

SYPROLUX UND LANDESVIRBAND BEI NACHHALTIGKEITSMINISTER CLAUDE WISELER



Foto: Armand Schilling



Camille BROCKER

Schluß mit der Liberalisierung im Eisenbahnsektor

Seit nun mehr fast 20 Jahren zwingt die Europäische Union uns in Richtung Liberalisierung und Privatisierung der öffentlichen Dienstleistungen. Als Gewerkschaften waren wir uns schon damals der Folgen dieser Stoßrichtung vollends bewusst, die da lauten: Arbeitsplatzvernichtung, Sozial- und Lohndumping, Preiserhöhung, Verschlechterungen bezüglich Qualität und Sicherheit sowie der von der Entstehung neuer Monopole in der EU.

Die Eisenbahnergewerkschaften in der ETF warnten immer wieder vor den zu erwartenden Gefahren dieser Strategie und dies zu Recht. Betrachtet man die Entwicklung der bisherigen Staatsbahnen in der EU im Zuge der Liberalisierung und Privatisierung so stellt man fest, dass die Größten unter ihnen zwischenzeitlich zu globaloperierenden Konzernen mutierten mit all den Konsequenzen die daraus resultie-

ren. Immer auf der Jagd nach neuen Märkten bei dem nur noch der Profit im Vordergrund steht. Zwischenzeitlich entstand ein gnadenloser Konkurrenzkampf im Güter- und Personenverkehr auf der Schiene, Bereiche die ja nun laut EU-Beschluss von 2007 respektive 2010 für die internationale Konkurrenz offen stehen. Dies alles geht einher mit einem unsinnigen Konkurrenzkampf und Verdrängungswettbewerb den vor allem die kleinen Bahnen zu spüren bekommen und um ihre Existenz fürchten müssen.

Seit die europäische Union zum 1. Januar 2010 die letzten Wettbewerbschranken im Fernverkehr fallen ließ, bereiten sich die beiden größten Konkurrenten SNCF und DB auf einen offenen Feldzug vor. Offensichtlich ist hier jedes Mittel recht, um nicht geschluckt zu werden. Dieses Szenario ist uns nicht fremd, erleben wir das Gleiche seit Jahren im Güterverkehr in all seinen Facetten. Nach Ethik und Moral in der Wirtschaft kann man angesichts dieses Benehmens vergeblich Ausschau halten. Denn in diesem Wirtschaftskrieg sind vor allem die Beschäftigten die Leidtragenden auf deren Rücken diese Schlachten ausgetragen werden. Nicht nur, dass hier Lohn- und Sozialdumping beschleunigt werden, nein es werden auch gleichzeitig volkswirtschaftliche Ressourcen vergeudet.

Langsam aber sicher kommen dabei die Menschen, die Umwelt und die Zukunft unserer Gesellschaft unter die Räder.

Dies bewog die in der ETF zusammengeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften zu handeln und ihrem Unmut Luft zu machen. Geschlossen ist man der Meinung, dass die fortschreitende Liberalisierung und Privatisierung schädlich für die Entwicklung der Bahnen ist. Auftakt der ETF-Kampagne war der 17. Dezember 2009, als die ETF-Verantwortlichen dem EU-Verkehrsministerrat in Brüssel ihren Forderungskatalog unterbreiteten. Dies im Hinblick auf die in diesem Jahr geplante Veröffentlichung des neuen Weißbuchs der EU zur europäischen Transportpolitik in den kommenden zehn Jahren. Hierin fordern wir die Europäische Kommission auf, auf den Weg eines integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen Eisenbahnsystems zurück zu finden.

Die Fortsetzung unserer Kampagne fand ihren Höhepunkt in der am 13. April 2010 europaweit organisierten ETF-Aktionstag der Eisenbahner. Hier wurde ganz deutlich gemacht, dass eine langfristig gesicherte Bahn-Zukunft in Europa nur in einem fairen Verbund der vereinigten europäischen Eisenbahnen bestehen kann, die unter der Kontrolle ihrer Beschäftigten und

ihrer Nutzer stehen muss und dem Gemeinwohl verpflichtet ist. Des Weiteren können und müssen die Belange von Mensch und Umwelt im Mittelpunkt unseres Handelns stehen.

Zum Schluss möchte ich mich noch einmal bei allen Militanten und Sympathisanten bedanken, die uns am 13. April 2010 anlässlich unseres Aktionstags unterstützt haben.

Denn nur gemeinsam können wir uns der Vollendung der begonnen Zerschlagung und Privatisierung der Eisenbahnen sowie der öffentlichen Einrichtungen entgegenstellen.

Sie lesen in dieser Nummer

- 2** Europa im Blickpunkt
- 3** FCPT/SYPROLUX News
- 4-8** Kommissionen
- 9-10** SYPROLUX ON TOUR
- 11** Sektionen
- 12** CFL

VERSTÖSSE GEGEN DIE SOZIALVORSCHRIFTEN IM STRASSENVERKEHR



Georges BACH

Kürzlich befassten wir uns in der Transportkommission des Europaparlaments mit dem Bericht der EU-Kommission „zur Analyse der Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gegen die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehenen Sozialvorschriften im Strassenverkehr“. Ganz allgemein wurde der Bericht begrüsst, wenn auch bedauert wurde, dass aufgrund fehlender oder unvollständiger Daten einiger Mitgliedsländer, darunter auch Luxemburg, keine 100% genaue Analyse getätigt werden konnte. Als Ausgangsbasis zählen die Verordnungen EWG 3821/85 und 561/22 EG sowie die Richtlinie 2006/22 EG. Dieses europäische System von Sozialvorschriften stellt den Rahmen dar, um die Sicherheit auf den Strassen zu erhöhen und einen fairen Wettbewerb zu garantieren.

Der Bericht, sowie die Diskussionen liessen erkennen, dass die Mitgliedstaaten allerdings bei der Umsetzung der Regelungen vor grossen Herausforderungen stehen, was die Rechtslage für Unternehmer und Fahrer schwer durchschaubar macht. So sind z.B. die Strafsysteme in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union historisch gewachsen und weisen daher grosse Unterschiede auf. Auch sind oft geographische und wirtschaftliche Hintergründe Schuld an dieser Situation. Deshalb kommt es vor, dass bei Geldbussen für das gleiche Strafvergehen in Malta eine Strafgehalt von 58,23 Euro und in Oesterreich, Zypern und Irland 5000 € und mehr gezahlt werden muss. Die Stilllegung des Fahrzeugs ist eine weitere Sanktionsmöglichkeit. Damit kann z.B. gewährleistet werden, dass der Fahrer eine ausreichende Ruhezeit einhält. Diese Stilllegung ist allerdings nur in 15 Mitgliedsstaaten im Strafkatalog vorgesehen. Auch bezüglich der Haftstrafen bei schweren Verstößen ist die Situation sehr unterschiedlich. In 7 Ländern ist eine solche Haftstrafe vorgesehen. Auch besteht die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis resp. der Fahrerkarte in eini-

gen Ländern, in anderen wiederum nicht. Nicht einheitlich ist des Weiteren die Lage hinsichtlich der Verantwortung der Unternehmen. Auch hier gibt es unterschiedliche Sanktionen für Fahrer und Unternehmen. In einzelnen Ländern werden die Fahrer, in anderen die Unternehmen strenger behandelt, bei gleichen Verstößen.

Mit den Sozialvorschriften im Strassenverkehr werden verschiedene Ziele verfolgt. Die Sicherheit im Strassenverkehr, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Sicherung eines fairen Wettbewerbs innerhalb der europäischen Union. Die grossen Unterschiede bei der Implementierung in den einzelnen Ländern sind eine Sache. Darüber hinaus ist es von absoluter Notwendigkeit, dass die Einhaltung der Vorschriften auch kontrolliert wird. Erhöhte Frequenzen der Kontrollen sind unumgänglich und müssen grenzüberschreitend koordiniert werden, darin war sich der Transport-Ausschuss einig. Eine ablehnende Haltung gegenüber der Schaffung einer Agentur für Strassenverkehr wurde anlässlich der Diskussionen allerdings mehr als deutlich gezeigt. Persönlich angetan von dieser Idee, ähnlich wie in der Luft- und Schifffahrt sowie auf der Schiene, fand sich leider keine Majorität. Um dennoch die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung der Vorschriften sowie bei der Ausführung der Kontrollen zu verbessern, habe ich zusammen mit der Berichterstatterin aus Oesterreich einen Aenderungsantrag eingebracht, welcher alle Mitgliedstaaten auffordert die Zusammenarbeit auf Basis von bereits existierenden Strukturen, wie die Euro Contrôle Route, zu stärken und damit die Koordinierung von gemeinsamen Kontrollen, den Austausch von nachahmenswerten Praktiken und die gemeinsame Organisation von Schulungen für Kontrollorgane zu verbessern.

Weitere Aenderungsanträge meinerseits betreffen die Informationen an die Sozialpartner über die geltenden Sozialvorschriften via moderner Medien, sowie die Einrichtung von notwendigen Infrastrukturen an den Raststätten, um nicht nur den Sicherheitsaspekt bei den Kontrollen, sondern auch die hygienischen Bedingungen der Fahrer zu verbessern.

Georges BACH

SYPROJUGEND

YOUTH MEETING

Du hues Iddiën?
Du wëlls dech fir Aanerer ansetzen?
Du wëlls matschaffen an enger flotter
an dynamescher Equip?

Dann komm einfach den 19. Abrëll 2010
um 17h00 an d'Syprolux Zentraal
13, rue du Commerce
L-1351 Luxembourg

Um Programm stinn:
- Opstellen vum Comité
- Diskussionsronn

Mell dech w.e.g. bis den 16ten Abrëll
2010 un, um BASA 4990-1289 oder
beim Isabelle Faber um 621 184 805.

Mir freen eis dech kennen ze léieren.



Kommissioun - Services Centraux

Léiw Kolleginnen a Kollegen,
D'Services Centraux – Kommissioun invitéiert lech häerzlechst op hier Generalversammlung.

**Donneschdes, den 22ten Abrëll 2010
um 18.00 Auer**

Restaurant „Bella Napoli“ 4, rue de Strasbourg

Et steet op der Lee:

- De Bilan vun de Chef de Service Sätzungen,
- Neies vun der Leedung

Mir wiere frou lech a flotter Ronn begrüessen ze kënnen.

Umeldung bis spéitsdens den 20ten Abrëll:

email: joelle.barbelen@cfl.lu / tél: 4990-4833

Merci am virus Joëlle Barbelen

Ankündigung

1. Mai Feier des LCGB findet dieses Jahr in Dülelingen statt

Oktave:

Syprolux Messe findet am 08. Mai um 07.30 Uhr statt

Oktave -Schlussprozession am 09. Mai



Kommission - CFLcargo

Kollegen und Kolleginnen

Die Generalversammlung der SYPROLUX CFLcargo Kommission findet statt am

Donnerstag, den 3. Juni 2010

im Restaurant Gurman in Beles. Weitere Details werden noch folgen.

