

## SYPROLUX EHRT SEINE LANGJÄHRIGEN MITGLIEDER



Foto: Josy Hansen



Camille BROCKER

**A**uch wenn ich mich eventuell der Kritik aussetze, mich zu sehr auf europäische Politik zu fokussieren, so bin ich doch der Meinung, dass die momentanen Vorgänge in der EU mit Sicherheit einen direkten Einfluss auf das Sozialleben hier zu Lande haben. Denn Luxemburg ist keine Insel und schon gar keine der Glückseligen, denn die Brüsseler Beschlüsse haben weitreichende Konsequenzen, auch auf unseren Alltag und unser Portmonee. In erster Linie stellen wir uns natürlich die Frage, wie die EU in die momentane Schieflage geraten konnte. Hierüber ist zwischenzeitlich in ganz Europa ein Streit unter Experten ausgebrochen und als „Normalsterbliche“ haben wir keine andere Wahl als diesem bunten Treiben zuzuschauen und uns unsere eigene Meinung zu dem Ganzen selbst zu bilden. Einer der Gründe könnte Sonderzweifel auch der ambitionierte Entschluss der Politiker gewesen sein, aus der Wirtschaftsunion eine politische und Währungsunion zu machen, mit dem Ziel eine gemeinsame Wirtschaftspolitik zu betreiben. Leider oder man kann fast sagen, „Gott sei Dank“ haben die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschafts-

### Rolle rückwärts!

krise, die seit nunmehr 2008 tobt, die Schwachstellen im System aufgedeckt und diejenigen unter den Mitgliedsstaaten entlarvt, die es seit der Einführung der gemeinsamen Währung, nicht so genau mit den Spielregeln nahmen. Diese Versäumnisse rächen sich jetzt auf eine grausame Art und Weise und engen den Handlungsspielraum sämtlicher EU-Mitgliedsstaaten, besonders aber den der klammen Mitgliedsstaaten drastisch ein. Nach dem jüngsten Fiasco in Griechenland scheint die europäische Finanz- und Wirtschaftspolitik nun voll und ganz aus dem Ruder zu laufen. Momentan können wir nur über die Beweggründe, die den griechischen Regierungschef zu der geplanten Volksabstimmung drängten und von denen er sich in der Zwischenzeit ja schon wieder distanzierte, spekulieren. Zum Einen könnte es die ausweglose Situation und der Druck der Straße gepaart mit der Einsicht, dass die augenblickliche Situation zu verfahren ist, gewesen sein. Papandreou wollte zu einem gegebenen Zeitpunkt den Weg über die demokratische Legitimierung wählen. Meines Erachtens eine späte Einsicht, wenn wir uns an unzähligen Szenen im Fernsehen erinnern, wo unschuldige Menschen von der Polizei niedergeknüppelt wurden, dies nur weil sie verzweifelt sind über das Schicksal das sie ereilt hat. Ein ähnliches Schicksal hat zwischenzeitlich, wenn auch nicht mit der selben Härte, ebenfalls andere Demonstranten in Spanien, Portugal und Italien ereilt. Die Zahl der sogenannten „Wutbürger“ in der EU wächst ständig. Dies sollte vor allem die Politiker zum

Nachdenken bewegen. Kommen wir aber noch einmal auf die ursprünglichen Beweggründe des griechischen Regierungschefs zurück. Man könnte auch leicht dem Gedanken verfallen, dass er und seine Regierung, die europäische Kommission, die in seinem Land nur noch wenig Ansehen genießt, voll auflaufen lassen wollte. Denn bis jetzt hat er fast das Maximum an Finanzspritzen sowie einer Halbierung der Staatsschulden der Privatbanken eingefahren. Nach einem Nein seiner Landsleute im vormals geplanten Referendum wäre der Ausstieg aus dem EURO unumgänglich geworden und er hätte Sonderzweifel ein erträgliches Geschäft gemacht, denn es wäre wohl niemand auf den Gedanken gekommen, die im Rahmen des Rettungsschirms überwiesenen Gelder zurückzufordern. Da lob ich mir die Haltung der Finnen. Hinzu wäre gekommen, dass Griechenland von den Auswirkungen eines rein negativen Katastrophen-Föderalismus, der im Notfall bestimmte Staaten unter Vormundschaft stellt und sie ihrer Souveränität beraubt, wahrscheinlich verschont geblieben wäre. Irgend jemand muss der Angela und dem Nicolas geflüstert haben, dass der Grieche beabsichtige sich mit einem Teil des Rettungsschirms aus dem Staub zu machen. Denn nicht ohne Grund machte sich Nicolas auf die Socken, um dem flüchtenden Papandreou noch vor dem Ziel ein Bein zu stellen und ihn zum Umdenken in Sachen Referendum zu bewegen.

Wäre der Coup geglückt, hätte Griechenland einen neuen Helden gehabt,

der das Land in die Wiege der Demokratie zurück geführt hätte und die EU stünde jetzt vor einem zerfledderten Rettungsschirm und dem Abgrund. Es wäre vielleicht nicht schlecht zu wissen ob der vermeintliche Rettungsschirm auch Fallschirmeigenschaften hat.

Wir wollen uns hier nicht vorstellen, was sonst noch zu erwarten gewesen wäre. Eines steht jetzt schon fest: das Vertrauen der Bürger in die EU-Führungsmannschaft ist im freien Fall. Es bleibt nur zu hoffen, dass endlich ein Durchbruch in Sachen EURO-Krise gelingt!

Im Ernst! Es wird höchste Zeit, dass sich Experten und Politiker bewusst werden mit wessen Geld sie da handeln – nämlich mit dem der Lohn- und Gehaltsempfängern, denen zum Thema Finanzkrise eines einfällt, wenn sie am Ende des Monats einen Blick auf ihren Kontostand werfen. Nämlich: „Wie komme ich über die Runden!“ Hier handelt es sich weder um Anleger noch Investoren.

