841 €

**Der nächste
„Transport“
erscheint am
04. März 2011**

**Redaktionsschluss
ist der 24. Februar 2011**

**(Nach diesem
Datum können keine
Artikel mehr
angenommen werden)**