Jean-Paul SCHMITZ

SYPROLUX - NEWS

15/03/10

Am Nachmittag tagt das Zentralkomitee des LCGB.

Ab 18 Uhr findet die Generalversammlung des MEL (Mouvement Européen Luxembourgeois) statt.

16/03/10

Am Vormittag findet eine Vorbesprechung des CFL-Verwaltungsrates statt.

Die GR/AV-Kommission begibt sich auf die Dienststellen im Süden des Landes. Anschliessend findet die Generalversammlung der GR/AV-Kommission statt.

17/03/10

Am Morgen findet im "Centre de conférence des CFL" die Vereidigung CFL-Zugbegleiter statt.

Am Nachmittag tagt das Zentralkomitee des SYPROLUX.

18/03/10

Im Ministerium für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen findet am Nachmittag eine Unterredung mit Herrn Jeannot Poeker statt. Dieser erläutert uns den neuen Gesetzestext 6110 zur Einführung eines so genannten "Regulators".

19/03/10

In Betzdorf findet die ordentliche Generalversammlung der Sektion Osten statt. (siehe Bericht in dieser Nummer)

22/03/10

Der CFL-Verwaltungsrat tagt. Auf der Tagesordnung stehen unter anderem die "budgets d'investissements" und die "budgets d'exploitation" (Kommentar in M's Chronik)

24/03/10

Syprolux und Landesverband treffen sich um den europäischen Aktionstag der Eisenbahner vorzubereiten.

Am Nachmittag tagt die SYPROLUX Leitung.

In der Handelskammer findet eine Unterredung zwischen der FLEAA und den Gewerkschaften statt zwecks Neuverhandlungen des Kollektivvertrags im privaten Bussektor.

25/03/10

Am Morgen tritt der Fachverband FCPT-LCGB-Transport zusammen um über die allgemeine Lage der einzelnen Sparten des Transportsektors zu beraten.

Am Mittag besucht eine Delegation des SYPROLUX das Lokal der Asti. Hier fand

ein sehr interessanter Gedankenaustausch statt. (Siehe Bericht in dieser Nummer)

Am Nachmittag tritt der Verwaltungsrat der ULC zusammen.

26/03/10

Die Sektion Ettelbrück veranstaltet am Abend ihre Generalversammlung. (Siehe Bericht in dieser Nummer)

01/04/10

Gegen Mittag treffen sich die Mitglieder von "AIDA" im Generalsekretariat des SYPROLUX.

MWB**Aufruf!**

Aufruf an alle Kollegen der Jahrgänge 1950-1960 die ihre Berufsausbildung in einer Schule (Institut Emil Metz, Handwerkerschule usw.) gemacht haben. Wir möchten uns an die Kollegen wenden die während ihrer Ausbildung kein Gehalt bekamen, also auch keine Pensionsbeiträge bezahlt haben. Die meisten Kollegen waren bei Schulabschluss 18 Jahre oder älter, weshalb sie mit 57 keine 40 Arbeitsjahre haben.

Wenn wir hier eine Lösung finden wollen, müssen wir das zusammen tun.

Kollegen die betroffen sind, sollen sich bei uns melden.

Jean-Paul Thilges
jean-paul.thilges@cfl.lu
T : 4990 4563

Majerus François
francois.majerus@cfl.lu
T : 4990 3524
GSM 691 359542



M. Wagner - Bianchy

M's Chronik**WEDER WELTFREMD, NOCH STUR, SONDERN EINFACH NUR VORSICHTIG!**

Mittlerweile ist die dritte Runde der nationalen Tripartite abgeschlossen. Die beiden ersten Runden konnte man eher als gegenseitigen Schlagabtausch werten. Von Gewerkschaftsseite und von Patronatsseite gab es kräftiges "Säbelgerassel".

Das Patronat verweigert jeglichen finanziellen "Aderlass" der Betriebe und pocht auf eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, sieht diese quasi als einzig wahres Dogma.

Die Vertreter der Arbeitnehmer hingegen wehren sich vehement gegen einen sozialen Kahlschlag. Die Konsequenzen der Wirtschaftskrise können und dürfen nicht auf dem Buckel des Arbeitenden abgewälzt werden. Um ihre Ablehnung zu unterstreichen, wird von Generalstreik gesprochen, sollte es zu keiner zufriedenstellenden Lösung kommen.

In der dritten Verhandlungsrunde war es nun an der Regierung ihre Vorstellung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Landes darzulegen. Ihr Ziel ist es im Jahr 2014 wieder einen ausgeglichenen Staatshaushalt vorzuweisen. Ein ganzes Paket an Massnahmen soll es geben, welches es erlauben soll künftig 1,5 Milliarden € einzusparen. Im selben Atemzug hört man, dass im öffentlichen Sektor ein strukturelles Umdenken kommen muss,

dass besonders die Gehälter nicht in den Himmel wachsen können. Dies ruft natürlich einen weiteren Gewerkschaftsakteur auf den Plan, welcher sich durch den Wähler bei den vergangenen Sozialwahlen im öffentlichen Dienst bestärkt und gestärkt fühlt. Seiner Meinung nach gelte es nun im öffentlichen Dienst die längst überfällige Gehälterrevision anzugehen.

Parallel brodelt die Gerüchteküche. Eine übersichtliche und klare Analyse der Fakten über Luxemburgs Wirtschaft scheint es nicht zu geben, da die einen die Zahlen der anderen nicht gutheissen, und umgedreht auch. In anderen Worten die Sozialpartner sind sich eigentlich schon über die Ausgangsposition nicht einig.

Diese Haltung lässt den Verdacht aufkommen, das das vielgepriesene "Luxemburger Sozialmodell" doch ernsthaft in Gefahr ist. Da sitzen nun viele Köpfe aus der Politik, der Wirtschafts- und der Gewerkschaftsszene beieinander mit der Mission, das Land aus der Krise zu führen, und was strahlen sie aus? Allgemeine Ratlosigkeit. Hinter vorgehaltener Hand sagt man, dass die Lage viel dramatischer ist, als viele annehmen. Manche halten dies für ein taktisches Manöver seitens des Patronats. Doch was, wenn es der Wahrheit entspricht!

Nun könnte man behaupten, dass die meisten Luxemburger die Konsequenzen der Wirtschaftskrise noch überhaupt oder nur minimal spüren und deshalb das Interesse an den Verhandlungen der nationalen Tripartite sich in Grenzen hält. Noch herrscht Ruhe im Sozialparadies Luxemburg! Doch früher oder später müssen die Verantwortlichen des Landes Farbe bekennen und alle Fakten auf den Tisch legen. An den Gewerkschaften wird es liegen die sozialen Errungenschaften zu verteidigen und zeitgleich mit an einer gesunden Weiterentwicklung des Landes zu arbeiten. Jedenfalls muss die Sozialkrise in unserem Land mit allen Mitteln verhindert werden. Deshalb darf die Schere zwischen Bemittelten und weniger Bemittelten nicht noch weiter auseinandergehen. Die darausfolgende Polarisierung unserer Gesellschaft würde das Aus des sozialen Friedens in Luxemburg einläuten. Der Sozialdialog muss man trotz aller Differenzen wahren, für das Wohl der Gesellschaft in der wir leben.

Als SYPROLUX warf man uns in der letzten Verwaltungsratssitzung vor, stur und weltfremd zu sein, weil wir das vorgeschlagene "Budget d'exploitation" nicht angenommen haben. Das Budget 2011 beinhaltet neben den vorgesehenen Ausgaben und Einnahmen, dem Personalbestand,

ebenfalls ein Kapitel über Sparmassnahmen. Von Streckenabbau, Neugliederung der Laufbahnen, Modifizierung des Angebotes, war hier die Rede. Gewiss versicherte man uns, dass dies nur Vorschläge wären und wir deshalb das Budget vorbehaltlos stimmen könnten!

Nach reiflicher Überlegung hingegen, immerhin trägt man als Mitglied des Verwaltungsrates eine gewisse Verantwortung auch dem Betrieb gegenüber, kamen wir zum Entschluss, das Budget in dieser Form nicht anzunehmen. Die Haltung hat indes nichts mit Sturheit zu tun, und noch viel weniger mit Weltfremdheit. Als Gewerkschafter sind wir uns der augenblicklichen Lage vollends bewusst. Wir wissen sehr wohl, dass man nicht um Sparmassnahmen herum kommen wird.

Doch ein wichtiges Element hat uns bei diesen so genannten Vorschlägen gefehlt und zwar das Erwähnen des Sozialdialogs. Mit keiner Zeile wies man darauf hin, dass diese Vorschläge im Rahmen des Sozialdialogs mit den Gewerkschaften in den dafür vorgesehenen Gremien diskutiert werden sollten. Als Gewerkschaften weigerten wir uns also, den Verantwortlichen der CFL einen Freibrief zu erteilen und somit einen noch unbekannten Weg zu ebnen. Hier war die Vorsicht lediglich stärker als das Vertrauen!

Mylène WAGNER-BIANCHY



Procès-verbal de la réunion de la délégation du Service IF tenue à Luxembourg, le 18/03/2010

Echange d'informations

Campagne de sensibilisation des usagers de la route. (Point 2.3 de la réunion du 24/09/09 et Point 1.1 de la réunion du 26/09/2008).

Le Chargé de Gestion informe les délégués qu'un article expliquant le fonctionnement des installations de PN ainsi que les procédures appliquées en cas de gardiennage a été publié dans l'édition janvier 2010 – N°1 de «AutoTouring», le magazine trimestriel des membres de l'Automobile Club du Luxembourg.

Incompatibilité des modalités applicables aux agents CFL assurant un service d'astreinte avec les dispositions de la Directive 2002/15/CE du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2002 ainsi que du Règlement (CE) N° 561/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 15 mars 2006. (Point sous échange d'informations PV réunion du 26/03/2009)

Le Service RH a transmis le dossier en question au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports, à titre de compétence.

Protections auditives (Point porté par le Chargé de Gestion à l'ordre du jour de la réunion des délégués du 11/12/2009)

Une réunion concernant ce sujet est fixée entre l'Inspecteur Infrastructures et le Service QSE au 1er avril 2010.

Réaménagement des compartiments de gardiennage des guérites (point 1.6 de la réunion du 26/09/2008)

Le Chargé de Gestion informe l'assemblée que les travaux de réaménagement des compartiments de gardiennage des guérites sont achevés sur le réseau entier.