C. BROCKER

### Sie lesen in dieser Nummer

- 2 Europa im Blickpunkt
- 3 FCPT/SYPROLUX News
- 4 Stichwort: ETCS
- 5 Sektionen
- 6-7 CFL-Tochterunternehmen
- 8 Jubilarenehrung



„EUROPA“ IM BLICKPUNKT

„CONNECTING EUROPE“



Georges BACH

Europa macht bekanntlich im Moment eine sehr schwierige Phase durch. Zu der Schuldenkrise einiger Mitgliedstaaten hat sich infolge von unkoordinierten, zögerlichen, ja zum Teil sogar chaotischer Ausführungen und Handlungen einiger europäischen Spitzenpolitiker eine regelrechte Vertrauenskrise nicht nur auf den Finanzmärkten, sondern was viel schlimmer ist, innerhalb der europäischen Bevölkerung installiert. Absolut verständlich ist denn auch die Empörung, sind die Reaktionen der Bürgerinnen und Bürgern, besonders in den von der augenblicklichen Austeritätspolitik betroffenen Ländern. Doch bei allem Verständnis für die gegenwärtige, schwierige Lage, es muss dennoch konsequent an der Zukunft gearbeitet werden, will man nicht in ein paar Jahren gegenüber anderen abgehängt sein, bedeutet doch Stillstand ganz schnell uneinholbaren Rückstand.

Ein Weg zum Ausweg aus der Krise sind sicherlich Investitionen in Infrastrukturprojekte. So hat die Kommission kürzlich denn auch ein sehr ambitioniertes Projekt vorgelegt. Unter dem Motto „Connecting Europe“ will man, trotz Schuldenbegleichung und Haushaltssanierung in einzelnen Mitgliedstaaten, insgesamt 50 Milliarden Euro für die „trans-europäischen“ Netze ausgeben. Gezielte Investitionen in Verkehrs- und Energietrassen sowie in digitale Netze sollen den Binnenmarkt vervollständigen und für Wachstum und Arbeitsplätze sorgen. Um dies bewerkstelligen zu können sollen „Europa 2020 Projektanleihen“ sogenannte „Projekt-Bonds“ aufgegeben werden. Nach dem Willen der Kommission sollen die sogenannten „Projekt-Bonds“ wie Risikoversicherungen für Geldgeber funktionieren. Damit könnten Investitionen in Infrastrukturprojekte befördert werden, die zwar langfristig Gewinn abwerfen, kurzfristig aber Risiken während der Bauphase oder in den ersten Betriebsjahren mit sich bringen, wie es im Vorstellungspapier der Kommis-

sion heisst. Angelockt werden Renten- oder Versicherungsfonds. 20% ihres Ausfallrisikos sollen durch Projekt-Bonds abgesichert werden. Durch diese Initiative soll der Fremdkapitalmarkt, der derzeit kaum für Infrastrukturinvestitionen genutzt wird als wichtige Quelle wieder geöffnet werden.

31,7 Milliarden Euro sollen für die Schaffung fehlender Verkehrsverbindungen und der Beseitigung von Engpässen vorgesehen werden, davon 10 Mrd Euro im Rahmen des Kohäsionsfonds für Verkehrsprojekte innerhalb der schwächeren Regionen. Ein intaktes Verkehrsnetz ist für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes von grundlegender Bedeutung. Die Verkehrssysteme haben sich allerdings traditionell nach Maßgaben nationaler Erfordernisse entwickelt. Der EU kommt bei der Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten eine entscheidende Rolle zu. 83 der wichtigsten Häfen und 37 Flughäfen sollen an Eisenbahn- und Straßennetz angeschlossen werden. Des Weiteren sollen 35 bedeutende grenzüberschreitende Vorhaben verwirklicht werden.

Im Energiesektor sollen als Beitrag zur Erreichung der Energie- und Klimaziele bis 2020 9,1 Mrd Euro investiert werden. Der Energiebinnenmarkt wird sich durch eine bessere Vernetzung weiterentwickeln, was u.a. die Versorgungssicherheit erhöhen wird.

Des Weiteren sollen 9,2 Mrd Euro zur Förderung von Investitionen in schnelle und sehr schnelle Breitbandnetze sowie für europaweite digitale Dienste zur Verfügung gestellt werden. Dadurch sollen Bürger und Unternehmen noch schnellere Internetverbindungen bekommen. Außerdem sollen Infrastrukturen von öffentlichem Interesse ausgebaut werden um z.B. Öffentliche gesundheitsdaten, elektronischer Identitätsnachweis usw. zu fördern.

Neue Leitlinien, sowohl im Verkehr (TEN-V) als auch für transeuropäische Telekommunikationsdienste werden bzw. wurden kürzlich vorgestellt und werden uns die nächsten Monate ganz intensiv beschäftigen. Wenn auch die Partnerschaften zwischen privaten und öffentlichen Vorhaben skeptisch zu sehen bleiben ( öfters geht der Profit an Privatunternehmen während der Öffentlichkeit die Nachfolgekosten bleiben) so sollten in Zeiten von knappen Kassen diese Vorschläge dennoch nicht leichtfertig abgetan werden. Mit Sicherheit werde ich noch öfters die Gelegenheit haben auf diese sehr zukunftssträngige Projekte zurück zu kommen.

Georges BACH

„CHEMINOTS PHILATÉLISTES“ ZU BESUCH BEI GEORGES BACH IM EUROPAPARLAMENT



Der luxemburgische Europa-Abgeordnete Georges Bach (CSV) empfing am Dienstag, dem 25. Oktober 2011 die „Cheminots Philatélistes“ im Europaparlament in Straßburg. Hier hatte die Gruppe die Möglichkeit, einen Einblick in die Arbeitsweise des Europaparlamentes zu erlangen und mit Georges Bach, selbst ehemaliger Eisenbahner, über dessen Arbeit als EU-Parlamentarier zu diskutieren. Anschließend konnten die Besucher von der Zuschauertribüne aus mitverfolgen, wie die 736 Parlamentarier im Plenarsaal über eine Vielzahl von Dossiers abstimmen, unter anderem über einen Bericht zum Thema Mobilität und Integration von Menschen mit Behinderungen. Eugène Lanners, Präsident der „Cheminots Philatélistes“, bedankte sich im Namen der Gruppe für den herzlichen Empfang und überreichte Georges Bach als Andenken das, von den „Cheminots Philatélistes 61 Luxembourg“ veröffentlichte Buch zum 50-jährigen Jubiläum der Elektrifizierung der CFL.