Doléances présentées par les délégués

1. Pôle Infrastructures

1.1 En vue de la construction d'un remisage et du stationnement des nouvelles machines d'entretien à Bettembourg, un parking suffisant est-il prévu pour le personnel y affecté?

La Chef du Pôle Infrastructures commente, plan à l'appui, la situation telle qu'elle se présentera après la construction du nouveau hall à Bettembourg. Après l'achèvement des travaux, le site disposera d'une quarantaine d'emplacements de stationnement pour véhicules routiers.

Les délégués demandent s'il n'existe pas de possibilité d'aménager une aire de parking en amont de l'accès aux voies ferrées en service.

Le Chargé de Gestion propose de charger l'Inspecteur Infrastructures d'organiser une descente sur les lieux aux fins de constater les besoins effectifs en places de stationnement y compris celles pour le personnel IF et GR logé au bâtiment du Poste Directeur Centre.

1.2 Le problème concernant le mur dans la rue de la Briqueterie à Bettembourg (pierres tombées dans la rue) n'est pas encore réglé.

La Division GCT avait introduit une demande auprès de la Commune de Bettembourg pour démolir le mur en question. Cette demande a toutefois été rejetée à cause des lézards rares qui occupent le mur. Suite à ce refus, la Division GCT va entamer les démarches nécessaires auprès du Ministère du

Développement durable et des Infrastructures, Département de l'Environnement, afin de débloquer la situation.

En outre, le Chargé de Gestion propose de charger le District Maintenance et Travaux de vérifier s'il n'y a pas possibilité de parer au plus urgent.

1.3 Quel est l'état d'avancement des dossiers suivants:

- procédé d'avertissement „Warner”,
 - locaux de service communs à Kleinbettingen,
 - locaux de service communs situés dans la rue d'Alsace à Luxembourg,
 - Unité Locale Energie?
- Procédé d'avertissement „Warner”

Le Service IF a reçu un exemplaire de la nouvelle réglementation allemande en vigueur depuis le 13 décembre 2009. Comme l'ancien Livre 2 de la sécurité des CFL se basait sur les dispositions applicables en Allemagne, il a été retenu que le nouveau règlement CFL tient compte de la réglementation actuelle de la DB.

Le Service QSE, qui a réalisé une réédition des Livres 1, 3 et 4 de la sécurité des CFL, a demandé au Service IF d'adapter les textes du Livre 2, tout en respectant les modifications du Livre 1.

En outre, dans le cadre du projet „Infrastructures 2010” et la mise en service des nouvelles draines, notre consultant externe a revendiqué également certaines adaptations du Livre 2 de la sécurité.

Dans cet ordre d'idées et dans le souci d'aboutir à une réglementation claire, précise et adaptée, le Service IF a entamé, en collaboration avec le Service GR, une évaluation des risques potentiels qui se présentent lors de travaux dans la zone dangereuse des voies.

Par contre, le principe des zones élémentaires de protection (ZEP) présenté aux délégués lors de la réunion de la délégation du Service IF en date du 16 décembre 2008, est discuté dans le groupe de travail instauré en vue de la mise à jour du RGE.

Les délégués insistent toutefois sur l'importance de mettre en vigueur à court terme un concept qui permet de garantir la sécurité des agents travaillant dans les voies à l'intérieur d'une gare dans les cas où il n'y a pas possibilité de barrer une voie.

Le Chargé de Gestion propose de réorganiser entretemps la manière de procéder de façon à grouper plusieurs petites interventions, même de différents domaines, et de demander alors le barrage de tout ou partie d'une voie pendant le temps nécessaire pour effectuer tous ces travaux en une seule intervention.

Dans le but de trouver une solution à long terme, les responsables du Service IF analyseront si la consigne établie en collaboration avec le Service GR à l'intention des équipes de graissage saurait être adaptée aux besoins des agents des brigades de la voie et des circonscriptions S et T.

En outre, les responsables IF veilleront à transmettre la problématique énoncée par les délégués au Service GR dans le but de trouver une solution respectant et les besoins des agents IF et les besoins des agents GR.

- Locaux de service communs à Kleinbettingen

Le Chargé de Gestion informe l'assemblée que dans le cadre des négociations budgétaires, il a été décidé de retarder la modernisation intégrale de ligne Luxembourg-Kleinbettingen. Dans un premier temps, il sera seulement procédé à la construction de nouveaux postes directeurs ainsi qu'au remplacement des installations de traction électrique.

Dans cet ordre d'idées, un nouveau poste directeur intégrant également le nouveau siège pour la brigade 11 Kb et la circonscription S14 Kb sera construit sur l'emplacement actuel du hall à marchandises.

Pendant la phase chantier, les équipes seront délogées provisoirement dans un bâtiment modulaire.

L'adjudication des travaux de construction du nouveau poste directeur est prévu pour début 2011.

Le Chargé de Gestion s'engage à se renseigner personnellement sur l'état d'avancement du dossier en question et en informera les délégués au cours de la prochaine réunion ordinaire.

- Locaux de service communs situés dans la rue d'Alsace à Luxembourg

Le plan d'assainissement du site de la nouvelle „Fixerstuff” dans la rue d'Alsace a été envoyé à l'Administration de l'Environnement. Dès que les CFL auront reçu l'accord de l'administration, un bâtiment modulaire et un hall léger (qui remplaceront la forge) seront mis en place et les travaux d'assainissement vont commencer.

Les délégués manifestent leur mécontentement avec l'état d'avancement du dossier en question.

Le Chargé de Gestion explique les difficultés que rencontrent les bureaux d'études au cours des procédures à suivre en vue d'obtenir une autorisation de construction sur le terrain de la Ville de Luxembourg.

Les responsables du Service IF s'engagent à trouver, dans les meilleurs délais, une solution appropriée respectant les doléances des agents affectés au site en question. Entretemps la Division GCT sera chargée de définir les besoins des différentes équipes sur place.

- Unité Locale Energie

A la suite d'une réunion de la Division GCT avec les responsables de l'Unité Locale Energie, ceux-ci sont en train de définir les besoins en locaux de service avec le soutien du consultant externe. La version définitive du document en question est prévue pour la fin du mois de mars.

1.4 Est-il prévu d'uniformiser les réglementations concernant le soudage des voies et des aiguilles? Actuellement il existe des différences entre la réglementation appliquée aux CFL et celle appliquée par la DB AG.

Au cours d'une réunion avec les agents de l'équipe soudage, il s'est avéré que les dispositions d'une note interdisant les rechargements des rails en voies principales ne sont plus adaptées.

Actuellement la Division Voie est en train d'établir un document prononçant une adaptation de la note pré mentionnée et indiquant les raisons qui ont mené à cette décision.

En outre, un groupe de travail a déjà entamé l'adaptation des dispositions du nouveau règlement appelé „Richtlinien für Gleis- und Weichenfahrbahn“ (RGW) actuellement en voie d'élaboration.

2. Pôle Equipements

2.1 Création d'un deuxième poste de préposé technique, grade A/6, pour la circonscription S21 L.

Les délégués revendiquent la création d'un poste d'adjoint au préposé de la circonscription S21 L. Cet adjoint assurera le remplacement du préposé en cas de d'absence de ce dernier.

Le Chargé de Gestion soutient pleinement cette proposition. Toutefois, il n'accepte pas de créer tout simplement un nouveau poste de préposé technique, grade A/6, de la spécialité S.

Les délégués sont invités à présenter des propositions concernant le transfert d'un poste du grade en question déjà existant à la circonscription S21 L.

2.2 Création d'un poste d'instructeur au sein de l'Unité Locale Energie.

Les délégués demandent la création d'un poste d'instructeur au sein de l'Unité Locale Energie à l'instar des autres domaines. Parmi les missions liées à ce poste comptera non seulement l'encadrement des agents stagiaires des différentes carrières, mais aussi l'organisation des cours de formation et même l'application pratique sur place.

Le Chargé de Gestion reconnaît le bien fondé de cette demande. Il chargera un agent compétent d'élaborer un concept pour la définition et la création du poste en question.

2.3 Quelles sont les dispositions légales se rapportant aux petits véhicules de service (PVS) Geismar?

Le Chef du Pôle Equipements informe les délégués que l'organisme de contrôle LuxControl a autorisé la circulation des PVS Geismar. La plaque d'immatriculation, à demander auprès de la Société Nationale de Contrôle Technique, fait encore défaut.

Les agents susceptibles de travailler avec le PVS Geismar devront encore subir des formations concernant le maniement de la nacelle ainsi que des cours de formation spécifiques assurés par la société Geismar.

2.4 Pourquoi les agents affectés à l'Unité Locale Energie sont-ils obligés de tenir à leur disposition les plans schématiques tandis que la mise à jour n'est pas garantie simultanément avec les plans des consignes bleues?

Le Chef du Pôle Equipements explique que les modifications à apporter aux plans des consignes bleues sont envoyées aux agents concernés par courrier postal avec accusé de réception à renvoyer à la Division Energie. Les plans schématiques par contre, sont dressés par une firme externe et souvent seulement après l'achèvement des travaux de transformations.

Le Chargé de Gestion chargera la division concernée d'adapter les procédures appliquées afin d'arriver à une mise à jour simultanée des plans schématiques et des plans des consignes bleues.

2.5 De plus en plus les agents de l'Unité Locale Energie se plaignent que les coffres de leurs voitures privées sont encombrés par le matériel CFL. Comment est-il envisagé de résoudre ce problème?

Il est proposé d'acquérir suffisamment de voitures de service qui seront alors équipées avec le matériel nécessaire. Les agents soumis à l'astreinte auront alors la possibilité de se servir d'un véhicule de service pendant les périodes d'astreinte.

3. Divers – Questions d'ordre général

3.1 Le conducteur d'une voiture CFL est responsable pour l'état du véhicule. Est-ce qu'un chef local ou un chef de district peut ordonner un déplacement dans le cas où un agent estime que soit les conditions météorologiques, soit l'état des routes, soit les pneus d'un véhicule donnent lieu à un risque pour la conduite?

Les délégués citent un cas précis, où un agent a refusé de se déplacer à un moment donné au nord du pays à cause des conditions météorologiques.

En effet, au cours de la réunion de la délégation du Service IF tenue en date du 07/06/2007, le Chargé de Gestion a donné son accord de principe pour équiper une partie des véhicules de service de certaines équipes déterminées en pneus d'été et en pneus d'hiver. Mais, à ce qu'il paraît, la mise en application de cette décision n'a pas encore été réalisée sur place.

3.2 Situation des camionnettes dans la circonscription S21 L.

La voiture de service immatriculée KX 193 est prévue d'être mise hors circulation prochainement. Etant donné que ce véhicule provient initialement du District MEMB, il n'est pas prévu de le remplacer le moment venu.