EINLADUNG ZUR SANKT NIKOLAUSFEIER

Am Dienstag, dem 29. November 2011 findet im Festsall Nic. Braun der Gemeinde Hesperingen (474, route de Thionville)

eine von der Sektion Luxemburg in Zusammenarbeit mit dem SYPROLUX-Kinderferien- und Sozialwerk organisierte Nikolausfeier statt. Hierzu sind Kinder und Enkelkinder ( bis zum Alter von 9 Jahren) aller Mitglieder des SYPROLUX herzlich willkommen. Für sie und ihre Begleitung stehen Musik und Gesang, Spiele, Face-painting sowie der Besuch vom Sankt Nikolaus mit seiner Begleitung auf dem Programm. Diese Feier erlaubt es Groß und Klein bei einem Getränk oder bei Kaffee und Kuchen einen gemütlichen, entspannten Nachmittag unter Freunden zu verbringen.

Die Feier beginnt um 15:00 Uhr und wird gegen 18:30 Uhr zu Ende sein. Anmeldungen bitte bis zum 24. November 2011 tätigen.

Anmeldung wahlweise bei:

WEIS Viviane  
26, rue de l'école  
L-8353 GARNICH

FRANCK Georges  
171, route de Cessange  
L-1321 LUXEMBOURG



AM SAMSTAG, DEN 26. NOVEMBER 2011  
AUSSERORDENTLICHER FCPT-KONGRESS

08.15 Uhr: Eröffnung durch den FCPT-Präsidenten Georges Bach

DELEGIERTENTAG DER EISENBAHNER

08.30 Uhr: Eröffnung durch den SYPROLUX-Präsident Camille Bocker

14:00 Uhr: Ordentliche Generalversammlung der FCPT/SYPROLUX-Mutuelle  
Berichte unserer Gewerkschaftskommissionen:

15.30 Uhr: Zukunftsprogramm Gewerkschaftlicher Forderungskatalog durch den neugewählten SYPROLUX-Präsidenten

Annahme einer Resolution

Grußwort des neugewählten FCPT-Präsidenten

16.30 Uhr: Schlusswort des SYPROLUX-Präsidenten

Die Anmeldung zum außerordentlichen Kongress und Delegiertentag soll bis zum 18. November erfolgen.

ANMELDUNG ZUR SANKT NIKOLAUSFEIER

Name des Mitgliedes: .....

Anzahl der Teilnehmer:

- Kinder: .....
- Erwachsene: .....
- Name und Vorname der teilnehmenden Kinder:

.....  
.....  
.....  
.....

Unterschrift: .....



# SYPROLUX – NEWS

24. + 25.11.2011

SYPROLUX-Präsident Camille Bocker und 1. Vize-Präsident Jean-Paul Schmitz nehmen an einer ETF-Sitzung der Sektion Eisenbahn in Riga teil.

26.11.2011

In Vertretung von Jean-Paul Schmitz nimmt Generalsekretärin Mylène

Wagner-Bianchy an der Verwaltungsratssitzung der CFLcargo teil.

31.10.2011

Am Nachmittag findet eine Sitzung der CFLcargo-Kommission im Generalsekretariat statt.

02. + 03.11.2011

Viviane Weis nimmt an einer Sitzung der ETF in Brüssel teil.

04.11.2011

Jean-Paul Schmitz und Mylène Wagner-Bianchy treffen sich mit den Kollegen des Landesverband zwecks

Vorbereitung einer nächsten Sitzung bei der CFLcargo kommende Woche.

MWB



## ENOUGH IS ENOUGH! RIGA RESOLUTION



Young workers attending the first ETF Young Transport Workers' Conference in Riga on 26 and 27 September, consisting of delegates from more than 25 countries, believe that international youth work of the ETF does not meet the requirements and the expectations of European young transport workers.

We believe that the situation on the labour markets has changed drastically in the last 20 years. As workers of the 21st century, we experience the effects of neo liberalism and deregulations in a way that the trade union movement has not been able to address. Precariousness, short-term contracts, sub-contracting and union busting are everyday phenomenon that we meet, and the lack of strong collective agreements and unions to back these up is obvious. The dismantling of the public sector and the change from a European production economy to a service economy have also largely passed the unions by when it comes to real actions and real results.

We express our solidarity with all colleagues and activists and supporters who actively resist the process from this criminal policy. From the perspective of European youth, we note that a „generation of hopelessness“ is created, which is neither getting the political nor the social attention. The consequences of this disregard for the young generation are reflected in anger and grief. The best example is the protest in England, which was partly covered by the media as if there were no political reasons behind the riots. Other examples are the protests in Greece, Spain, Portugal and France. „The Arab spring“ and the African union movements are giving us new hope when it comes to actively changing the situation, and they are leading the way when it comes to fruitful solutions.

We therefore asked ourselves if we can believe that the unions are working in the right direction, and the answer must be that we are deeply worried that this is not the case.

Our demands are that the perspective of young workers are placed in highest priority by the ETF, and that we are given sufficient human and financial resources and support in our struggle for a fair and sustainable transport sector in Europe. The task ahead of us is huge, but the gain is bigger, and with the experience of the established union representatives together we can meet up to change the direction and the road ahead.

## ENOUGH IS ENOUGH!

We therefore demand

- A proper debate on this resolution is held in the ETF Executive Committee meeting of 9 and 10 November 2011;
- The ETF Secretariat sends the Riga resolution to its affiliates for consultation;
- The ETF Executive Committee calls the ETF affiliates to set up a youth structure within the trade union and provide the proper financial resources to do so;
- To receive the support for setting up a campaign to give the European young transport workers a voice;
- A permanent youth structure is created within the ETF.

The ETF Executive Committee's support for these demands would allow the ETF young transport workers to commit to take part in the fight for a Europe in which the workers' voice is heard, respected and taken into account.

We ask the ETF Executive Committee and affiliated unions to give proper follow-up of this resolution.

**1st ETF Young Transport Workers Conference  
Riga, 26-27 SEPTEMBER, 2011**

## JUNGE ARBEITNEHMER SETZEN ZIELE FÜR DIE GEWERKSCHAFTEN



Isabelle FABER

Fast 80 Teilnehmer aus 30 verschiedenen Ländern nahmen an der ersten ETF Youth Konferenz teil, welche im Rahmen des EU-geförderten Projektes Transunion am 26. und 27. September in Riga (Lettland) stattfand, um das Ergebnis der vorhergehenden Seminare zu präsentieren. Die teilnehmenden jungen Arbeitnehmer nutzten diese Gelegenheit um gewerkschaftliche Ziele zur Verbesserung der Jugendstrategien vorzuschlagen und verabschiedeten die RIGA-Resolution in welcher gefordert wird, dass die ETF den Perspektiven der jugendlichen Arbeitnehmern die höchste Priorität einberäumt.