Etant donné que les délégués présentent de façon plausible la nécessité pour la circonscription S21 L de disposer d'une voiture de service supplémentaire, le Chargé de Gestion accède à leur demande et décide de procéder au remplacement de celle-ci.

3.3 Pour quelle raison le remboursement de la taxe téléphonique est-il supprimé? Que font les agents d'astreinte n'ayant pas accès à un réseau de téléphone mobile?

Les délégués évoquent que certains agents soumis à l'astreinte sont privés de l'accès à un réseau de téléphonie mobile à leur domicile.

Le Chargé de Gestion tient à remarquer que ces agents disposent alors certainement d'un téléphone fixe et par conséquent, il leur incombe personnellement de prendre les dispositions nécessaires pour qu'ils puissent être joints en cas d'intervention.

Quant à la suppression du remboursement de la taxe téléphonique, cette question tombe sous la compétence de la Délégation Centrale du Personnel, les délégués sont invités à la faire porter à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la délégation en question.

ARBEITSTREFFEN ASTI – SYPROLUX

Seit längerer Zeit arbeitet der Syprolux im Rahmen der von der ASTI (Association de Soutien aux Travailleurs Immigrés asbl) ins Leben gerufenen « Plate-forme migration & intégration » mit. Hier werden Themen, welche die Ausländerpolitik betreffen diskutiert und es werden Stellungnahmen ausgearbeitet, welche dann auch den politischen Verantwortlichen unterbreitet werden. Dies geschah beispielsweise zum Gesetz betreffend das Erlernen der luxemburgischen Sprache.

In der Plattform sind vertreten: APL – ASTI – ASTM – CARITAS - CCPL – FAAL –FAEL – FNCTTFEL – LCGB - OGB-L - SeSoPi-CI – SYPROLUX.

Am vergangenen 25. März traf sich eine Delegation des Syprolux mit den ASTI-Verantwortlichen zu einem offenen Meinungsaustausch. Die Probleme mit denen sich die ASTI tagtäglich konfrontiert sieht wurden hier diskutiert und für die Syprolux-Delegation ergab sich ein interessanter Einblick in die Arbeit der Vereinigung. In der Tat ist man sich der Probleme, die auftreten nicht immer wirklich bewusst wenn man nicht unmittelbar, sei es direkt oder durch Bekannte betroffen ist.

Es wurde beschlossen die Zusammenarbeit weiterzuführen, um so dazu beizutragen den ausländischen Mitbürgern zu helfen sich in Luxemburg heimisch fühlen zu können.

V. Weis



J.P. Schmitz



C. Daman



Compte-rendu de la réunion auprès du Chef de Service GR en date du 24 mars 2010

Au début de la réunion M Thull Daniel nous informe qu'il a été désigné comme remplaçant de M Jean-Michel Flammang qui se trouve en congé de maladie prolongé. M Sturm Robert ne peut assister à la réunion suite à un congé de maladie.

Avant de passer à l'ordre du jour les délégués voudraient avoir des détails concernant l'effectif 2011. Les propositions d'effectif n'ont pas pu être discutées avec les délégués vu qu'elles ont été soumises au Conseil plus tôt que les années passées. Un autre timing devra être envisagé afin de permettre une discussion sur les propositions d'effectif avec les délégués. M Thull peut nous assurer que le sureffectif du Service GR dû au sureffectif de l'équipe Sûreté n'affectera pas les autres catégories. Pour combler les départs prévus, une classe de 13 stagiaires est prévue pour cette année.

Gare Bettembourg

1. Depuis fin janvier les WC publics sis dans le Bâtiment Voyageurs sont fermés pour permettre des travaux de transformation afin de créer des bureaux pour la ZOS. Ces installations sanitaires ont également été utilisées par les conducteurs de bus des lignes 194, 200, 304 et 307 pendant leur stationnement à la gare routière. Quelle solution peut être offerte à la clientèle?

Les toilettes ont effectivement été supprimées pour permettre d'aménager les nouveaux bureaux de la ZOS. En ce qui concerne la mise à disposition d'un WC pour les chauffeurs d'autobus ainsi que pour les voyageurs, cette question devra être soumise à la délégation du Service AV.

Gare Esch/Alzette

2. Chauffage insuffisant du bureau du chef de surveillance ainsi que du guichet en gare d'Esch/Alzette. Les agents doivent avoir recours à des chauffages électriques pendant la saison froide.

Le Service IF sera chargé de résoudre le problème.

3. Après le transfert de la gare d'autobus en gare d'Esch/Alzette nous demandons des places de parking pour les agents CFL sur le terrain devenu disponible (ancienne gare d'autobus).

CFL Immo est en train d'élaborer un concept de parking pour les agents des Services GR et AV ainsi que pour les agents de CFL Cargo. Il est prévu d'aménager des barrières d'accès.

4. Le chemin d'accès du PD en gare d'Esch/Alzette est de nouveau dans un mauvais état. Une réparation rapide s'impose.

Le Service IF sera chargé de réparer le chemin.

5. Equipement de la porte d'entrée du bureau du chef de surveillance en gare d'Esch/Alzette d'une serrure électronique avec chip.

La ZOS établira un bon de commande si cet équipement est réalisable.

6. Installation d'une borne Ego au 1er quai en gare d'Esch/Alzette.

La demande sera transmise au Service AV.

7. Mise en peinture du souterrain en gare d'Esch/Alzette.

Le Service IF sera chargé de la mise en peinture.

Gare Luxembourg

8. Lors de la réunion du 25 juin 2009 il avait été retenu que l'effectif du PDL pourrait être comblé vers la fin de l'exercice 2009. Or, en février 2010 l'effectif du PDL n'est toujours pas comblé et le chef de circulation 5 pour assurer les pauses casse-croûte fait toujours défaut. Quelles sont les causes de ce retard et quelles sont les mesures prévues pour réagir à cette situation intenable?

Après la qualification de plusieurs agents au cours du mois d'avril, le chc 5 sera opérationnel pour la pause de sécurité.

9. Nous saluons le fait que la ZOC ait mis en place un 5ème chc au PDL pour garantir les pauses prévues par les conditions de travail. Cependant, vu le manque constant d'agents GR nécessaires pour garantir un service normal, nous demandons pour tous les agents GR, travaillant selon tableau de service binaire ou tiercé, à qui les pauses ne peuvent pas être accordées, une indemnisation de 30' par séance de travail.

La pause de sécurité n'est prévue que pour le PDL. Or il existe d'autres postes à circulation intense où une pause de sécurité serait justifiée. Une solution devra être élaborée pour tous les postes.

10. La cuisine du PDL nécessite une remise en peinture. Les nouveaux meubles ainsi que les appareils pour la cuisine devraient être aménagés dans les plus brefs délais.

La cuisine sera remise en peinture avant l'aménagement des nouveaux meubles.

Service Sûreté

11. Le personnel se plaint que le pantalon faisant parti de l'uniforme n'est pas adapté aux besoins de l'Equipe Sûreté. Ceci a amené des agents à s'équiper à leurs frais de pantalons plus confortables, mais non réglementaires. Est-ce qu'un changement du modèle proposé est prévu dans un futur proche?

Le chef de la ZOC sera chargé de trouver une solution valable.

12. Nous exigeons une discussion fondamentale sur les missions et tâches de l'Equipe Sûreté. De plus, nous vous rendons attentifs au fait que l'uniforme a un air trop martial et ne correspond pas du tout, selon notre avis, à la mission destinée aux agents concernés. Les remarques quotidiennes de la part de cheminots et de clients ne font qu'accentuer cette constatation.

Les missions et tâches de l'équipe Sûreté sont clairement définies. L'uniforme actuel sera maintenu vu qu'il suffit aux besoins et se distingue clairement des autres uniformes.

13. Les nouveaux tableaux de service que la gare de Luxembourg veut introduire à partir du 01 mars 2010 sont contestés par une majorité du personnel de l'Equipe Sûreté. Des discussions sont actuellement en cours entre les délégués GR et le Chef ZOC pour trouver une solution. Nous exigeons que le détachement à titre provisoire de 6 membres de l'Equipe Sûreté vers une autre EF ne se reproduise plus à l'avenir.

Une solution pour les tableaux de service a été trouvée en accord avec le chef de la ZOC. Le détachement était nécessaire pour remédier aux problèmes de CFL Cargo dus au retour trop rapide d'agents CFL vers la maison-mère.

14. Nous demandons un minimum de confort dans les vestiaires de l'Equipe Sûreté et de la Vidéosurveillance (entre autre le nettoyage journalier des locaux, l'installation de frigos adaptés aux deux postes ainsi que la mise à disposition d'un four à micro-ondes pour les deux postes).

Le chef de la ZOC sera chargé de garantir le confort nécessaire.

15. Etablir un (ou plusieurs) profil(s) des prestations à effectuer par l'Equipe Sûreté adapté(s) aux restrictions médicales des agents concernés.

Il serait envisageable de soumettre les agents à un test psychologique afin de définir leurs aptitudes.

Divers

16. Le nouveau RID prévoit des formations de base et des formations continues pour le personnel du gestionnaire d'infrastructure. Quel type de formation est prévu pour les différentes catégories du personnel GR (personnel local, chc, aiguilleurs) et quand cette formation sera-t-elle réalisée?

Les agents QSE des deux zones ont été formés par le Service Central QSE afin d'instruire leur personnel.

17. Le nouveau système d'annotation des retards au relevé électronique présente des lourdeurs pour le personnel des postes de circulation, surtout en ce qui concerne le choix des codes à utiliser. Est-ce qu'une simplification est envisageable?

Un relevé expliquant les différents codes à utiliser de façon claire et en termes utilisés couramment (espacement, croisement etc.) sera établi afin de faciliter la saisie des retards.

18. Nous demandons une formation individuelle dispensée par un agent du Service IF et des instructions écrites précises quant à l'utilisation et la manipulation de l'installation RST aux PD et à la Permanence. De plus, des exercices spontanés, non-annoncés, doivent être effectués régulièrement, une fois par mois, en temps réel. Cette procédure sera également applicable pour la mise en service du système IANA. Ces formations et exercices spontanés devront faire partie intégrante de la formation de chaque nouveau chc avant sa qualification à un poste directeur. Une note expliquant l'utilisation du RST, établie par le chef de la Permanence, pourrait être intégrée dans l'Instruction de Service.

Des exercices spontanés sont sûrement utiles, surtout pour les agents en formation, mais difficiles à réaliser vu la perturbation du trafic causée par l'alarme RST.

19. Fiche d'information d'accident et presque accident (Note 08/11-2009 DG): Quels sont les premiers résultats et statistiques de cette Note concernant le Service GR?

Il n'existe pas de statistiques et l'utilité de cette fiche semble être mise en question.