Eingangs stellte Ingo Kuhlbrodt die vorläufige Resultate der Online-Umfrage über junge Arbeitnehmer im Verkehrssektor vor. Ingo Kuhlbrodt ist externer Experte im Bereich „Junge Transportarbeiter“ im Projekt Transunion. Die Umfrage hat zum Ziel ein klares Bild über die Situation sowie bewährte Praktiken zu sammeln um mehr junge Arbeitnehmer für den Verkehrssektor sowie für die Gewerkschaften zu gewinnen. Die Fragebögen werden noch bis Ende 2011 online verfügbar sein.

### Diskussion über Jugend-Strategien

Die Teilnehmer aus den vorherigen Seminaren in Madrid und Berlin präsentierten das Ergebnis der Gruppenarbeiten. Kernfragen, Herausforderungen, sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden behandelt und diskutiert. Tomasz Jasinski, Präsident des ETUC Youth Committee war eingeladen um Ideen für Jugend-Strategien mit uns auszutauschen.

Nachmittags wurden die Empfehlungen für den Europäischen Sektorellen Sozialdialog vorgestellt. Abends stand ein Abendessen mit Debatte auf dem Programm. Junge Arbeiter aus

verschiedenen ITF Regionen waren eingeladen um einen Austausch über Realitäten und Strategien außerhalb Europas zu erlangen.

### Eine dauerhafte ETF Jugend-Struktur – es geht voran

Am zweiten Tag wurde hauptsächlich darüber diskutiert, was Gewerkschaften unternehmen müssten, um den Transportsektor, sowie auch die Gewerkschaften selbst für junge Arbeitnehmer attraktiver zu gestalten.

Die jungen Arbeitnehmer nahmen die RIGA Resolution einstimmig an, in welcher die Folgen der Finanzkrise für junge Arbeitnehmer in Europa, sowie die mangelhaften Lösungsvorschläge und Antworten der Gewerkschaften angeprangert werden. Die Resolution welche eine permanente Jugendstruktur in der ETF fordert wird im November dem ETF-Executive Komitee vorgelegt.

Durch die Organisation dieser ersten Konferenz für junge Transportarbeiter hat die ETF einen weiteren Kongressbeschluss von 2009 realisiert. Die Umsetzung des Bereiches „Jugend“ im Transunion Projekt und die Gründung des ETF Netzwerkes für junge Arbeitnehmer schaffen die richtigen Voraussetzungen für eine bessere Einbindung der Jugend in die ETF-Strukturen. Die ETF will die aktive Beteiligung der jungen Arbeitnehmer bei gewerkschaftlichen Aktivitäten erhöhen und somit die Transport- und Verkehrsgewerkschaften attraktiver für junge Arbeitnehmer gestalten.

Transunion ist ein EU-gefördertes Projekt mit einer Laufdauer von 15 Monaten. Ziel ist es die Verkehrsgewerkschaften auf Veränderungen vorzubereiten, damit sie besser auf die Herausforderungen des Klimawandels sowie der Notwendigkeit mehr weibliche und junge Arbeitnehmer für den Verkehrssektor und für die Gewerkschaften gewonnen werden können. Die Tagungsunterlagen und die Transunion Broschüre kann man über die ETF-Website herunterladen. Das Projekt kann man jedoch auch online bei Facebook oder Twitter verfolgen.

**Isabelle FABER**  
Jugendbeauftragte



# STICHWORT: ETCS (EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM) – TEIL 1

Im November 1999, entschied der CFL/Verwaltungsrat das gesamte CFL/Schienennetz, samt gesamten Fahrmaterial mit dem System ETCS auszurüsten. Die CFL ist somit die erste europäische Eisenbahn, welche Ihre Infrastruktur und ihr Material mit dem Geschwindigkeitskontrollsystem ETCS ausgerüstet hat.



Am 20. Oktober 2011 wurde dieses Projekt der Presse zu ersten Mal im Detail präsentiert. Zusammen mit Vertretern von Thales stellten die CFL-Verantwortlichen das Ziel dieses Systems, die Handhabung, die Informationsverarbeitung der Daten, sowie die technische Ausstattung von Infrastruktur und Zugmaterial vor Ort im Bahnhof und auf der Zugstrecke Wasserbillig vor.

### Woher kommt das ETCS eigentlich?

1992 kam es zur Unterzeichnung des so genannten «Maastricht»-er

Vertrag zwischen den Mitgliedsstaaten der europäischen Union (EU). In diesem Vertrag ist unter anderem die Schaffung transeuropäischer Eisenbahnnetze (TEN) vorgesehen. In Folge dessen wurde das europäische System für schienengebundene Verkehrssteuerung, genannt ERTMS (European Rail Traffic Management System), eingeführt.

Das Geschwindigkeitskontrollsystem ETCS (European Train Control System), wie auch des für die Schiene entwickelte digitale Radiosystem GSM-R sind die beiden Hauptkomponenten des europäischen Systems für die schienengebundene Verkehrssteuerung, genannt ERTMS. Mit dem ETCS wurden ebenfalls die Vorgaben zur Interoperabilität umgesetzt.

- Das ETCS bietet folgende Vorteile:
- eine Steigerung der Sicherheit im Bahnverkehr
  - eine ständige Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit
  - eine ständige Kontrolle der Bremskurve
  - weder kostspielige noch vielseitige Ausstattungen
  - eine Optimierung des Zugbetriebs
  - eine Verringerung der Wartungs- und Unterhaltskosten.

### Einige Schlüsseldaten in punkto ETCS und Infrastruktur

Juli 2002: Einsetzen der Steuerung  
März 2005: Inbetriebnahme der Pilot-Strecke. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das CFL-Netz zu 90% mit dem ETCS-System ausgerüstet. Die übrigen 10% werden in kürze ebenfalls ausgestattet sein und zwar auf den Streckenabschnitten Esch/Alzette-Petingen, sowie Luxemburg-Kleinbettingen/Grenze.  
Ende 2013: Abschluss der Arbeiten mit der gleichzeitigen Inbetriebnahme der neuen Signalisationsposten auf der Strecke Luxemburg-Kleinbettingen  
September 2008: europäisches Zertifikat für das ETCS-System im Bahnhof Luxemburg. Kostenpunkt für den Teil „Infrastruktur“ 33 Moï €, finanziert vom „fond du rail“, sowie der europäischen Union.



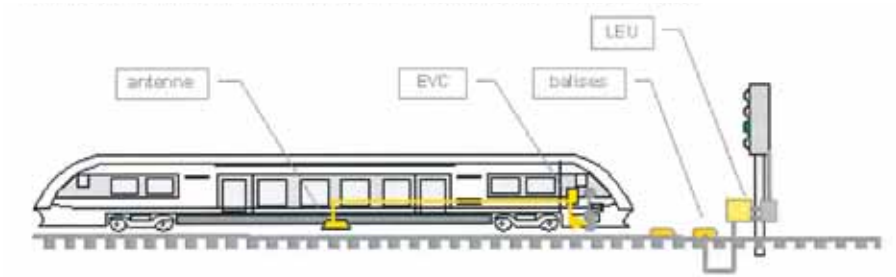
### Einige Schlüsseldaten in punkto ETCS und Zugmaterial

November 2002 – Dezember 2010: Einsetzen der Steuerung in den verschiedenen Typen von Zugmaterial.  
Oktober/November 2010: Installieren des ETCS-Systems auf den Prototypen loc 4019, Steuerwagen 003  
Oktober 2011: Installieren des ETCS-Systems auf der „automotrice TREN-ng 2201“. Kostenpunkt für den Teil „Fahrmaterial“: +/- 35 Moï €, finanziert über das „Investitions-Budget“ der CFL und der europäischen Union  
Ende 2013: Abschluss der Installation auf dem gesamten Fahrmaterial

### Beschreibung des ETCS-Systems

Im Schienenbereich werden die Informationen an den Lichtsignalen abgefangen und an eine LEU (Lineside Electronic Unit) weitergeleitet. Über Kabel übermittelt diese LEU Telegramme an die Balisen, welche im Gleisbett eingebaut sind. Diese Telegramme enthalten folgende Informationen:

- die auf der Strecke angezeigten Geschwindigkeiten
- die auf der Strecke erlaubten Höchstgeschwindigkeiten
- das Gefälle auf den Streckenabschnitten
- die Distanz zwischen den nächstliegenden Signalen



Fotos: CFL



# AUSFLUCH VUN DER SEKTION ETTRECK OP SAARBURG MAT DER „PRINCESSE MARIE-ASTRID“



Den 24. September hu mir bei sonnegem Hierschtwieder eisen Ausflug op Saarbureg mat der Marie-Astrid ugetrueden. Eng gutt 30 Leit vun der Syprolux Sektoun Ettelbreck a Begleedung a vun hirer Famill bzw. Kollegen haten sech fir 10h30 zu Waasserbëlleg um Schëffsquaai bei der Musel getraff.

Pénktlech um 10h30 leeft dat neit Schëff vun der „Entente Touristique de la Moselle asbl“ am Hafen an.

D'Princesse Marie-Astrid ass domat dat 5 Schëff wat säit 1966 op der Musel/Saar ënnerwee ass. Nei Bestëmmungen vun der Rhäinschëfffahrtsuerdnung a Bezuch op Stabilitéit an Brandschutzvirschrëften hunn d'Entente Touristique de la Moselle, de Staat an d'Gemengen dozou gezwongen de Bau vun enger neier „Princesse Marie-Astrid“ am Joer 2009 an Optrag ze ginn. Déi 4. Marie-Astrid fiert elo als Rhäinprinzessin an der fréierer Bundeshaaptstadt Bonn.

De Numm „Princesse Marie-Astrid“ verspricht wierklech net ze vill.

D'Ausfluchschëff Marie-Astrid ass iwwert d'Grenzen eraus bekannt an festen Bestanddeel vum Aktivitéitskalenner vun der Muselregioun.

Op der „Princesse Marie-Astrid“ gouf 1985 d'Schengener Ofkommen ënnerzeechent an domat ass d'Schëff an d'lëtzebuerger Geschicht agaang. D'Schëff bestécht engersäits duerch seng luxuriéis

an elegant Ausstattung an ass zugläch och modern an komfortabel.

Um Schëff fannen ënner Deck 220 Leit Platz an iwwer Deck nach eng zousätzlech 280 Leit. D'Schëff gouf getrei dem Motto „Reesen ouni Grenzen“ konzipéiert; wat net nëmmen grenzenlost Reesen duerch Europa unhand vum Schengener Ofkommen bedeit; mä d'Schëff ass och zougängelech fir Leit mat ageschränkter Mobilitéit. E Lift erméiglecht et vum ënneschten Stack op dat ieweicht Deck ze kommen an deemno bidd sech fir jiddereen d'Méiglechkeet déi beandrockend Landschaft ze genéissen.

Während deems mir eis kulinaresch verwinnen gelooss an d'Sonn op Deck genoss hun, huet d'Schëff am spéiden Nomëtteg Saarbureg erreecht.

Zu Saarbureg haten mir dann d'Méiglechkeet eng Stadrundfahrt mat engem klengen Zichelchen duerch déi schmuel Gaassen vun Saarbureg ze maachen an eis dobäi vun engem Guide d'Sehenswiedegkeeten erklären ze loosse oder eis zu Fouss op Entdeckungstour ze maachen. Déi historesch Alstad mam mëttelalterlechem Stadkär, och nach oft klengt Venedeg genannt, ass beandrockend. Déi schmuel verwéinkelt Gaassen, déi al Fëscherhaiser an den imposanten Waasserfall am Zentrum vun Saarbureg deen eng 20 Meter an d'Déift erof fällt, bidden een beandrockend Bild vun dëser



Stad. No all deenen Impressiounen hunn mir eis et um Bottermaart op enger vun deenen villen Terrassen gemittlech gemeet.

Um 17h30 huet d'Marie-Astrid sech nees op den Réckwee gemeet.

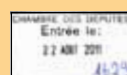
Op der Heemrees hunn mir nach die lescht Sonnestralen op Deck genoss an

hun eis a geselleger Ronn iwwert eis Andréck zu Saarbureg an d'Rees um Schëff ausgetosch éier mir géint 19h00 erëm am Hafen vun Waasserbëlleg agelaf sinn.