20. Mise en place d'un groupe de travail «Conditions de travail du Personnel de Réserve GR» composé par le Service RH, les secrétariats ZOC et ZOS, de membres de la délégation du personnel et d'agents concerné(e)s.

Une entrevue avec les secrétariats pour discuter des solutions d'amélioration des conditions de travail pour le personnel de réserve serait utile.

21. Le principe des punitions en vigueur aux CFL n'est plus adapté à la situation actuelle, surtout en ce qui concerne les mesures disciplinaires de la compétence du Chargé de Gestion. Quelles sont les propositions du Service GR au sujet de la refonte de l'Ordre Général N° 10?

Le Service GR a avisé positivement les différentes propositions au sujet de la refonte de l'OG 10. Les délégués désirent une application uniforme dans les 2 zones opérationnelles.

Informations et questions supplémentaires:

- Vu le transfert de certaines charges à l'ACF l'effectif de la Permanence sera réduit de 2 S/4-S/6
- En vue de combler les postes vacants au Service Central GR (réglementation) les chefs de zone ainsi que tous les agents des grades requis seront contactés.



F. Heinz



Les délégués informent le Chef de Service que le mécontentement des chefs de circulation s'accroît de jour en jour. Ce mécontentement est surtout dû aux causes suivantes:

- manque de personnel
- non respect des conditions de travail (pauses prévues pour chaque séance)
- pause de sécurité non accordée
- les nouvelles réglementations (CDS et RCDD) ne sont pas adaptées aux besoins réels et devraient être revues.
- la formation pratique accélérée ne peut plus être tolérée ainsi que la qualification prématurée.

Il ne suffit pas de parler de la sécurité il faut aussi agir sur le terrain. Les chefs de circulation sont soumis à un stress permanent du à l'augmentation des trafics, des prescriptions de plus en plus compliquées à respecter, des problèmes permanents avec le matériel roulant impliquant de nombreux changements de composition etc. Ils doivent travailler jusqu'à neuf heures sans aucune pause et naturellement sans faire de faute. Cette situation est intenable et des solutions rapides sont à envisager.

Jean-Paul SCHMITZ

Délégué du SYPROLUX

Services Centraux vom 19. März 2010

AUSSER SPESEN NICHTS GEWESEN!

Auf Wunsch des Service RH nahmen die beiden Präsidenten vom SYPROLUX und Landesverband, Camille Bocker und Guy Greivelding ebenfalls an der Delegations-sitzung der Services Centraux vom 19 März teil. Diese „Elefantenrunde“ war einberufen worden, um über die weiteren Schritte in der informatischen Überwachung der gleitenden Arbeitszeit zu referieren und zu diskutieren. Aus diesem Grunde waren auch Michelle Hainaux und Marie-Françoise Trinteler aus der Informatik-Abteilung der CFL anwesend.

Gleich zu Beginn der Sitzung informierte Nico Bollendorff die Runde, dass trotz aller im Vorfeld aufgeführten Schwierigkeiten, die informatisierte Überwachung der gleitenden Arbeitszeit in der Generaldirektion am 1. Juni 2010 starten soll. Es ist zu befürchten, dass dieser enge Zeitplan wieder zu einem ego-istischen Projekt führt.

Die Vertreter des Service Informatique erklärten anschließend wie die neue Arbeitszeitüberwachung funktionieren soll. Verlässt jemand in den obligatorischen Zeitspannen die Generaldirektion, muss der Kollege oder die Kollegin auf der Tastatur an der Drehtür den Kode drücken, der der Art der Abwesenheit entspricht (Außendienst, Dienstreise, Urlaub, usw.). Diese Eingabe muss dann von dem oder der Verantwortlichen des jeweiligen Service informatisch gegengezeichnet werden. Wer validiert und wann das zu geschehen hat, ist den einzelnen Chargés de Gestion überlassen. Dies steht im Wider-

spruch zu einer der Forderungen der SYPROLUX –Kommission der Services Centraux (siehe Transport N°3 vom 12. 2. 2010). Wir hatten eine allgemeingültige Vorgehensweise verlangt, damit alle Bediensteten der Generaldirektion gleich behandelt werden. Diese Forderung, die keine Vergünstigung darstellt, sondern nur eine administrative Gleichstellung des Personals, wurde trotzdem verworfen!

Auch die anderen Punkte des vorgenannten SYPROLUX-Forderungskatalogs, wurden fast vollständig abgewiesen. Die vorgeschlagene Verkürzung der Mittagspause war ebenso wenig ein Thema für die Generaldirektion wie die geforderte Möglichkeit mit 4 Plusstunden einen Morgen oder einen Nachmittag frei zu bekommen. Jede dieser Forderungen wurde abgelehnt!

Wir erhielten ebenfalls eine Abfuhr bei unserer Forderung nach einer gerechteren Lösung für geleistete Überstunden auf Dienstreisen. Hier dürfen Kolleginnen und Kollegen an den Tagen, an denen sie im Ausland nicht übernachten nur maximal 11 Stunden aufschreiben. Wir wiesen darauf hin, dass manche Bedienstete der Generaldirektion an bis zu fünf Sitzungen im Monat in Brüssel oder Paris teilnehmen müssen. Hier haben sie dann jeweils einen Arbeitstag von 15 Dienststunden! Diese Fakten machten auf die Vertreter des Personalservices keinen Eindruck. Sie vertraten die Meinung, dass diese Kollegen und Kolleginnen sich während den jeweiligen Zugfahrten erholen könnten. Dabei

weiß jeder von uns, dass eine Zugfahrt von oder nach Brüssel alles andere als eine Vergnügungsfahrt ist! Außerdem wurde uns vorgehalten, dass man ja auch nicht die Mittagspausen der Dienstreisenden kontrollieren könnte. Dass bei solchen Sitzungen meist ein kurzes Arbeitessen stattfindet, wird nicht berücksichtigt. Diese Sichtweise ist nicht dazu angetan, die Bereitschaft zu fördern, kostensparende Fünfzehnstundenmarathons auf sich zu nehmen!

Alles in allem mussten wir feststellen, dass unsere Bereitschaft, die Einführung der informatisierte Arbeitszeitkontrolle konstruktiv zu begleiten, in keiner Weise honoriert wurde. Konstruktiver Sozialdialog, wo man gemeinsam auf Lösungen hinarbeitet, stellen wir uns anders vor!

Parking Route de Thionville

Die Personalvertretung wies auf die Sicherheitsprobleme hin, die durch die provisorische Verlegung des Parkings in die Diedenhofenstrasse für die Bedienstete der Generaldirektion entstanden sind. Die vielen Drogensüchtige, die sich dort in der Nähe aufhalten, haben schon für die eine oder andere unangenehme Situation gesorgt. Nico Bollendorff erklärte den Personalvertretern, dass die Schaffung einer Navette derzeit aus Kostengründen nicht in Erwägung gezogen wird. Die Auslastung des Bettemberger Pendeldienstes soll nachgesehen werden und dann wird überprüft, ob eine Verlegung nach Luxemburg möglich ist. Parallel dazu soll beim Busdienst nachgefragt werden, ob

die eine oder andere Leerfahrt in die Busgarage nicht als Zubringerdienst zum provisorischen Parking genutzt werden kann. In Sinne der Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen hoffen wir, dass hier schnellstens eine Lösung gefunden wird.

Feueralarm-Übung in der Generaldirektion

Der Service RH erklärte, dass die rezent durchgeführte Feueralarm-Übung reibungslos verlaufen war. Der Service QSE soll einen genauen Bericht nachliefern. Außerdem soll der Service QSE mit den Verantwortlichen der Berufsfeuerwehr klären, ob und wie die Daten der Eingangskontrolle in einem Notfall sinnvoll genutzt werden können.

Personalbedarf im Service GR

Die Zentralabteilungen des Service GR haben einige Bedienstete an die Administration des Chemins de Fer abgegeben. Außerdem können einige Kollegen in Kürze in Pension gehen. Hier gilt es vor allem den Bereich „Réglementation“ wieder aufzustocken. Die vorgesehenen Einstellungen können hier keine kurzfristige Entlastung bringen. Deshalb will der Service RH die Kolleginnen und Kollegen der Service Locales ansprechen, um die vorgenannte Abteilung durch interne Rekrutierungen zu verstärken.

Romain Grimaz und Fernand Heinz vertraten den SYPROLUX in der Sitzung, wahren Carlo Thissen und Jean-Marie Thoma für den Landesverband angetreten waren.



R. Plumer



M. Weydert



A. Gleis

RÉUNION DES DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL
AUPRÈS DU CHEF DU SERVICE TM DU 18.03.2010



1. Discussion de l'effectif du personnel 2011 du Service TM.

Diese Diskussion fand statt. (Siehe auch Punkt: 15)

2. Quand est-ce que le hall de nettoyage sera-t-il mis en service?

Am 22.03.2010 wird (wurde) diese in Betrieb genommen.

3. Est-ce-que les grandes révisions des voitures Corail vont être faites en France? Si oui, quel est le motif et sur quelles lignes leur service est prévu?

Herr Lorang teilte den Delegierten mit, dass die Corail-Voitures verkauft werden.

4. Le train de relevage trouvera-t-il une place voire un garage près du nouveau hall de lavage.

Einstweilen bleibt der «Hilfszug» am jetzigen Ort, zu einem späteren Zeitpunkt soll dieser eventuell im „Faisceau R 2“ abgestellt werden.

5. Le personnel du train de relevage est forcé à faire l'astreinte à domicile et a donc besoin d'un téléphone fixe selon consigne locale No 15. Comment procéder en vertu de la Note 07/01RH/S.

Diese «Consigne» wird abgeändert werden.

6. Etat d'avancement du dossier concernant les vieilles rotondes situées au CRM site Sud.

Affaire à suivre.

7. Les délégués demandent que les agents qui remplacent par exemple le chef de division, chef d'équipe, etc. aient droit à une rémunération adéquate dès le premier jour du remplacement.

Laut Statut ist dies im Moment nicht möglich.

8. L'équipe MR demande que la voie 2 au CRM site Nord soit aménagée en vue des grandes révisions DOSTO.

Gleis 4 wird als Revisionsgleis (Dosto – Voitures) benutzt, Gleis 2 für normale Revisionen.

9. Les délégués demandent l'installation d'une nouvelle porte d'entrée coulissante automatique pour remplacer la porte d'entrée de la voie 3 côté nord (CRM site Nord).

Herr Lorang sieht hierfür keinen Bedarf.

10. Les délégués demandent une formation de conduite pour les engins (locotracteurs) au CRM (sites Sud et Nord). Permis de conduire pour agents du CRM.

Generell sei die Formation in Ordnung, bei Bedarf wird diese nachgeholt.