**Text: TANIA PESCH**

**Fotos: ANDRÉ BERTEMES**

## QUESTION PARLEMENTAIRE



Monsieur Laurent MOSAR  
Président de la Chambre  
des Députés

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 de notre Règlement interne, je souhaite poser la question parlementaire suivante à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures:

«Ces dernières années le gouvernement a fait réaliser des travaux d'infrastructure à différents endroits de la ligne ferroviaire Luxembourg-Troisvierges-Gouvy. Voilà pourquoi je m'empresse de poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures:

- Quels sont les chantiers qui ont pu être finalisés jusqu'à présent et quel a été le coût (provisoire) de ces travaux?
- Quels projets restent à achever voire seront programmés à l'avenir?
- Afin d'assurer de meilleures correspondances train/autobus (notamment dans le contexte de la ligne du Nord), le gouvernement prévoit-il d'inviter les CFL à optimiser leurs moyens d'information en faisant valoir une approche pragmatique qui répond au mieux aux besoins des citoyens et aux défis journaliers du système de transport national (imprévus, retards, travaux, etc.)?
- Est-il prévu d'introduire, si besoin en est, un système du type « Ruffbus » (assuré par des entreprises de transport privées et complémentaire au réseau RGTR) en vue d'accroître l'attractivité de la ligne du Nord et en réduisant le trafic croissant sur la N7 entre Diekirch et Wempehard?
- Le parking (Park-and-Rail) de la gare de Kautenbach a été récemment agrandi. Le gouvernement envisage-t-il de procéder à d'autres agrandissements d'aires de parking le long de la ligne ferroviaire en question afin de délester la N7?
- Est-il prévu d'introduire une cadence horaire en direction de Liège (depuis Luxembourg) pour développer le lien avec le réseau européen TGV? Quels travaux d'infrastructure devraient être mis en oeuvre dans ce contexte?
- Le gouvernement luxembourgeois est-il déjà intervenu auprès des autorités belges en vue de développer un concept de transport interrégional (p. ex. des lignes de bus transfrontalières comme celles fonctionnant à l'est et au sud du pays) bénéficiant notamment aux travailleurs frontaliers venant tous les jours de la province de Liège et notamment de la région autour de St Vith?)

Croyez, je vous prie, Monsieur le Président, à l'assurance de ma très haute considération.

**André BAULER**  
Député



## 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'Épargne de l'État, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775  
[www.bcee.lu](http://www.bcee.lu) tél. : (+352) 4015-1



# DIENSTREISE NACH NIEBÜLL



v.l.n.r.: Camille Brocker, Georges Bach, Jeannot Waringo, Marc Hoffmann, Alex Kremer; Guy Greivelding

Vom 21. bis 22. Juli 2011 besichtigte eine Delegation der CFL Direktion in Begleitung des Europa-Abgeordneten Georges Bach sowie den Gewerkschaftspräsidenten von Landesverband und SYPROLUX die „neg“ in Niebüll. Zuerst führte die Reise nach Neumünster , einer der fünf Ladestrassen des Unternehmens. Hier wurden wir vom Geschäftsführer der „neg“ Herrn Dewald empfangen. Die Reise ging dann weiter nach Niebüll zum hiesigen Kunden-Center sowie einer Bahnfahrt von Niebüll

in einem der durchgehenden Kurswagen nach Dagebüll Mole. Am späten Nachmittag fuhren wir von Niebüll nach Tønder in Dänemark. Geschlafen wurde in Schlüttsil. Am letzten Tag stand eine Überfahrt zur Insel Föhr mit der Fähre und einer Inselrundfahrt sowie ein Treffen mit der Geschäftsleitung der Föhr Tourismus GmbH & Wyker Dampfschiffsreederei auf dem Programm.

C. BROCKER



## DIE „NEG“ KLEIN ABER OHO!

Die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll G.m.b.H, kurz „neg“ genannt ist eine EVU (Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen) mit Sitz im schleswig-holsteinischen Niebüll an der deutsch-dänischen Grenze. Die Bezeichnung EVU ist bekanntlich ein Rechtsbegriff aus dem neuen europäischen Eisenbahnrecht. Danach sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder auf privater Basis organisierte Unternehmen die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, oder eine Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) betreiben. Sofern eine EVU nicht auch selbst die EIU-Funktion innehat, kann man sagen dass eine EVU auf dem Schienennetz einer EIU verkehrt. Man muss auch wissen: Das europäische Recht sieht vor, dass dieser Netzzugang sich

auch auf Infrastrukturen anderer Länder erstrecken darf, unter der Voraussetzung eines erforderlichen Sicherheitszertifikates in den betreffenden Ländern. Bereits in 2008 gab es in Deutschland 365 EVU. Seitdem sind neben den DB AG eigenen EVU immer mehr nicht bundeseigene, so genannte Dritte-Eisenbahnen auf dem DB-Schienennetz unterwegs, welche hauptsächlich im Nah- und Güterverkehr zunehmend Marktanteile gegenüber der DB gewinnen.

Im September 2001 wurde die „neg“ als Tochterunternehmen der damaligen Euro Lux Cargo gegründet. Eigentümer die luxemburgischen Staatsbahnen. Die CFL sind also mit einem Mehrheitsbesitz von 99,82% Eigentümer der „neg“. Anfangs betrieb die „neg“ nur Güterverkehr im Bereich Uetersen-Tornesch. Am 1. Januar 2004 stiegen sie auch in den Schienenpersonennahverkehr ein, und zwar auf der 13,7 km langen nicht elektrifizierten Strecke Niebüll-Dagebüll Fährhafen, den sie von der 1964 gegründeten, und seit Ende 2003 durch überambitionierter Projekte im norddeutschen Güterverkehr in Konkurs geratenen Nordfriesischen Verkehrs-betriebe A.G (NVAG) übernahmen. Seitdem ist in diesem Bereich die



Die hauptsächlichlichen Partner der „neg“

Tochterfirma Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll G.m.b.H (neg) zuständig, welche eigens für diesen Zweck gegründet worden war. Im Juli 2004 wurde in Dänemark eine weitere Tochterge-





Am 4.7.2007 gaben prominente Gäste die mit viel Aufwand neusanierten Strecken Niebüll-Dagebüll und Niebüll-Tønder frei. V.l.n.r. CFL-Generaldirektor A. Kremer, Ministerpräsident P. H. Carstensen, Neg-Geschäftsführer I. Dewald.

sellschaft gegründet, die „Dansk Jernbane ApS (DJ)“, die heutige CFLcargo Danmark. Das in Padborg ansässige Unternehmen ist im nationalen und internationalen Güterverkehr, insbesondere zwischen Dänemark und Deutschland tätig

#### Tätigkeitsbereiche der „neg“

Die Neg ist tätig im Güter- und Personenverkehr (Bahn und Bus), in Werkstattdienstleistungen (für Bahn, Bus, Lkw), und in Dienstleistungen rund um die Bahn.