11. Les délégués demandent d'installer des escaliers caillebotis sur la voie de garage au CRM, idem pour des poubelles sur les voies de garage.

Keine Bereitschaft dies zu tätigen.

12. Les délégués demandent de combler la place d'électricien dans l'équipe Z2 au CRM site Nord en remplacement des agents Geimer et Reuter.

Die «Equipes MV» werden verstärkt und durch Mechatroniker ergänzt.

13. Les délégués demandent des explications supplémentaires sur la révision mi-vie des engins Z2.

Das Projekt wird weiter vorangetrieben und soll dem «Comité des Directeurs» noch vor dem Sommer vorgelegt werden.

14. Les délégués demandent des explications sur l'utilisation des voitures Corail et s'il est envisagé de faire des remises en état en France?

Siehe Punkt: 3

15. Les délégués demandent un décompte des journées improductives au 31.12.2009 (CEM et Poste de Commande).

Die «Journées Improductives» der CEM + CDM haben den Stand von 13.363 Tagen erreicht was ein Rückstand von 2.542 Tagen für 2009 bedeutet. Die

gestrichenen R werden weiter entschädigt werden. Das Personal des P.C. + der Formation Continue weist einen Rückstand von 1.164 Tagen auf.

16. Les délégués demandent une amélioration du revêtement de la chaussée à l'accès du parking CRM (entrée route de Thionville).

Der Service IF sieht eine Instandsetzung bis zum Juli 2010 vor.

17. Les délégués demandent l'achèvement des travaux de l'itinéraire de la Gare Centrale vers le CRM.

Am 9. April wird (hat) eine Versammlung zu diesem Punkt stattfinden (stattgefunden) an der der Service IF, die Verantwortlichen der ZOC, eine Vertretung des TM sowie eine Delegation von Personalvertretern des TM teilnehmen (teilnahmen).

18. Les délégués requièrent à nouveau une relève pour les trajets vers Liers, ce qui n'est plus le cas depuis le dernier changement d'horaire en décembre 2009.

Die SNCB bestätigt diese Beanstandung. Hier gilt es weiter „am Ball“ zu bleiben. Herr Lorang bestätigt die Einsetzung von „10 Voitures“ ab April 2010 auf dieser Strecke.

19. Nous demandons les premières conclusions sur la réduction de la vitesse maximale autorisée au nouveau CRM.

Positive Betrachtung. Nun gilt es diese mit dem Service GR abzustimmen sowie die Beschilderung zu tätigen damit diese Restriktion für alle EF gilt.

20. Nous exigeons tout de suite de bloquer toutes les données personnelles (numéro de téléphone personnel, adresse privée, tours de services, etc.) des CEM pour les agents du Dispatch du CRM et pour les agents de manœuvre de la Gare de Luxembourg via le logiciel Railopt (protection des données).

Adressen und persönliche Telefonnummern werden blockiert.

21. Nous demandons d'ajuster les tours de service (RM et MS) aux nouveaux paramètres, tels que les chemins d'accès des EM plus longs (nouveau CRM) et le document de bord plus détaillé (nouveau carnet de bord) des EM.

Die ISC 59 gilt es neu zu überarbeiten.

22. Nous demandons des informations concernant l'effectif du poste de commande.

Dies wurde getätigt.

23. Nous demandons un décompte détaillé sur les primes pour l'utilisation de la voiture personnelle des agents circulant sur longue distance pour les agents concernés (par rapport aux primes payées incorrectement).

TM trägt Sorge damit jeder Betroffener sein persönliches „Relevé“ erhält.

24. Consigne du coach.

Beanstandet wurde seitens der Personalvertretern eine Formation im Umgang mit dem Personal. Diese wurde bewilligt. Bedauert wurde seitens der Personalvertretung, dass das „Coach-Personal“ auch als Bediensteter des P.C. sowie als „Chef de Feuille“ tätig sein wird. Verschiedene Delegierten waren der Meinung, dass die „Coaches“ genügend Aufgaben hätten in der „Formation Continue“ sowie als „Coach“.

DIVERS:

1. Angesprochen wurde, dass das letzte „Tableau d'Affectation“ vom November/Dezember datiert.

2. Beantragt wurde eine Sicherheitsweste für die Übergangssaison, wie sie im Rettungsdienst benutzt wird (fakultativ). Dies wurde an die EPI-Kommission weitergeleitet.

3. Herr Lorang teilte den Personalvertretern mit, dass in dem schwarzen Material womit die „Carcasse“ der Z2 gespritzt ist, Asbest in gebundener Form vorkommt.

4. Bemängelt wurde, dass die SIBELIT-Evolution in einer D.C-Restreinte Anfang Februar behandelt werden sollte, bisher (18. März) nicht stattgefunden hat. Anmerkung: Diese hat nun am 29. März stattgefunden.

Die TM – Delegierten des SYPROLUX

GLEIS Albert PLÜMER Romain WEYDERT Marc

GENERALVERSAMMLUNG DER SEKTION LUXEMBURG



v.l.n.r.: Steve Watgen, Isabelle Faber, Mylène Wagner-Bianchy, Jean-Paul Schmitz, Camille Brocker, Joëlle Barbelen

Zu Beginn der Generalversammlung, welche im Festsaal Nic Braun der Gemeinde Hesperingen stattfand, hiess der Sektionspräsident alle anwesenden Mitglieder herzlich willkommen und ging kurz auf einige herausragende Themen der vergangenen Monate ein.

Aus dem Tätigkeitsbericht des Sekretariats ging hervor, dass sich die Sektion auch im letzten Jahr an allen gewerkschaftlichen Manifestationen wie Kongress, ETF-Kundgebung, 1. Maifeier, Oktavmesse und anderen aktiv beteiligte. Der Sektionsausflug führte die zahlreichen Teilnehmer nach Amnéville, wo eine Besichtigung des Zoos auf dem Programm stand. Zugleich wurde die Festungsanlage Malbrouck, welche zur Maginotlinie gehört besichtigt. Wie in der letzten Generalversammlung angekündigt, organisierte die Sektion im Herbst des letzten Jahres einen Workshop zu dem Thema Stress und Stress-Management. Frau Anna Dannfelt, die beruflich Stress-Management betreibt, gab einen interessanten Einblick in die Thematik und zeichnete Wege und Lösungsvorschläge auf. Die Verantwortlichen der Sektion sind sich der Auswirkungen von Stress auf den einzelnen Arbeitnehmer, sowie auf das gesamte Arbeitsklima bewusst und werden auch weiterhin diese Problematik thematisieren. Es gibt Mittel und Wege der Stressfalle zu entfliehen und diese sollen auch den CFL-Mitarbeitern zugänglich gemacht werden. Gibt es doch ge-

rade im Eisenbahnsektor Arbeitsplätze, wo es wichtig ist die Arbeit mit der nötigen Ruhe und Besonnenheit, sowie ohne Hektik auszuführen. Ein Thema, das eigentlich auch seinen Impact beim Tage der Sicherheit der CFL haben sollte.

Im Dezember organisierte die Sektion für die Kinder und Enkelkinder aller Syprolux-Mitglieder ihre traditionelle Nikolausfeier. Daneben traf sich der Vorstand der Sektion während des ganzen Jahres regelmässig zu Vorstandssitzungen, wo aktuelle Themen bei der CFL und bei der CFLcargo diskutiert wurden.

Der Kassenbericht, der vom Kassierer vorgetragen wurde, machte deutlich, dass trotz aller Ausgaben

und Aktivitäten die finanzielle Lage der Sektion zufriedenstellend ist.

Danach folgten die Vorträge der Verbandsleitung, die auf die Ereignisse und Probleme der Berichtsperiode eingingen, aber auch einen Ausblick auf die kurz- und mittelfristigen Herausforderungen gaben. Im Vordergrund standen die Probleme bei der CFL cargo, aber auch die Formation, sowie die Personalpolitik.

Die Gleichheitsbeauftragte Joëlle Barbelen, sowie die Jugendbeauftragte Isabelle Faber, die beide dem Vorstand der Sektion angehören stellten sich kurz vor und gaben einen Ausblick auf ihr Wirkungsfeld.

Die Generalsekretärin Mylène Wagner ging auf die Problematik des Burnout ein, übrigens eine mögliche Folge von Stress. In der Tat kann jeder mit diesem Phänomen konfrontiert werden und es war interessant hierzu einige Fakten in Erfahrung zu bringen.

Georges Bach hielt einen kurzen Vortrag über die Sozialpolitik der europäischen Union unter dem Motto "Sozialpolitik gestern, heute und morgen". Er gehört dem Sozialausschuss an, wo zur Zeit über die Arbeitszeitdirektive, sowie über Flexsecurity verhandelt wird. Im Sinne eines zukünftigen sozialen Europas sind die Grundpunkte ein intelligentes Wachstum, eine gute Bildungs- und Forschungspolitik und ein nachhaltiges und integratives Wachstum.

Syprolux-Präsident Camille Brocker ging auf aktuelle Themen bei der CFL respektive bei der CFLcargo ein. Hier wurden Probleme wie Personalpolitik, Formation nochmals detailliert angesprochen. Es wurde aber auch über die anstehenden Projekte gesprochen. Hierzu gehören die Arbeiten im Bahnhof Luxemburg, die verschiedenen Park + Ride Projekte und das ETCS-Level 1 auf dem ganzen CFL-Netz.

Wie schon in den vergangenen Jahren bot die Generalversammlung den Anwesenden also eine ganze Flut von interessanten Informationen und es ist bedauerlich, dass so mancher aus beruflichen Gründen nicht an der Versammlung teilnehmen konnte.

Bei einem geselligen Zusammensein und einem gemeinsamen Abendessen fand der interessante Abend seinen Ausklang, nicht ohne noch die Möglichkeit zu zusätzlicher Diskussion und Meinungsaustausch zu bieten.

Hier noch die aktuelle Zusammensetzung des Vorstandes der Sektion:

Präsident:	Jean-Paul Schmitz
Vizepräsidenten:	Romain Wark, Adrien Milbert
Ehrenpräsident:	Jean Kayser
Sekretärin:	Viviane Weis
Kassierer:	Guy Müller

Text: **V. WEIS** / Photos: **G. NEPPER**



Eine aufmerksame Zuhörerschaft



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, Àr 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 tél. : (+352) 4015-1

GENERALVERSAMMLUNG OSTEN

Viele Aktive aber auch eine Anzahl Pensionäre waren der Aufforderung gefolgt an der Generalversammlung der Sektion Osten teilzunehmen. Wie schon im vergangenen Jahr fand diese in Betzdorf statt.

Nachdem der Präsident P. Gries die Anwesenden begrüßt hatte, ging er auf kurz auf die allgemeinen Probleme ein die derzeit bei der CFL auf der Tagesordnung stehen.