Das Unternehmen ist im Besitz von den 2 Strecken Niebüll-Dagebüll und Niebüll bis zur deutsch/dänischen Grenze bei Tønder. Als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen(EIU) ist sie natürlich selbst für den Unterhalt verantwortlich. Im Anschluss an die Neuvergabe des dänischen Netzes im südlichen und mittleren Jütland (durch offizielle Ausschreibung neg/Arriva Tog) gab es eine große Veränderung. Beim Fahrplanwechsel am Wochenende des 11/12.12.2010 wurde der durchgehend befahrbare Streckenbetrieb von Niebüll über Tønder (17,3 km) nach dem wichtigsten dänischen Nordmeerhafen und der fünfgrößten Stadt Dänemarks Esbjerg (deutsch Esberg) aufgenommen. Die Fahrgäste konnten bis zum Jahreswechsel kostenlos zwischen Dagebüll und Tønder

fahren. Laut Statistik befördert die „neg“ jährlich etwa über 0,3 Mio Fahrgäste. Der für Deutschland und die östlichen Nachbarländer zuständige Güterverkehr wird unter CFLcargo Deutschland betrieben.

#### Niebüll-Dagebüll

Die Nebenbahn Niebüll-Dagebüll war bereits 1895 als Meterspur eröffnet, und 1926 in Voraussicht eines möglichen Betriebes mit Kurswagen und Fernbetrieb auf Normalspur umgespurt worden. Als wichtiger Zubringer zu den beliebten Ferieninseln Föhr und Amrum betreibt die neg auf dieser Strecke regelmäßigen Linienzugverkehr in Abstimmung mit dem dortigen Fährbetrieb, sowie mit dem Fernverkehr der DB. In der Hauptferienzeit werden bei einigen Zugfahrten Kurswagen der DB eingesetzt, welche dann in Niebüll an den planmäßig verkehrenden Intercity angehängt werden. Im „neg“-Verwaltungsgebäude, direkt am Bahnhof Niebüll befindet sich ein Kunden-Center, wo auch mehrere regional ansässige Unternehmen vertreten sind, um zu gewährleisten, dass vom Ticket für die Fahrgäste bis hin zur Buchung einer eventuellen Fernreise alle Bereiche abgedeckt werden.

#### Werkstatt für Schienen- und Strassenfahrzeuge

Die „neg“ besitzt in Niebüll eine eigene Werkstatt für die Wartung und die Reparatur von Schienen- und Straßenfahrzeugen. Erwähnenswert ist, dass auch Arbeiten außerhalb der Werkstatt angeboten werden, wie Notfälle, Entgleisungen usw. Derzeit sind dort 8 Mitarbeiter beschäftigt.



Das Kunden-Center am Bahnhof Niebüll, zugleich Verwaltungsgebäude der neg.

Foto: neg GmbH

## KOMMENTAR

Seit einigen Jahren hat sich auch die Bahnwelt durch die Liberalisierung vollkommen verändert und augenfällige Spuren hinterlassen. Es gibt mittlerweile viele neue Bahngesellschaften, Firmen und andere Organisationen. Manche in Kooperation mit Partnern (z.B. die im Besitz der CFL befindliche Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll G.m.b.H, kurz „neg“ genannt oder sie fusionierten. Andere dagegen gingen in Konkurs. Ein sicheres Zeichen dieser Neuordnung ist der wachsende Zugang neuer betrieblicher Strukturen. Vor allem aber fällt eine nicht übersehbare große Vielfalt von einem farbenprächtigen Durcheinander an Lokomotiv- und Wagenmaterial auf, welches oft nicht Eigentum einer Gesellschaft ist, sondern über Leasingverträge angemietet genutzt, oder auf Abruf bereitgestellt wird. Ein weiteres Merkmal besteht darin, dass manche Gesellschaften nicht einmal über ein eigenes Gleisnetz oder bauliche Anlagen verfügen, sondern als reine Betriebsgesellschaft (EVU) wirken und über ein EIU (Eisenbahn Infrastruktur Unternehmen) ihren Bahn- resp. Straßenbetrieb ausführen müssen.

Die CFL haben die Zeichen der Zeit erkannt und sich mit der Gründung der neg am 1.9.2001 und durch die Übernahme des Schienenpersonennahverkehrs Dagebüll-Niebüll Fährhafen der seit Ende 2003 insolventen NVAG, durch eine Niederlassung an der deutsch/dänischen Grenze eingekauft. In Voraussicht einer weiterhin möglichen Schrumpfung oder sogar eines kompletten Niedergangs in den kommenden Jahrzehnten der einheimischen Stahlindustrie als Hauptkunden der CFL, war dieser Schritt nachvollziehbar. Die CFL bemühen sich deshalb auch weiterhin um die Ausweitung ihrer internationalen Geschäftsverbindungen. Ein Schritt in diese Richtung war auch die diesjährige Teilnahme von CFL und CFLcargo an der weltweit größten Messe für Logistik und Transport, die „Transport und Logistik Messe“ welche vom 10. bis 13. Mai 2011 in München stattfand. Dank seiner zentralen Lage ist die CFLcargo, ein Hauptpartner der Neg, – wenn auch „bloß“ im Güterverkehr – sehr wohl in der Lage z.B. als Zubringer, oder durch eine großflächige Netzabdeckung und in enger Zusammenarbeit mit ihrer Schwestergesellschaft CFL multimodal, sowie ihren Filialen CFLcargo Deutschland (ehemals Neg Uetersen G.m.b.H.), CFLcargo Dänemark (früher Dank Jernbane ApS), und CFL-Fret Services France die logistischen europäischen Nord-Süd und die West-Ost Achsen regelmäßig zu bedienen.

Hauptquellen: Wikipedia – neg GmbH – CFLcargo.

A. SCHILLING

## 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

# JUBILARENEHRUNG 2011

## 15 Jahre Mitgliedschaft

Marc	BELLI
Enzo	CIARDULLO
Pascal	DENIS
Joel	FLAMMANG
Jean	FUX
Edmond	GILSON
Nico	GLOD
Daniel	MANDER
Arsene	MARIANY
Romain	NEY
Ralph	PAVLOVIC
Edmond	PIRSCH
Claude	REINARDT
Yves	ROYER
Albert	UHRIG
Robert	VALLENDER
Frank	WALLRABENSTEIN
Marc	WEIS
Marc	ZEIMES

## 30 Jahre Mitgliedschaft

Michel	BOULANGER
Michel	BRACHMOND
Maria	DUARTE MARQUES
	DE LURDES
Roland	EMERING

Romain	GEIMER
Marie-Paule	GLODT
Robert	GUIRSCH
Claude	HIRTZ
Raymond	LANG
Daniel	MANDERSCHIED
Alvaro	NUNES DE OLIVEIRA
Michel	SCHOLTES
Arnold	WELTER

## 40 Jahre Mitgliedschaft

Marguerite	AREND-URBING
Fernand	BECKER
Romain	BRAUN
Jean-Pierre	CILLIEN
Nicolas	DIFFERDING
Fernand	EVEN
Fernand	FEIDT
Nicolas	FOLSCHETTE
Denise	FREYMANN-KIEFFER
Roger	GANSEN
Jeannot	HAAS
Irma	HEIDERSCHIED-MARX
Joseph	HIPPERT
Nicolas	LANSER
Roger	MANDER

Joseph	POOS
Marceline	STEINFORT-BONTEMPS
Alphonse	TOEX
Alphonse	WOLLES
Leon	ZEIMES

## 50 Jahre Mitgliedschaft

Arthur	BARNICH
Michel	BURKEL
Gilbert	DONDELINGER
Edmond	JACOBY
Mathias	LEPASCH
Raymond	OFFERMANN
Martin	POMMERELL
Francine	POST-WALLIG
Alice	RECKEN-GIRRES
Georges	SCHAEFFER
Armand	SCHILLING
Pierre	THILL
Léonie	WEIDES-REULAND

## 60 Jahre Mitgliedschaft

Cathérine	PEFFER-KNEVELER
Léonie	FELTEN-ROBERT
Thérèse	THILL-AREND

# SKIVAKANZ ZU FIESCH MAM ROUDE KRÄIZ

Den Kindern und Enkelkindern unserer Mitglieder, die an den vom Roten Kreuz in seinem Ferienhaus „Rosentirli“ in Fiesch organisierten Skiferien teilnehmen gewährt das Kinderferienwerk eine Beteiligung an den Unkosten.

Das Dorf Fiesch liegt auf 1000m Höhe. Das Skigebiet Fiescheralp/Kühboden ist ein prächtiger Teil der Skiarena des Aletschgebietes. Seine Lage, auf einer herrlichen Sonnenterrasse in 2200m Höhe machen es schneesicher.

Die Pisten sind ungefährlich und selbst Anfänger können nach dem Unterricht in der Skischule ihr Können auf den leichten Pisten ausprobieren.

Die Skiferien finden statt:

- Während der Fastnachtsferien vom 19.02. bis 26.02.2011 für Jungen und Mädchen von 7–11 Jahren. (650 €)

- Während der Osterferien vom 09.04. bis 20.04.2011 für Jungen und Mädchen von 9–13 Jahren. (700 €)

Im Preis von 650 € resp 700 € sind inbegriffen: die Vollpension im Ferienhaus, die Reisekosten, das Skimaterial, das Abonnement für die Skilifte, die Skischule, die Versicherung.

Das Kinderferienwerk gewährt auf diesem Preis, gegen Vorlage der Zahlungsquittung in unserem Sekretariat eine Unkostenbeteiligung von 150 €

für die Kinder und 100 € für die Enkelkinder der Mitglieder.

Wer die Vergünstigungen der „chèques-service accueil“ nutzen will, muss wenigstens wöchentlich über 15 Stunden „accueil“ verfügen.

Die Anmeldungen und weitere Informationen müssen beim Roten Kreuz erfolgen unter Tel: 45 02 02-424.

Zusätzliche Informationen findet man auch auf der Internetseite des Roten Kreuzes: [www.croix-rouge.lu](http://www.croix-rouge.lu)

Die Verwaltungskommission  
des Kinderferien- und Sozialwerkes

# WIR GEDENKEN UNSERER VERSTORBENEN

Diederich-Stümper Senta	27.10.1931 – 22.01.2011	Luxemburg
Boever-Karier Marguerite	04.06.1931 – 28.04.2011	Esch/Alzette
Faber René	12.06.1928 – 20.05.2011	Luxemburg
Schumacher-Meysembourg Pauline	19.03.1928 – 21.05.2011	Luxemburg
Thomas-Huss Mariely	29.08.1941 – 01.06.2011	LUXAIR
Muller-Reuter Alice	22.10.1920 – 06.06.2011	Luxemburg
Bintner-Heyen Christine	11.02.1945 – 09.06.2011	Luxemburg
Schmidt-Mangen Yvonne	13.10.1927 – 14.06.2011	Petingen
Koob Christophe	14.04.1964 – 03.07.2011	Ettelbrück
Schmit-Wagner Catherine	08.01.1912 – 17.08.2011	Luxemburg
Wirth Marc	04.10.1964 – 28.06.2011	Osten
Wagner-Becker Berthe	25.09.1943 – 31.07.2011	Luxemburg
Schintgen Marcel	17.08.1927 – 04.08.2011	Petingen
Hausemer Félix	03.03.1926 – 19.08.2011	Petingen
Neuberg Nicolas	25.11.1922 – 22.08.2011	Petingen
Backes André	02.12.1927 – 13.09.2011	Attert
Zenner Georges	28.01.1949 – 24.09.2011	Petingen
Emeringer Jean	27.01.1922 – 05.11.2011	Luxemburg



# 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 737,83

Seit dem 1. Oktober 2011 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 17,1940 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (429,85 €) und einem Maximum von 29 Punkten (498,63 €)

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 16,2811 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 16,5836 €.

Für den Hilfskader: 16,2811 €

**Der nächste  
„Transport“  
erscheint am  
25. November 2011**

**Redaktionsschluss  
ist der 17. November 2011**

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