Mangel an Personal, hausgemachte Verspätungen, die Zweigleisigkeit Wasserbillig Igel und der Ausbau Lux/Sandweiler waren Themen seiner Ansprache.

Der Sekretär G. Konzem liess das vergangene Jahr in seiner Rede

noch einmal Revue passieren. Die Sektion war aktiv an den Veranstaltungen der Gewerkschaft beteiligt: wie z.B. 1. Mai Feier, Oktav-Messe und Abschluss-Prozession. Die Sektion hat aktiv in den verschiedenen Gremien im Syprolux mitgearbeitet. In der Sektion selbst wurden vier Sitzungen abgehalten und ein Ausflug mit der MS. Marie-Astrid stand auf dem Programm.

Der langjährige Kassierer Ch. Hengen ließ keinen Zweifel aufkommen das die Kasse in bester Ordnung sei, und die Kassenrevisoren C. Gitzinger und F. Reis hatten dies auch genau in Augenschein genommen und bestätigt.

J. Barbelen stellte ihre neue Aufgabe als Gleichheitsbeauftragte vor.

M. Wagner ging in ihrer Ansprache auf das Burnout-Syndrom ein. Eine leidige Erscheinung in unserer schnelllebigen Gesellschaft. Stress, Selbstüberschätzung, und vieles mehr sind die Auslöser dieser Krankheit.

Der Europa-Abgeordnete und FCPT-Präsident G. Bach ließ in seiner Ansprache keinen Zweifel aufkommen, dass das soziale Volumen das ein gemeinsames Europa beinhaltet ihm sehr am Herzen liegt. Nur wenn alle Menschen in Europa gleiche Rechte und Pflichten haben kann es ein gemeinsames Europa werden.

Der Präsident vom Syprolux C. Brocker berichtete von der Krise

die auch Luxemburg mit all ihrem Ausmaß erreicht hat. Wichtige Projekte müssen wegen der Finanzkrise wieder hinten angestellt werden. Auch die Probleme bei der CFLcargo geben keinen Anlass die Hände in den Schoß zu legen. Die anstehende Gehälterreform wird in den kommenden Monaten ein Projekt, das viel Ausdauer erfordert.

Bei Speis und Trank fand auch diese Generalversammlung ihren Abschluss.

Wir danken dem Personal des „Relais du Château“ in Betzdorf für die hervorragende Bewirtung.

Gust KONZEM

Generalversammlung der Syprolux Sektion Ettelbrück

„ET MUSS ELO ENDDLECH EPPES GESCHÉIEN“

Die diesjährige Generalversammlung in der « Brennerei » in Ettelbrück stand ganz im Zeichen der bevorstehenden Umbauarbeiten auf dem Bahnhofgebäude in Ettelbrück und dem 2 gleisigen Ausbau der Nordstrecke. Sektionspräsident Robert Koedinger war erfreut an diesem Abend den Herrn Minister Marco SCHANCK sowie die Abgeordneten Jean-Paul SCHAAF, KAES Aly und Emile EICHER und den Europaabgeordneten und FCPT Präsidenten Georges BACH zu begrüßen. Zahlreiche Vertreter des Zentralvorstandes und 2 Vertreter des LCGB waren ebenfalls anwesend.

Robert Koedinger ging in seiner Ansprache kurz auf die Zukunftsvisionen des Bahnhofs Ettelbrück ein. Er wies darauf hin, dass schon seit Jahren über den Ausbau diskutiert wird, schon etliche Pläne entworfen worden sind um dann wiederum den Sparmassnahmen der Wirtschaftskrise zum Opfer zu fallen. Er erläuterte immer wieder wie wichtig der Bau eines 3ten Bahnsteiges am Bahnhofgelände sei um endlich im ½ Stunden Takt von Troisvierges nach Luxemburg zu fahren. Ebenso müssten die Streckenabschnitte Ettelbrück-Diekirch erhalten bleiben und bis nach Gilsdorf bzw nach Bissen verlängert werden um der zahlreichen Kundschaft Rechnung zu tragen.

Der Abgeordnete und Bürgermeister der Stadt Ettelbrück Jean-Paul SCHAAF, bestätigte dass die jetzigen Pläne den Bau von 12 Busbahnsteigen vorsehen würden sowie ein Parkhaus mit rund 500 Parkplätzen. Der Autoverkehr würde dann unterirdisch verlaufen und der jetzige Bahnhofsvorplatz wür-

de zur autofreien Zone. Was mit dem aktuellen Bahnhofsgebäude geschehen wird stand zur aktuellen Stunde noch nicht fest. Mitte April soll das festgelegt werden und dann schnellstmöglich mit den Umbauarbeiten begonnen werden.

Minister Marco Schanck verspricht in seiner Funktion als Minister die Forderungen der Gewerkschaft und der Kommune bestmöglich zu berücksichtigen und das Projekt prioritär zu behandeln. Er geht in seiner Rede kurz auf die Probleme der Umsetzung der Landesplanungsgesetze ein. Es fehle oft an juristischen Gesetzesgrundlagen um den Bau von Aktivitätszonen voranzutreiben und die Verhandlungen beim Kauf von Baugrundstücken erweisen sich oftmals als äusserst langwierig. Ein neues Gesetz hierzu wird diese Prozeduren demnächst beschleunigen können.

Die Referaten EICHER Emile und KAES Aly befassten sich mit den Sparmassnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr. Sie wiesen darauf hin dass bei der Vernachlässigung des Ausbaus der Nord Achsen/Süd-Achsen zu einer Dezentralisierung und Abwertung der gesamten Regionen führen wird und wir in absehbarer Zeit nur noch Geisterstädte vorfinden würden. Die Kollegen vom LCGB betonten auch nochmals dass der Bau des technischen Lyzeums in Clervaux und der Ausbau der N7 Hand in Hand gehen müssten und prioritär zu behandeln wären.

Herr KAES Aly verwies zudem auf die positiven Resultate hin, welche das Einsetzen von Rufbussen im ländlichen Raum in den letzten Jahren erzielt hätte. Dieses Angebot

gelte es in den kommenden Jahren auszubauen um den Kunden das Zugangebot zeitsparender und attraktiver zu machen. Zudem schafft dieses Projekt noch zusätzliche Arbeitsplätze.

Georges BACH wies nachträglich nochmals auf das Traversierspiel der Verbindung Lux-Bruxelles sowie Lux-Trier hin. Mit ihren allzu rigiden Sparmassnahmen verliere die Politik an Glaubwürdigkeit und das Vertrauen der Grenzgänger an einen guten und schnellen öffentlichen Verkehr. Die Nachbarländer würden sich die Weichen für die Zukunft in eine falsche Richtung stellen. Er erläuterte kurz die aktuelle Sozialpolitik und die immer wachsenden Existenzängste der Menschen. Sozialdumping/Ausnutzung und Wirtschaftliche Prioritäten stehen vor Menschlichkeit und Sozialdialog.

Die Generalsekretärin WAGNER Mylène weist in einem ausführlichen Referat auf das BURN OUT Syndrom hin welches den Menschen immer häufiger betrifft und durch Überbelastung und permanentem Stress ausgelöst wird. Oft wird es verdrängt und von der Person selbst nicht anerkannt bis sich der Körper dagegen wehrt und eine psychiatrische Hilfe unausweichlich ist. Die Heilung zieht sich über mehrere Jahre hinweg und ist oft von Rückfällen gefährdet. Es gilt die Menschen in Bezug auf diese BURN OUT Syndrom zu sensibilisieren und Ihnen klar zu machen, dass es jeden treffen kann und dass es für die betroffene Person wichtig ist auf Rücksicht und Verständnis in ihrem Privatleben und im Arbeitsumfeld zählen zu können.

BARBELEN Joëlle ging als Gleichheitsbeauftragte auf die versteckte Diskriminierung der Frau in ihrem Arbeitsumfeld ein. Frauen haben es oft schwerer die Karriereleiter empor zu klettern als ihre männlichen Arbeitskollegen; sie müssen stets besser informiert sein und bessere Resultate aufweisen können um Anerkennung in der Arbeitswelt zu erhalten.

Zum Abschluss des Abends führte die Generalsekretärin WAGNER Mylène in Vertretung des Präsidenten Camille BROCKER, der leider erkrankte, die aktuellen Probleme der CFLcargo vor. Das Management versucht dort eine komplette Restrukturierung vorzunehmen ohne Sozialdialog führen zu wollen. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter im Hau Ruck Verfahren ausgebildet was unweigerlich zu Problemen führt. Immer öfter tauchen Mobbing Vorfälle auf und die Unzufriedenheit beim Personal wird von Tag zu Tag schlimmer. Auch die Budgetverhandlungen auf der Direktionsebene gestalten sich als undurchsichtig und immer wieder wird versucht dem Sozialdialog auszuweichen um ihre aufgelisteten Sparmassnahmen durchboxen zu können.

Dafür gilt der Aufruf an alle Militanten sich zahlreich zum Europäischen Aktionstag am 13/04/2010 einzufinden. Dieses Jahr steht der Aktionstag unter dem Motto «Für gute Bahnen und faire Jobs». Der Syprolux fordert eine konsequente Investitionspolitik und regelmäßige Einstellungen. Wir verbieten jegliche Form von Liberalisierung die auf Kosten unseres Personals stattfindet.

T.P.

Communiqué de presse

LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN ANDALOUSIE

En tant que membre de la Commission du Transport et Tourisme du Parlement européen, le député européen luxembourgeois Georges Bach a participé à une visite dans la région espagnole d'Andalousie du 15 au 17 mars. La délégation se composait des députées espagnoles Magdalena Alvarez et Inés Ayala Sender, de la députée estonienne Vilja Savisaar et du député autrichien Jörg Leichtfried.

Sur place, les députés ont pu se faire une image concrète du développement des diverses infrastructures de transport dans cette région. Dans le cadre du programme officiel, M. Bach a visité entre autres le nouveau terminal de l'aéroport de Malaga, le port d'Algeciras et les nouvelles écluses du port de Séville. Sur le programme figurait également une visite de l'autoroute de Jerez de la Frontera, un projet qui était exécuté en respectant un grand nombre de normes environnementales et qui représente un modèle pour toute l'Espagne.

La délégation a assisté à une présentation de la station intermodale „SOL“, une gare de connexion qui permet aux passagers de changer entre différents modes de transport, comme le transport national et régional (train à haute vitesse AVE), les trains classiques et le transport urbain.

M. Bach s'est particulièrement intéressé pour les liaisons efficaces des ports avec les réseaux ferroviaires, ce qui représente une condition indispensable pour permettre une utilisation plus efficace du transport maritime. Dans ce contexte, les projets récents réalisés en Andalousie constituent des exemples positifs qui devraient servir de modèles pour les autres pays européens.



SEKTION BETTEMBURG

DRESDEN-REISE

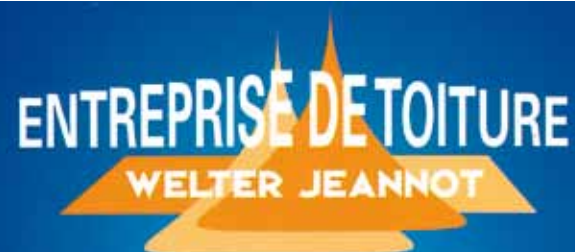
VUM 18. BIS 21. MÉE OP DRESDEN

An der Zwöschenzzeit ass eis Rées ferdeg organiséiert, eis Leit gou'wen persé-inlech ugeschriwen an iwert den genéen Verlaaf och informéiert. D'Zuchbillet's'en gin mueres beim Départ verdeelt. Am Hbf Saarbrücken an am Zuch kann een e Kaffi oder en Bréidchen kréien, deen privaten Pick-nick ass natiirlech och erlaabt!

Mir hun jo och all eisen Acompte (oder och d'ganz Zomm) iwerwisen oder nach nött? Dann maachen mir dat w.e.g. direkt! (FCPT Beeteburg BCEE LU67 0019 7300 0911 9000). Den Zuch an d'Hotel mussen nämlech vun eis am Virus bezuelt gin.

Mir wönschen éng flott Rées!

Norbert a Jos



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

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



AN DEN OSTERTAGEN GROSSES DAMPFSPEKTAKEL ZUM AUFTAKT VON 175 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHNEN

Aus Anlass des Doppeljubiläums 175 Jahre Deutsche Eisenbahnen (offiziell an diesem Jahresende anlässlich der Inbetriebnahme der kurzen Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth vom 7. Dezember 1835), und 20 Jahre Plandampf in Deutschland konnten über die vergangenen Ostertage zehntausende Besucher aus Nah und Fern die Faszination von Dampfzügen und Eisenbahngeschichte hautnah in der Region zwischen Eifel, Mosel und Saar erleben. Die Region mit den Kernpunkten Trier, Gerolstein und Koblenz hatte sich sozusagen in ein lebendiges Eisenbahnmuseum verwandelt.

Im Verlauf dieser größten Eisenbahn-Nostalgie-Veranstaltungen seit Jahrzehnten, unter der Schirmherrschaft des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers Hendrik Hering, fuhrten rund 200 historische Züge im Raume Trier, Koblenz, Gerolstein, Saarbrücken und Luxemburg. Neben Dampfzügen aller Epochen vom Adler, einem betriebsfähigen Nachbau aus dem Jahre 1935* bis zur dagegen geradezu modernen Schnellzug-

dampflok waren auch Elektro- und Diesellokomotiven des vergangenen Jahrhunderts zu besichtigen und im Einsatz. Als Kontrast dazu waren an diesen Tagen in der Region auch moderne Fahrzeuge zu sehen, welche das 21. Jahrhundert repräsentierten.

*Der Adler gilt bekannterweise als erste Lokomotive einer Eisenbahn auf deutschem Boden. Nach einem Brand im Verkehrsmuseum Nürnberg am 17.10.2005 wurde er schwer beschädigt, und im Jahre 2007 im AW Meinigen wieder instandgesetzt.

Bei dieser einmaligen Grossveranstaltung über die Osterfeiertage waren 15 Dampfloks in den Einsatz gekommen, wobei nicht nur eingefleischte Bahnfans auf ihre Kosten kamen. Kombiniert mit Regelzügen des Rheinland-Pfalztaktes verkehrten ab Karsamstag bis Ostermontag sternförmig von Trier aus viele historische Sonderzüge bis Gerolstein resp. Eifelquerbahnen, Koblenz, Saarbrücken und Luxemburg, womit sich zahlreiche Gelegenheiten für besondere Touren über die Feiertage ergaben. Die Züge fuhrten teilweise auf historischen Bahnstrecken, zum Beispiel auf der 1871 fertig gestellten, bisher noch nicht elektrifizierten Eifelstrecke entlang der Kyll, durch die Vulkaneifel oder entlang der Obermosel. Spezialtickets, gültig in allen historischen Zügen und Nahverkehrsmitteln der Verkehrsverbünde Trier und Rhein/Mosel/Saarland konnten gelöst werden.

Neben den Zugfahrten luden eine ganze Reihe begleitender Veranstaltungen zum Verweilen ein. So gab es beispielsweise ausser in den Eisenbahnmuseen in Koblenz-Lützel und Jünkerath(Eifel), in Gerolstein in einem original erhaltenen Betriebswerk mit Ringlokschuppen und Drehscheibe tagelang Dampfatemosphäre zu schnuppern, und ausgestellte Fahrzeuge zu bewundern. Ein besonderer Höhepunkt stand am Ostermontag in Gerolstein auf dem Programm. Eine aufwendige Illumination hatte den Lokschuppen nach Einbruch der Dunkelheit in ein apartes Licht getaucht, währenddessen auf der Drehscheibe die Dampfloks welche bisher auf der Strecke unterwegs waren sich zu einer nächtlichen Lokparade formierten. Zum grossen Finale standen dann am 6. April bei Tageslicht nochmals zahlreiche Loks zur grossen Schlussparade bereit, bevor sie wieder an ihre Heimatbahnhöfe zurückdampften.

Neben dem rein Eisenbahnspezifischen hatte der Kreis Cochem-Zell zu einem umfangreichen Rahmenprogramm mit Feuerwerk über der Mosel, neben Schiffskonvoi und beleuchteten Eisenbahnbauwerken in Bullay eingeladen. Darüber hinaus hatten viele andere Orte entlang der betreffenden Eisenbahnstrecken an zahlreichen Stellen weitere Events organisiert, so dass eine Dampfungsfahrt(z.B. am Ostermontag zwischen Koblenz und Trier der TEE Rheingold aus den 70er Jahren mit Dampfloks) mit zahlreichen



anderen Aktivitäten gekoppelt werden konnte.

Leider hatte es auch bereits am ersten Verkehrstag des Dampflokspektakels einen schweren Unfall im Bahnhof Ulmen gegeben, wo ein jugendlicher Dampflokeizer welcher sich zwecks technischer Überprüfung eines historischen Dampfzuges im Gleisbett aufgehalten hatte, von einer auf dem Gegengleis zirkulierenden Dampfloks überfahren und schwer verletzt wurde.

Mehr als drei Jahre Vorbereitungszeit steckten in dem gesamten Projekt, welches gemeinsam vom Land Rheinland-Pfalz, dem Schienenzweckverband SPNV-Nord, dem Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen, dem Revierdampf-Team und weiteren Partnern (unter anderem auch die CFL) veranstaltet worden war, und eine Fülle von Highlights geboten hatte. Es ist allein deshalb schon unmöglich an dieser Stelle auf alle einzelne Begebenheiten dieser aussergewöhnlichen Veranstaltung einzugehen.

Armand SCHILLING





Les CFL se proposent de former un nombre restreint d'

APPRENTIS MECATRONICIENS (M/F)

Formation:

- La formation s'étale sur une durée de 3 ans sous la forme d'un contrat d'apprentissage CATP débutant à partir de l'année scolaire 2010/2011; la formation théorique est assurée par le Lycée Technique des Arts et Métiers et le Lycée Technique d'Esch-sur-Alzette tandis que la formation pratique se fait dans divers sites des CFL.

Mission:

- Montage, maintenance et dépannage des installations mécaniques et électriques de toutes sortes.

Profil:

- Réussite de la classe de 5e de l'enseignement secondaire ou bien de la classe de 9e TE (théorique) ou de 9e PO (polyvalente) de l'enseignement secondaire technique.

Des renseignements supplémentaires peuvent être demandés au No tél: 4990-4427.

Les demandes, accompagnées d'un curriculum vitae et des derniers bulletins scolaires, sont à adresser avant le 10 mai 2010 à la

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

Service Ressources Humaines

9, Place de la Gare L-1616 Luxembourg

Internet : www.cfl.lu

Le Chargé de Gestion,

(s) N. Bollendorff

A.S.CFL – LEICHTATHLETIK 50ER CROSS IN ANTWERPEN

Auf Einladung unseres belgischen Freundes Walter Verrycken beteiligte sich am Samstag den 20. März zwei luxemburgische CFL Läufer an der 50. Auflage des internationalen Crosses für Eisenbahner in Antwerpen. Neben der luxemburgischen Delegation waren noch Läufer aus England, Österreich, Tschechien und natürlich aus Belgien am Start.

Anders als in den vergangenen Jahren gab es diesmal nur einen gemeinsamen Lauf welcher vom Belgier Marc Vanderhoeven gewonnen wurde. Bester luxemburgischer Vertreter wurde auf dem guten 4ten Platz Josy Bourgraff welcher einen Rückstand von 1'06" auf den Sieger hatte. In der Alterklasse M40 belegte Josy den ersten Platz. Als zweiter CFL-Läufer erreichte Gilbert Schiltz als 15ter das Ziel. In der Alterklasse M50 belegte Gilbert den dritten Platz. Insgesamt erreichten 74 Läufer das Ziel.



Gilbert Schiltz – hier beim CFL-Cross in Schiffingen

GOLF-CLUB DES CFL

CALENDRIER SPORTIF 2010

Date	Lieu	Tournois
07 mai	Golf de Preisch (F)	BGL BNP Paribas/CFL
04.06.10	Belenhaff	Championnat CFL
11.06.10	Preisch	Championnat CFL
09.07.10	Kikuoka	Championnat CFL
18-20 juin	Graz Murstätten (A)	Eurogolf
30 juin – 02 juillet	Prague-Podebrady	USICTournoi des 4 nations
18.09. resp. 25.09.10	à déterminer	CFL/BCEE
octobre	Allemagne (D)	Coupe amicale DB/CFL



Der Vorstand des CFL-Golf-Club

4te Modellbörse am 18. April 2010

von 10.00 - 17.15 Uhr

im Centre Arthur Thinnès in Monnerich (Gr. H. Luxemburg)

Veranstalter: Bus 34 asbl

Eintritt: Erwachsene 3,00€

Mitglieder + Kinder =
freier Eintritt

Reservierung der Tische über
Internet www.bus34.lu

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 702,29

Seit dem 1. März 2009 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 16,3658 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (409,18 €) und einem Maximum von 29 Punkten (474,60 €)

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 15,0565 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 15,6374 €.

Für den Hilfskader: 15,4968 €

Der nächste

„Transport“

erscheint am

30. April 2010

Redaktionsschluss

ist der 22. April 2010

(Nach diesem

Datum können keine

Artikel mehr

angenommen werden)